



Nota van B&W

Onderwerp Plan van aanpak herstructurering bedrijventerrein De Hoek

Portefuillehouder mr. A.Th.H. van Dijk
Collegevergadering 29 mei 2012
Inlichtingen A.F.D. Busger op Vollenbroek (06 10 19 19 99)
Registratienummer 2012.0023678

Samenvatting

Op bedrijventerrein De Hoek is een proces gestart om de potentie van het gebied beter te benutten door te komen tot verbetering van het functioneren en de uitstraling van het gebied. Daarvoor heeft de raad in november 2010 de procesaanpak vastgesteld. Bureau Stec Groep heeft vervolgens met ondernemers en eigenaren een uitgebreide analyse van het terrein gemaakt. Op basis daarvan is een plan van aanpak met acht concrete maatregelen opgesteld, wederom met input van het bedrijfsleven.

De maatregelen zijn

1. Infrastructuur aanpakken,
2. Collectieve organisatie van bedrijfsleven en gemeente instellen,
3. Beeldkwaliteitsplan opstellen,
4. Groen aanpakken;
5. Verlichting verbeteren;
6. Collectieve beveiliging instellen,
7. Bewegwijzering verbeteren en;
8. Gebied rond HOV-knooppunt ontwikkelen.

Sommige maatregelen kan de gemeente uitwerken, andere liggen meer bij het bedrijfsleven. Onderdeel van de verdere uitwerking is het vinden van de benodigde financiële middelen voor de uitvoering. De ontwikkelaars van De Hoek Noord en West stellen budget beschikbaar voor een deel van de uitvoering. Aanvullende middelen zijn nodig, ook van andere ondernemers en eigenaren. De gemeente zal budget inzetten vanuit bijvoorbeeld het Deltaplan Bereikbaarheid en het beheer voor het terrein. Subsidie is aangevraagd bij onder meer de Provincie Noord-Holland. Voorgesteld wordt om in te stemmen met het Plan van Aanpak. De activiteiten voor 2012 zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Herstructurering 2012 en de extra benodigde financiële dekking wordt aangevraagd via de Voorjaarsnota 2012.

Inleiding/context

Bedrijventerrein De Hoek heeft potentie maar is verouderd. Aanleiding om juist nu het terrein aan te pakken is de uitbreiding van de aangrenzende terreinen De Hoek Noord en West. Deze maken ingrepen in het bestaande gebied noodzakelijk en vormen tegelijkertijd een impuls voor het gebied. Ook infrastructurele wijzigingen zoals de nieuwe aansluiting op de A4 en het verleggen van de N201 maken aanpassing nodig en mogelijk. De Hoek is een afstemmingsproject in het kader van ACT in die zin dat de ambitie is om het terrein op de ongestoord logistieke verbinding (OLV) aan te sluiten en aansluiting op de positionering van ACT te bewerkstelligen.

De uitstraling van het terrein en de panden is matig, er zijn knelpunten in de infrastructuur en er is leegstand, met name langs de Kruisweg. De gemeente Haarlemmermeer wil daar samen met de gevestigde bedrijven en eigenaren van het vastgoed wat aan doen. De komst van Fokker Services BV en het feit dat Zone 001 van Segro sinds kort helemaal gevuld is, laat zien dat het terrein potentie heeft, zeker als het gaat om logistieke bedrijvigheid.

Procesaanpak

In november 2010 hebben wij ingestemd met de procesaanpak voor de bedrijventerrein De Hoek met de bedoeling om te komen tot een gedragen plan voor de herstructurering van het terrein. Op grond van de procesaanpak zou een onderzoek en stakeholdersanalyse worden gedaan, marktconsultatie plaatsvinden en aansluitend een nota van uitgangspunten worden opgesteld. Daarbij staat een bottom-up benadering voorop dus veel ruimte voor input en initiatief van het bedrijfsleven. De kadernota Herstructurering Werklocaties Haarlemmermeer en de jaarlijks vast te stellen uitvoeringsprogramma's stellen top-down het gemeentelijk kader waarmee de beleidsambities en financiële consequenties worden gewaarborgd. In 2011 heeft onderzoek en analyse plaatsgevonden en is het rapport Haalbaarheidsanalyse en herstructurering bedrijventerrein De Hoek opgesteld (bijlage 1). Begin 2012 is mede op basis van input van het bedrijfsleven het Plan van Aanpak Herstructurering De Hoek opgesteld dat nu voorligt ter besluitvorming (bijlage 2). In de B&W nota uit 2010 werd nog gesproken over een nota van uitgangspunten. Om tegemoet te komen aan de wens van het bedrijfsleven om concrete plannen is geen nota van uitgangspunten opgesteld maar een plan van aanpak waarin zo veel mogelijk concrete maatregelen zijn opgenomen.

Onderzoek

Stec Groep heeft in 2011 onderzoek gedaan naar het terrein. Op basis van haar eigen analyse en de input van ondernemers, eigenaren en de gemeente heeft zij het terrein beschreven en een ruimtelijke, economische, duurzaamheids-, stakeholders- en sterke en zwakte analyse gemaakt. De vier analyses leiden tot sterke punten/kansen en zwakte punten/bedreigingen aan de hand van de vier thema's, (1) bereikbaarheid en infrastructuur, (2) ruimtelijke structuur en inrichting, (3) kwaliteit openbare en private ruimte en (4) voorzieningen en parkmanagement die hieronder nader worden toegelicht.

Sterke punten / kansen	Zwakke punten / bedreigingen
1. Bereikbaarheid en infrastructuur	
- Mogelijke uitbreiding en betere aansluiting langzaam verkeer op lokaal/ regionaal netwerk. - Kansen voor verbetering verkeersveiligheid en doorstroming door verlegging op- en afritten A4. - Herinrichting van openbare parkeerruimten voor andere functies of voor parkeren voor gebruikers terrein (mogelijk via privaat beheer). - Ligging a/d A4 nabij Schiphol dus uitstekende bereikbaarheid is „unique selling point“. - Goede OV bereikbaarheid (HOV-halte).	- Beperking (her)ontwikkelkansen openbare ruimte door aanwezigheid (ondergronds) infrastructuur zoals gas- en waterleidingen. - Doorstroming en filevorming op- en naar terrein. - Matige staat van de infrastructuur (beschadiging en continuïteit van voet- en fietspaden). - Oneigenlijk gebruik openbare parkeerplaatsen vergroot onveiligheid, verrommeling en verpaupering. - Knik in de Hoeksteen zorgt voor onoverzichtelijke verkeerssituatie.
2. Ruimtelijke structuur en inrichting	
- Aanwezigheid intensiveringsmogelijkheden (in totaal 1 tot 2 hectare), toepassing SER-ladder. - Aanwezigheid en bereidheid tot ingrijpen van grote private partijen en beleggers. - Mogelijke versterking/ betere segmentering van ruimtelijke clusters van functies/ doelgroepen. - Up-to-date maken bestemmingsplan voor goede segmentering en stimulering (her)ontwikkeling vastgoed en intensiveringsruimte. - Aanwezigheid van beleggers (bereidheid tot investeren in vastgoed en omgeving ter verbetering rendement portefeuille). - Aanhaken bij ontwikkeling en ambitieniveaus van UndercoverPark en Business Garden.	- Beperking bouwhoogte door LIB. - Beperking (her)ontwikkelkansen openbare ruimte door aanwezigheid (ondergronds) infrastructuur zoals gas- en waterleidingen. - Relatief hoge leegstand in kantoren (beperkt ruimte voor nieuwe kantoorontwikkeling). - Geen uniforme uitstraling en (architectonische) kwaliteit van panden en kavels. - Aanwezigheid (bedrijfs)woningen kunnen op de lange termijn herontwikkeling bedreigen (conflict tussen woon- en werkfunctie) door uitbreiding werkfunctie en toename overlast (vervoersstromen, geluidsoverlast). - Versnipperd privaat eigendom.
3. Kwaliteit openbare en private ruimte	
- Opstellen beeldkwaliteitsplan voor betere uitstraling en kwaliteit private & openbare ruimte. - Opstellen onderhoud- en beheersplan ter verbetering van kwaliteit openbare ruimte. - Opstellen infrastructuurplan (overeenkomstig met geschetst beeld in ontwerpstructuurvisie) - Mogelijke subsidie voor onderhoud en beheer private ruimte (bijv. gevel-tot-gevelaanpak) - Meer ruimte voor kansrijke doelgroepen. - Kansrijke herontwikkeling van panden vooral door in pandige verbetering en herstructurering. - Optimaal gebruik maken van kennis en expertise bij andere overheidspartijen. - Optimaal gebruik maken subsidies.	- Onderhoud en beheer private ruimte niet altijd op orde. - Soms matige kwaliteit en uitstraling openbare ruimte (beschadigde infrastructuur, matige aanwezigheid en kwaliteit groen). - Variatie in uitstraling en kwaliteit private panden (architectonische waarde en indeling van kavels). Terrein soms verrommelde uitstraling.

Voorzieningen en parkmanagement	
- Opzetten bedrijvenorganisatie (parkmanagement) voor collectieve beveiliging, beter groen, bewegwijzering, etc. - Er is (intensiverings)ruimte beschikbaar voor uitbreiden voorzieningen. - Onderzoeken behoefte collectieve inzameling afval of inkoop van energie. - Mogelijkheid onderzoeken voorzieningen en beheer in PPS met bestaande beleggers en belanghebbenden (relatie met ontwikkeling UndercoverPark en Business Garden). - Bewustwording creëren bij bedrijfsleven over duurzaamheid eventueel warmtescan. - Uitbreiden bestaande private duurzaamheidsinitiatieven.	- Gebrek aan collectieve voorzieningen en samenwerking bedrijven en eigenaren. - Geen actieve ondernemersvereniging. - Geen collectieve beveiliging. - Geen goede bewegwijzering. - Geen gezamenlijk afvalbeheer of energie-inkoop. - Beperkte aanwezigheid goede horecavoorzieningen voor bedrijven.

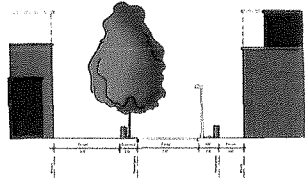
Voor de uitgebreide analyse wordt verwezen naar het rapport. Op basis van deze punten heeft StecGroep vier ontwikkelscenario's voorgesteld voor een specifieke gebiedsgerichte en gebouwgerichte benadering van De Hoek als vernieuwd en identiteitsvol werklandschap.

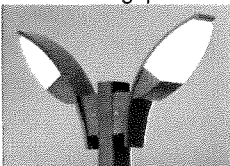
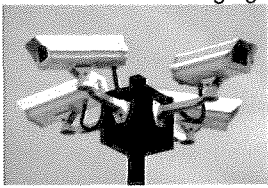
Ontwikkelscenario

De vier ontwikkelscenario's uit de haalbaarheidsanalyse zijn voorgelegd aan de gemeente en het bedrijfsleven. Daaruit blijkt dat het scenario multifunctionele logistieke hotspot het meest aanspreekt en kansrijk wordt geacht, dus een combinatie van logistieke hotspot en multifunctioneel verblijfsgebied. Vanwege de uitstekende ligging wordt ingezet op het bestendigen en uitbouwen van de functie van logistiek bedrijventerrein. Het gebied heeft langs de randen een ander karakter, met kantoren en horecabedrijven. Dit is eveneens goed bereikbaar, in het bijzonder voor het HOV via de Zuidtangent en bovendien goede zichtlocatie. Voor deze zone wordt ingezet op een meer gemengd karakter en hoogwaardiger uitstraling. De voorgestelde nieuwe naam past Schiphol West zou ook bij dit scenario passen.

Plan van Aanpak

Mede op basis van input van gemeente en bedrijfsleven heeft Stec Groep voor het plan van aanpak 8 maatregelen voorgesteld voor verbetering van het terrein passend bij dit scenario. Deze maatregelen worden in onderstaande tabel kort toegelicht en staan uitgebreid in het plan beschreven.

actie	omschrijving en resultaat
1. infrastructuurplan 	- De gemeente is opdrachtgever van infrastructuurplan. Doel is een goede aansluiting op de A4, en de N201 (betere doorstroming en verminderen congestie) en een goede interne bereikbaarheid van de parallelle Kruisweg. Daarnaast worden de voet- en fietspaden verbeterd (aanleggen fietssnelweg, goed ontsloten HOV-knooppunt naar hele terrein). - Bedrijfsleven levert input, maar is gedeeltelijk ook verantwoordelijk voor opwaarderen kruisingen en wegprofielen (zoals bijv. aan de Vuursteen) omdat wegen privaat eigendom zijn.
2. collectieve organisatie 	- Het bedrijfsleven is verantwoordelijk voor het opzetten van een actieve ondernemersvereniging of het aanstellen van een bedrijvenmanager. - De gemeente zorgt voor een centraal aanspreekpunt voor bedrijven in de vorm van goed accountmanagement. - Bedrijven (ondersteund door gemeente) onderzoeken wenselijkheid om het bedrijvenmanagement/ de ondernemersvereniging uit te bouwen in Parkmanagement of BIZ (Bedrijven Investeringszone) (ook voor uitvoeren taken van beheer en onderhoud en onderbrengen beveiliging).
3. beeldkwaliteitsplan 	- Er komt een beeldkwaliteitsplan voor heel De Hoek met als doel een goede en strakke beeldkwaliteit van de openbare en private ruimte te realiseren, die goed op elkaar aansluiten. - Beeldkwaliteitsplan wordt door de gemeente opgesteld met hulp en input van ondernemers, waarbij specifieke deelprojecten worden onderscheiden zoals het groenplan, verlichtingsplan, bewegwijzering en collectieve beveiliging. - Ook wordt voor twee deelgebieden (entree Vuursteen/Kruisweg, entree Hoeksteen/Rijnlanderweg) gebiedsvisies gemaakt in relatie tot uitbouwen hotelcluster (met McDonalds) en realiseren beveiligde entree naar De Hoek Noord. - Mogelijk kan beheer en onderhoud van deelprojecten (verlichting, groen, beveiliging) overgeheveld worden in Parkmanagement/ BIZ (met financiering van gemeente)
4. groenplan 	Gemeente stelt, met input van bedrijfsleven, een groenplan op om meer uniformiteit en kwaliteit te krijgen in groenstructuren en -voorzieningen. Het bedrijfsleven wordt gevraagd actief te participeren in het opwaarderen van groen. Een hoge kwaliteit aan groen verbetert de verblijfskwaliteit (lunchrondje) en is aantrekkelijk voor bezoekers.

5. verlichtingsplan 	Gemeente stelt, met input van bedrijfsleven, een verlichtingsplan op met als doel goed functionerende en voldoende verlichting op het terrein (ook duurzaam en slim). Bedrijfsleven zorgt voor een aanpak van verlichting op private ruimte. Resultaat is een veiliger en duurzamer terrein.
6. collectieve beveiliging 	Beveiliging gebeurt nu door individuele bedrijven of ondernemers, maar draagt nog niet voldoende bij aan een veilig terrein. Bedrijfsleven gaat intensiever samenwerken en zorgt voor collectieve beveiliging, eventueel inclusief cameratoezicht (op entrees). Mogelijk met financiële ondersteuning van gemeente en ondergebracht in Parkmanagement/BIZ
7. bewegwijzering 	De Hoek moet op de kaart komen. Het gebied moet een duidelijk uitstraling krijgen. Bedrijfsleven investeert in nieuwe borden en reclame voor private ruimte (volgens beeldkwaliteitsplan) en gemeente investeert in bebording naar het terrein toe (straatnamen, ANWB-bebording)
8. gebiedsontwikkeling HOV-knooppunt 	Gemeente gaat de markt uitnodigen een gebiedsontwikkeling te realiseren rondom een verbeterd HOV-knooppunt onder de Zuidtangent met mogelijkheden voor horeca, broodjeszaak, OV-voorzieningen (bijv. AH to go, Kiosk). De markt is trekker en ontwikkelaar, de gemeente faciliteert en begeleidt.

In het Plan van Aanpak herstructurering De Hoek staan de maatregelen nader omschreven met deelactiviteiten om te komen tot nadere uitwerking van plannen en haalbaarheid. Een globale kostenraming en indicatieve planning is weergegeven. De kosten voor uitwerking van de maatregelen zijn geraamd op € 47.500 tot € 75.000 exclusief kosten voor aansturing. Van de onderzoeks- en plankosten komt 80 tot 85% van het totaal voor de rekening van de gemeente. Het bedrijfsleven zal ongeveer 15 tot 20% van de kosten moeten dekken. Kosten voor voorbereiding en uitvoering zijn nog niet in te schatten op dit moment omdat dit heel erg samenhangt met de verdere uitwerking. Ook daarvan moet een aanzienlijk deel van het bedrijfsleven komen.

Organisatie

Het verder brengen van een deel van de maatregelen ligt duidelijk bij de gemeente, met name als het om infrastructuur gaat, het beeldkwaliteitsplan en andere maatregelen in het openbaar gebied. Het instellen van parkmanagement en collectieve beveiliging liggen vooral bij het bedrijfsleven. De ondernemersvereniging Ondernemend Hoofddorp heeft aangegeven dat zij zich in willen zetten voor het terrein en mee willen helpen het collectief tot stand te brengen en de maatregelen verder te brengen. Het uitwerken van de deelgebiedsvisies, het aanpakken van groen en verlichting en de bewegwijzering zijn meer een gezamenlijke activiteit. Verschillende beleggers, ontwikkelaars, eigenaren van panden en vastgoedpartijen op De Hoek hebben recentelijk ook al geïnvesteerd in panden en kavels om de verhuurbaarheid en aantrekkelijkheid te verbeteren.

In- en externe communicatie

Het Plan van Aanpak is tot stand gekomen in diverse sessies met ondernemers en eigenaren en gepresenteerd op een brede bijeenkomst eind januari. De maatregelen zijn daar goed ontvangen. Een nieuwsbrief verschijnt 3 á 4 keer per jaar om het bedrijfsleven te informeren. Het voornemen is om ook ongeveer met dezelfde frequentie een bijeenkomst te organiseren. Doel van deze bijeenkomsten is naast informatie delen en afstemmen, ook dat de bedrijven en eigenaren elkaar beter leren kennen. Nu gaat het initiatief hiervoor nog vooral uit van de gemeente. Het bedrijfsleven participeert maar de bedoeling is dat zij dit gaan overnemen. Ook hierbij zal de procesmanager een bemiddelende rol spelen.

De Hoek Noord en West

In 2011 heeft de gemeente het bestemmingsplan De Hoek e.o. ter visie gelegd. Dat plan maakt de ontwikkeling van De Hoek Noord en West mogelijk en is grotendeels conserverend voor het bestaand gebied. Dit omdat de maatregelen in het kader van de herstructurering nog onvoldoende aantoonbaar haalbaar zijn op dit moment.

Dat bestemmingsplan is naar aanleiding van zienswijzen aangepast en wordt gewijzigd aan de Gemeenteraad voorgelegd voor vaststelling. Daarmee is helderheid over de consequenties van de nieuwe ontwikkelingen voor het bestaande terrein, met name voor de ontsluiting.

Ook de anterieure overeenkomsten met de ontwikkelaars zijn gereed. Daarin is een relatie gelegd tussen de nieuwe ontwikkelingen en de herstructurering van bestaand zodat deze elkaar versterken. Segro doet op grond daarvan een bijdrage van 2,2 miljoen euro aan het in te stellen herstructureringsfonds voor De Hoek voor onder meer aanpak van de infrastructuur. Hillgate doet een bijdrage aan de aanpassing van de Rijnlanderweg. Deze maatregelen zijn meegenomen in het voorliggende plan van aanpak voor de herstructurering. Bovendien zijn in de anterieure overeenkomst afspraken gemaakt dat de Segro extra ontwikkelrechten op Noord verkrijgt als zij bestaande bedrijfsruimte revitaliseert, bij voorkeur in de Haarlemmermeer en op De Hoek. Vanwege de relatie met de planontwikkeling voor De Hoek Noord en West en het bestemmingsplan heeft het langer geduurd dan voorzien om het plan voor de herstructurering af te ronden.

Middelen uitvoering

Het vinden van middelen voor de verdere aansturing, aanpak en uitvoering is onderdeel van de uitwerking. De bijdragen van Segro en Hillgate worden in ieder geval ingezet voor uitvoering van de maatregelen in het plan van aanpak. Ook van andere ondernemers en eigenaren op het terrein wordt deelname danwel bijdrage verwacht, individueel of collectief via bijvoorbeeld parkmanagement. Hierbij zal de procesmanager herstructurering een bemiddelende rol spelen.

Middelen die zijn voorzien in het Deltaplan Bereikbaarheid kunnen worden ingezet voor het terrein, bijvoorbeeld als het gaat om de fietssnelweg Hoofddorp-Aalsmeer, de Kruisweg en de aansluiting van de Rijkerstreek. Middelen vanuit de beheeropgave worden slim ingezet en gekoppeld aan de herstructurering. Aansluiting en de mogelijkheid van werk met werk worden gezocht bij de provincie die in 2014 de Kruisweg aanpakt. De aanpak van de openbare ruimte, aanpak van private kavels en procesbegeleiding kan verder gesubsidieerd worden door de provincie op grond van de subsidieregeling Herstructurering Intelligent Ruimtegebruik Bedrijventerreinen Light en Privaat (HIRB). Vooruitlopend op definitieve vaststelling is reeds een subsidieaanvraag gedaan voor een bijdrage aan de aanpak van de openbare ruimte en infrastructuur, de herontwikkeling van kavels langs de Rijnlanderweg en de invoering van parkmanagement. Wellicht zijn nog andere subsidies mogelijk.

Financiën

Ten behoeve van de procesaanpak heeft de raad in november 2010 een budget van 255.000 euro beschikbaar gesteld, mede op basis van verleende subsidies van de Provincie Noord-Holland voor onderzoek en proces. In de onderstaande tabel zijn de gemeentelijke kosten in beeld gebracht tot en met 2011.

2010	
Projectmanagement	€ 36.358
2011	
Projectmanagement	€ 94.348
Intern advies en ondersteuning	€ 14.564
Haalbaarheidsanalyse	€ 31.960
Plan van aanpak	€ 13.040
Totaal	€ 190.270

Hieronder staan de totale geraamde uitgaven voor 2012 op basis van het Plan van Aanpak.

2012	
Proces- en projectmanagement incl. ondersteuning en advies projecten	€ 90.000
Communicatie uitgaven	€ 2.500
Globaal infrastructuurplan / schetsontwerp openbare ruimte	€ 20.000
Beeldkwaliteitsregels	€ 10.000
Groenplan en verlichtingsplan	€ 22.000
Begeleiding gebiedsvisies	€ 10.000
Collectief / parkmanagement (aanvullende private dekking)	€ 15.000
Aanzet bewegwijzering (aanvullend private dekking)	€ 2.500
Onderzoek collectieve beveiliging (aanvullend private dekking)	€ 2.500
Uitvoering quick wins openbaar gebied	€ 20.000
Totaal	€ 194.500

Van het budget dat in 2010 beschikbaar is gesteld, is nog een deel beschikbaar voor het opstellen van een globaal infrastructuurplan en een beeldkwaliteitsplan en de aansturing daarvan in de eerste helft van 2012. Voor de overige activiteiten is aanvullend budget nodig in 2012. Dat betreft voor een groot deel planvorming en proces. Die opmaat is nodig om daadwerkelijk de extra middelen beschikbaar te krijgen die nu worden voorzien vanuit het herstructureringsfonds voor De Hoek, het Deltaplan Bereikbaarheid, externe subsidieregelingen et cetera. Een deel van het budget voor 2012 gaat direct naar uitvoering, bijvoorbeeld als het gaat om het budget voor parkmanagement en de quick wins in het openbaar gebied.

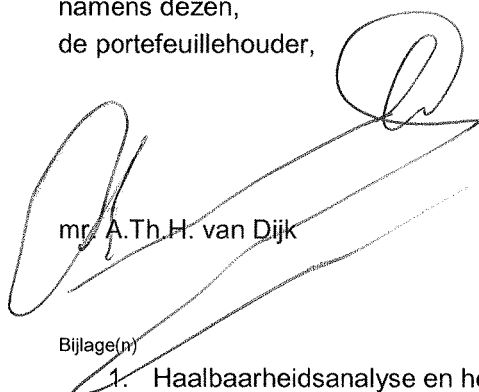
De activiteiten voor 2012 zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Herstructurering 2012 waarvoor aanvullende benodigde financiële dekking van circa € 130.000 is aangevraagd in de Voorjaarsrapportage 2012.

Besluit

Op grond van het voorgaande hebben wij besloten om:

1. in te stemmen met het Plan van aanpak Herstructurering De Hoek waarin wordt voorgesteld dat de gemeente en het bedrijfsleven acht concrete maatregelen voor verbetering van het terrein conform het ontwikkelscenario multifunctionele logistieke hotspot verder uitwerken en op zoek gaan naar aanvullende middelen voor de uitwerking en uitvoering;
2. het infrastructuurplan en beeldkwaliteitsplan uit te werken, de uitkomst en de uitvoering van de andere activiteiten op te pakken conform het Uitvoeringsprogramma Herstructurering 2012 waarvoor aanvullende financiële dekking van € 130.000 is aangevraagd in de Voorjaarsrapportage 2012;
3. deze nota ter informatie aan de raad te zenden.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
namens dezen,
de portefeuillehouder,



mr. A.Th.H. van Dijk

Bijlage(n)

1. Haalbaarheidsanalyse en herstructurering bedrijventerrein De Hoek d.d. sept. 2011
2. Plan van Aanpak Herstructurering De Hoek d.d. april 2012

HAALBAARHEIDSANALYSE & HERSTRUCTURERING BEDRIJVENTERREIN DE HOEK

Stec Groep aan gemeente Haarlemmermeer



Stec Groep B.V.
Peije Bruil, Desiree Uitzetter, Erik Jan van Dijk
September 2011

HAALBAARHEIDSANALYSE & HERSTRUCTURERING BEDRIJVENTERREIN DE HOEK

Ontwikkeld door **Stec Groep**
In opdracht van **gemeente Haarlemmermeer**

Mogelijk gemaakt met financiële steun van provincie Noord-Holland

Arnhem, September 2011



**stec
groep**

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Plangebied De Hoek	2
1.3	Gevolgte aanpak	3
1.4	Leeswijzer	5
2.	CONTEXT EN POSITIONERING VAN DE HOEK	6
2.1	Theorie in het kort	6
2.2	Beleidscontext en aandacht voor herstructurering	9
3.	INLEIDING OP DE ANALYSES	14
3.1	Huidige profiel van bedrijventerrein De Hoek	14
3.2	Beoordelingskader op vijf aspecten	15
4.	RUIMTELIJKE ANALYSE	17
4.1	Ruimtelijke structuur en inrichting	17
4.2	Bereikbaarheid en infrastructuur	21
4.3	Kwaliteit van de openbare en private ruimte	23
5.	ECONOMISCHE ANALYSE	27
5.1	Korte uitleg van EER methode	27
5.2	Banen	28
5.3	Geld	30
5.4	Marktwaaarde en vastgoed	31
5.5	Gebiedskwaliteit en economische duurzaamheid	32
5.6	Het toekomstperspectief van De Hoek	33
6.	DUURZAAMHEIDSANALYSE	36
6.1	Inleiding	36
6.2	Ruimtelijke planologisch	37
6.3	Vastgoed	38
6.4	Energie en afval	41
6.5	Vervoer	41
7.	STAKEHOLDERSANALYSE	43
7.1	Beleggers	43
7.2	Ontwikkelaars	45

7.3	Ondernemers en bedrijven	46
7.4	Overheden en semi-overheden	50
8.	STERKE EN ZWAKKE PUNTEN VAN DE HOEK	54
9.	KANSEN EN SCENARIO'S	56
9.1	Vier ontwikkelscenario's	56
9.2	Scenario 1 Basis scenario ondernemers verenigd en richtinggevend	57
9.3	Scenario 2 De Hoek als logistieke hotspot Schiphol West	59
9.4	Scenario 3 De Hoek als multifunctioneel verblijfsgebied	61
9.5	Scenario 4 De Hoek duurzaam in alle facetten	62
9.6	Tot slot	63

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Herstructurering hoog op agenda, ook in de regio

Herstructurering van werklocaties is voor de gemeente Haarlemmermeer een belangrijk economisch en sociaal-maatschappelijk speerpunt. Samen met ondernemers en marktpartijen kan hierdoor de kwaliteit van de werklocaties in Haarlemmermeer nu en in de toekomst op peil gehouden worden en wordt verpaupering en veroudering op de terreinen tegengegaan. Ook de landelijke en regionale overheid erkent en ondersteunt de problematiek van veroudering en verrommeling. Zo is door de ministeries EZ en VROM samen met het IPO en de VNG het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 afgesloten en op regionaal niveau het provinciaal Herstructureringsprogramma 2010-2020. Daarnaast vindt in de regio afstemming plaats over de inspanningen (Metropoolregio Amsterdam, Plabeka, Pilotbureau Herstructurering). Dit alles richt zich op het up-to-date houden van werklocaties en op een aantrekkelijk ondernemersklimaat in de regio.

In de gemeente Haarlemmermeer is De Hoek Bestaand aangewezen tot één van de speerpuntprojecten wat betreft herstructurering van werklocaties, zoals opgenomen in de Programmabegroting 2010-2013 en de Voorjaarsrapportage 2010. Dit vanwege de slechte representatieve entreefunctie van het terrein voor Hoofddorp en de momenteel suboptimale benutting van de ligging. In het vervolg zal De Hoek Bestaand aangeduid worden als De Hoek. Om eventuele verwarring met de naastgelegen en deels nieuw te ontwikkelen bedrijvenparken De Hoek Noord (UndercoverPark) en De Hoek West (Business Garden) te voorkomen, worden deze bedrijventerreinen voluit geschreven.

Neerwaartse spiraal ombuigen op De Hoek

Het bedrijventerrein De Hoek in Hoofddorp is één van de terreinen waarvoor HIRB¹ subsidie is verstrekt om de neerwaartse spiraal te keren. De gemeente onderkent dat bedrijventerrein De Hoek niet optimaal functioneert. De Hoek is een belangrijk bedrijventerrein; het is een van de beeldbepalende entrees van Hoofddorp en biedt werkgelegenheid aan 2.000 personen. Ook heeft het terrein een belangrijke lokale, regionale, economische en sociaal-maatschappelijk functie. Tegelijkertijd kampt de locatie met een dalende werkgelegenheid, toenemende leegstand en de kwaliteit van de openbare ruimte laat te wensen over. Verder is

Figuur 1 bedrijfslocaties in Haarlemmermeer



Bron: gemeente Haarlemmermeer

¹ HIRB staat voor Herstructurering en Innovatief Ruimtegebruik op Bedrijventerreinen in Noord-Holland. Deze provinciale subsidie beoogt bestaande bedrijventerreinen opnieuw in te richten, beter bereikbaar te maken en te zorgen voor betere veiligheid en onderhoud.

de infrastructuur niet toereikend (filevorming en ontsluiting) en staan het imago en de uitstraling van de locatie onder druk. Deze problemen vergen een passende aanpak. De gemeente Haarlemmermeer wil juist op dit moment samen met de ondernemers ingrijpen om te voorkomen dat de locatie afglijdt. De Hoek moet weer volledig gaan voldoen aan de eisen van de moderne tijd.

Nu ingrijpen en zoeken naar passende maatregelen

De gemeente Haarlemmermeer heeft al eerste ideeën over welke ingrepen voor De Hoek nodig zijn. Het gaat vooral om ingrepen op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, gebouwen en private ruimte, zonder dat sprake is van functiewijziging. Ook duurzaamheid krijgt een plek in de aanpak. Voordat de gemeente daadwerkelijk aan de slag gaat, wil zij een goed beeld krijgen van wat wel en wat niet kan op De Hoek. Wat zijn passende en effectieve maatregelen? Wat is op deze plek mogelijk en haalbaar en welke rol spelen de eigenaren, ondernemers, gemeente en beleggers? Dit onderzoeksrapport beantwoordt de bovenstaande vragen en is een belangrijke opstap om te komen tot een duurzame strategie voor herstructurering van De Hoek.

1.2 Plangebied De Hoek

Bedrijventerrein De Hoek (rood gearceerde deel in figuur 2) is begin jaren tachtig ontstaan. Het terrein is 'ingesloten' tussen de A5 en het spoor Amsterdam-Leiden aan de noord-, oost- en westzijde. Aan de zuidzijde ligt de N201 (Kruisweg). Het terrein is uitgegroeid tot een modern gemengd bedrijventerrein, met kantoorfuncties, logistieke bedrijfshallen, productiebedrijven en hotels. Rond 2000 is op beperkte schaal een deel van de openbare ruimte op De Hoek gerevitaliseerd. Het ging daarbij om de aanleg van parkeerplaatsen en een fiets-/voetpad en het aanbrengen van bewegwijzering. Ook is er gewerkt aan plannen voor onderkluizing van de Zuidtangent en verdere gebruiksintensivering ter hoogte van halte De Hoek. In deze periode is echter de ondernemersvereniging opgeheven, waardoor de organisatiegraad van ondernemers en eigenaren op De Hoek verslechterde.

Figuur 2 Begrenzing plangebied De Hoek



Bron: Google Earth, 2011; bewerking Stec Groep, 2011

Belangrijke ingrepen en ontwikkelingen die op en rond De Hoek plaatsvinden en al kort zijn aangestipt in de aanleiding, zijn:

- Nieuwe aansluiting op de A4: de huidige aansluiting op de A4 zal ter hoogte van de Vuursteen verdwijnen en meer westwaarts van het gebied, parallel aan de HOV-busbaan vanuit Beukenhorst naar Schiphol, aansluiten op de N201. De nieuwe aansluiting zorgt dat De Hoek prominenter in beeld komt. Door de verlegging van de aansluiting van de A4 zal de huidige Kruisweg worden afgewaardeerd. Dit biedt kansen voor nieuwe ontsluitingen van De Hoek op de Kruisweg.
- UndercoverPark: Ontwikkelaar/belegger SEGRO heeft plannen om het gebied ten noorden van De Hoek te ontwikkelen tot een beveiligd kantoren en bedrijvenpark (het groen gearceerde gebied in figuur 2). In 2005 hebben de gemeente en SEGRO een intentieovereenkomst gesloten en in 2008 is daarom een masterplan vastgesteld. SEGRO is als grondeigenaar en ontwikkelaar/belegger ook een belangrijke speler bij de herstructureringsopgave voor De Hoek. Zo heeft SEGRO reeds een aantal panden gerevitaliseerd en op de locatie van de voormalige McCain-fabriek de logistieke bedrijفشal Zone 001 gerealiseerd.
- Business Garden: Ontwikkelaar Hillgate realiseert ten westen van De Hoek het kantorenpark Business Garden (het blauw gearceerde gebied in figuur 2). Ook de ontwikkeling van het Hyatt Place Hotel maakt hiervan deel uit. In 2006 hebben de gemeente en Hillgate een ontwikkelingsovereenkomst gesloten. Een stedenbouwkundig plan maakt daar deel van uit. Inmiddels zijn twee kantoren langs het spoor gerealiseerd en zal in 2011 worden gestart met de bouw van het hotel

1.3 Gevolgde aanpak

Aanpak is onderdeel van groter geheel

Dit adviesrapport maakt deel uit van een breder traject om te komen tot een gedegen plan van aanpak voor de uitvoering van de herstructurering van De Hoek en de uiteindelijke realisatie ervan. In dit haalbaarheidsonderzoek wordt de huidige situatie van stand van zaken op bedrijventerrein De Hoek in kaart gebracht. Op basis hiervan kan een aantal kansrijke ontwikkelscenario's gemaakt worden voor een herstructureringsaanpak van De Hoek.

In dit traject zijn ondernemers, eigenaren, ontwikkelaars en ook vertegenwoordigers van de gemeente betrokken geweest tijdens een schouw van het terrein en bij een ontbijtsessie. De schouw van het terrein vond plaats om een eerste inventarisatie van kansen en knelpunten te maken. Doel is om het eigene van het terrein te achterhalen. Wat is de kracht van de locatie? Wie zijn sleutelspelers op De Hoek? Hoe zit het met de leegstand en de bereikbaarheid? Tijdens de ontbijtsessie zijn de eerste resultaten van het onderzoek gepresenteerd. De sessie was echter primair bedoeld om een goed beeld te krijgen van de kansen en de knelpunten zoals deze door ondernemers en eigenaren op bedrijventerrein De Hoek worden ervaren. Daarbij is vooral gekeken welke ideeën de ondernemers en eigenaren hadden om het terrein nu en in de toekomst up-to-date te houden, welke ingrepen nodig zijn om het functioneren van de bedrijven en het terrein te verbeteren en welke kwaliteit van het terrein daarbij wenselijk is. Dit heeft de analyses aangescherpt en bijgedragen aan de ontwikkeling van kansrijke scenario's.

Schouw 1 februari 2011



Ontbijtsessie 2 maart 2011



Bron: gemeente Haarlemmermeer, 2011

Dit haalbaarheidsonderzoek dient ook al basis voor de verdere uitwerking. In enkele consultatierondes met stakeholders worden de alternatieve herstructureringsscenario's voorgelegd en getoetst. Ondernemers maken samen met de gemeente de keuze voor één of een combinatie van meerdere ontwikkelscenario's. Het voorkeursscenario wordt vervolgens in acties uitgewerkt.

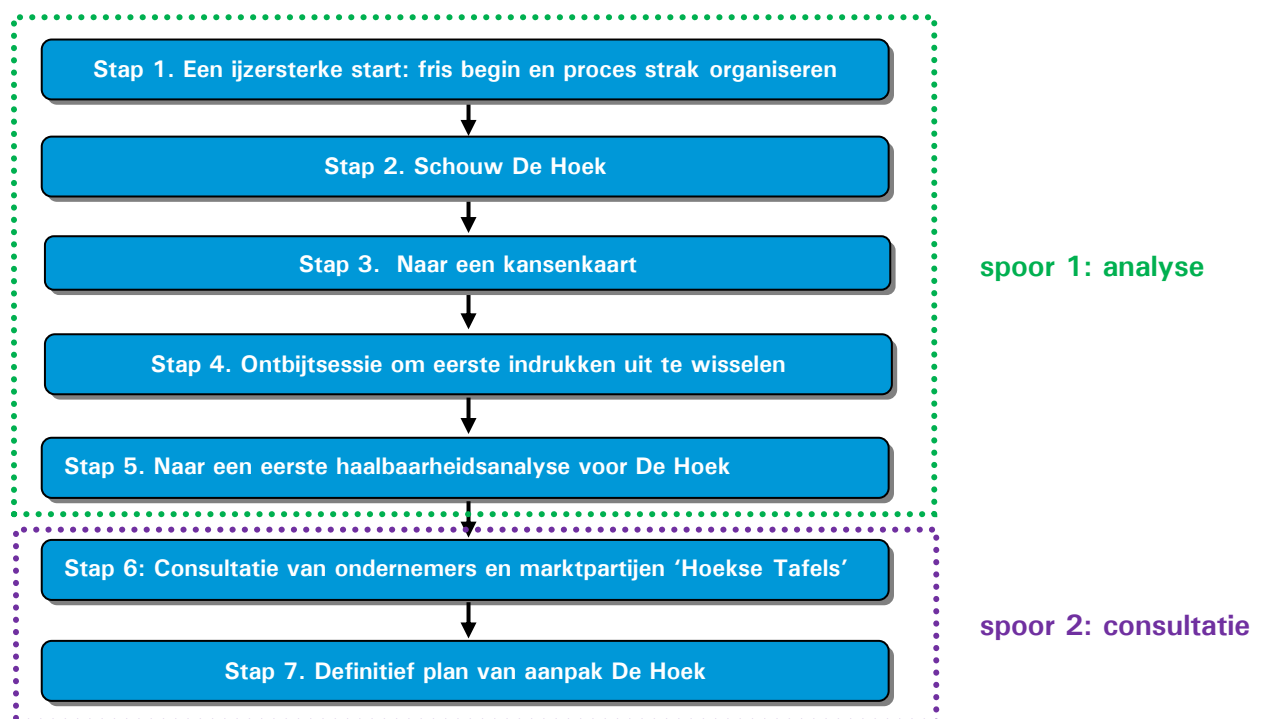
De aanpak bestaat uit twee sporen

Zoals hierboven al is toegelicht, bestaat de aanpak uit twee delen of sporen. In het kort komt het neer op het volgende:

Spoor 1: opstellen van een onderzoeksrapport, waarin in ieder geval een stakeholdersanalyse, een ruimtelijke analyse en een duurzaamheidsscan zijn opgenomen.

Spoor 2: bijdrage aan een drietal thematische workshops met ondernemers en marktpartijen.

Figuur 3 Schematisch overzicht van de twee sporen aanpak



Spoor 1 bevat de stappen 1 tot en met 5 en spoor 2 – dat vanaf juni 2011 begint – bestaat uit de stappen 6 en 7. Dit onderzoeksrapport is een verslag van de stappen 1 tot en met 4.

1.4 Leeswijzer

Dit onderzoek is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk twee schetst de context waarin de herstructurering van De Hoek gezien kan worden. Het gaat daarbij om de beleidscontext, op rijks-, provinciaal en lokaal niveau. Ook wordt in het kort in gegaan op het theoretische kader van herstructurering. Hoofdstuk drie is een inleiding op de analyses van hoofdstuk vier tot en met zeven. In hoofdstuk vier gaat in op de kwaliteit en toekomstwaarde van De Hoek aan de hand van een drietal thema's: (1) ruimtelijke structuur en inrichting, (2) bereikbaarheid en infrastructuur en (3) kwaliteit openbare en private ruimte. In hoofdstuk vijf wordt aan de hand van een het economische effectrapportage-model de ruimtelijk-economische toekomstwaarde en ontwikkelpotentie van De Hoek in kaart gebracht. Hoofdstuk zes betreft een duurzaamheidsscan en in hoofdstuk zeven wordt een stakeholdersanalyse uitgevoerd. In elk analysehoofdstuk wordt per paragraaf een korte conclusie gegeven. De analyses sluiten telkens af met een conclusiebox waarin wordt aangegeven wat de analyse betekent voor de herstructurering van De Hoek. Hoofdstuk acht geeft een korte terugblik op de conclusies uit de analysehoofdstukken verzameld in een tabel met de sterke en zwakke punten van bedrijventerrein De Hoek. Het laatste hoofdstuk, hoofdstuk negen, vertaalt de analyses van hoofdstuk 4 tot en met 7 in herstructureringskansen. Er worden vier potentiële ontwikkelscenario's op hoofdlijnen uitgewerkt om de herstructurering vorm te geven.

2. CONTEXT EN POSITIONERING VAN DE HOEK

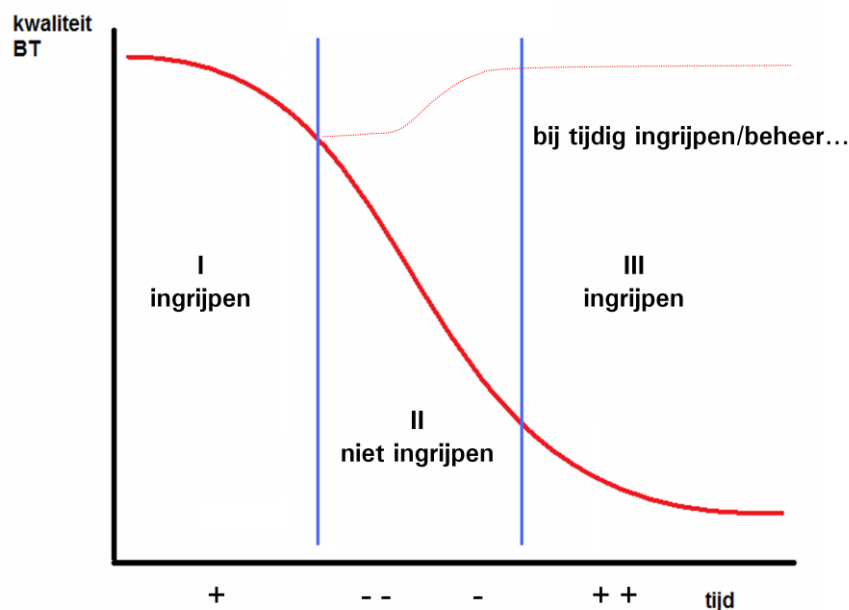
Dit hoofdstuk schetst de context van de herstructurering van De Hoek. Het gaat daarbij met name om de beleidscontext, zowel op rijks-, provinciaal als lokaal niveau. In het kort wordt er ingegaan op het theoretisch kader van herstructurering.

2.1 Theorie in het kort

De Hoek heeft bijzondere plek in levenscyclus

De Hoek is bijzonder gezien de levenscyclus van het terrein. Het terrein is ontstaan in het begin van de jaren tachtig. Daarvoor waren er her en der bescheiden bedrijfspanden en hallen in de achtertuin. De levenscyclus van bedrijventerreinen (zie figuur 4) geeft aan dat in fase I, de beginjaren van een nieuw bedrijventerrein, de waarde van de opstallen en de locatie relatief hoog zijn en het kwaliteitsniveau goed is. Naarmate de tijd vordert, neemt de kwaliteit af als er niet goed beheerd en onderhouden wordt. Dit gaat zowel om de panden als om het openbaar gebied. Hoe snel het verouderingsproces gaat varieert per terrein. In fase II is het terrein aan het afglijden en komt het in een neerwaartse spiraal. In fase III is het kwaliteitsniveau dusdanig laag, dat ingrijpen altijd lonend is.

Figuur 4: Levenscyclus bedrijventerreinen (de theorie)



Bron: Stec Groep, 2011

Voor De Hoek is het beeld divers en afhankelijk van de omvang en het type veroudering op specifieke locaties. Sommige delen van het terrein zitten in fase I, terwijl andere delen zich in fase II of III bevinden. In hoofdstuk 7 komen we hierop terug. De onderstaande analyse moet duidelijk maken waar het terrein zich exact bevindt in de levensfasecyclus.

Box 1: toelichting economische levenscyclus bedrijventerrein

Wanneer een bedrijventerrein op de markt komt/wordt gezet, dan heeft het terrein een kwaliteitsniveau (zowel ruimtelijk, technisch als economisch) dat past bij het type bedrijven c.q. het kwaliteitssegment waarop dit terrein zich richt. Met andere woorden: het ene terrein heeft een heel hoogwaardig kwaliteitsniveau en mikt op het topsegment van de bedrijfsruimtemarkt, het andere terrein is vooral een functioneel verzorgd milieu voor het gros van de bedrijfsruimtevrage.

In de huidige praktijk loopt de kwaliteit van de bedrijventerreinen in de jaren daarna langzaam terug. Daarbij kunnen grofweg drie fases worden onderscheiden:

- In fase I is de kwaliteit van een bedrijventerrein nog niet te ver afgegleeden en op de meeste onderdelen nog passend bij het kwaliteitssegment waarop het terrein zich richt. Een ingreep in deze fase, is relatief minder kostbaar. Opstellen hoeven immers niet/nauwelijks verworven te worden, omdat deze veelal nog in goede staat verkeren. Het beste moment om in te grijpen in fase I is door middel van een facelift of gedeeltelijke revitalisering, omdat dan met relatief lage kosten een verdere teruggang van het terrein tegengegaan wordt.
- In fase II is de kwaliteit van het terrein verder gedaald, waardoor in vergelijking met fase I de ingreep forser moet zijn om het terrein weer op het aanvankelijke kwaliteitsniveau te krijgen. Vanuit kostenoptiek is deze fase echter relatief onaantrekkelijk. Een revitalisering moet forser worden ingezet, onder andere door verwerving van panden en terreinen. Omdat de opstellen in deze fase nog een hoge economische waarde hebben, zullen de kosten dus vele malen hoger zijn dan in fase I. Veelal moet in deze fase 'duur ingekocht' worden, waardoor je je kunt afvragen of er wel echt een herstructureringsprobleem is. Veel eigenaren en gebruikers van het terrein zijn in deze fase nog tevreden over het terrein en gaan dan ook 'achterover leunen'. Door het ingrijpen in deze fase wordt de overheid veelal probleem eigenaar en worden de vastgoedeigenaren op een terrein in een sterke onderhandelingspositie gedreven (met verkoopvraagprijzen die als gevolg hiervan omhoog schieten). Ingrijpen in deze fase is meestal af te raden of moet zich beperken tot heel strategische ingrepen in de faciliterende sfeer. Denk aan kleine verbeteringen in de openbare ruimte of het actualiseren van regelgeving (bestemmingsplan). Wel biedt de verwerving in incidentele gevallen, door de verplaatsing van één of enkele bedrijfsruimtegebruikers op een strategische locatie, een flinke impuls voor de uitstraling van het terrein. Daarbij zijn uiteraard die kavels op het terrein interessant waar de eigenaar zelf al tot verkoop wil overgaan.
- In fase III is de benodigde ingreep nog forser dan in de tweede fase, maar de opstellen vertegenwoordigen een veel lagere economische waarde. Ze zijn in veel gevallen (economisch) afgeschreven. Ingrijpen in deze fase is dus veel efficiënter dan in de tweede fase. Ingrijpen in de eerste fase – dus het voorkomen van verdere veroudering – blijft echter de beste optie. Naast ingrijpen kan parkmanagement er ook voor zorgen dat terreinen op niveau blijven. Hiervoor geldt dat het financieel aantrekkelijk is om tijdig te starten.

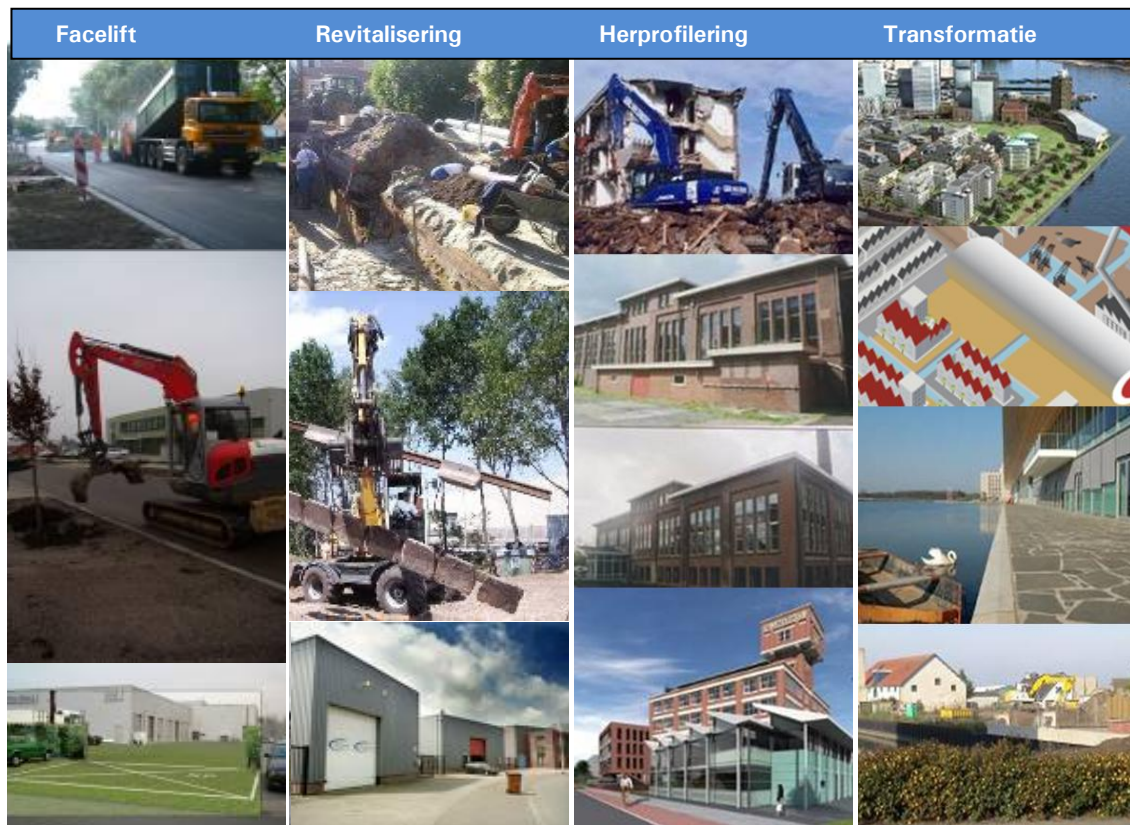
Welke vormen van veroudering zijn er te onderscheiden?

De verouderingssituatie van bedrijventerreinen kan worden ingedeeld naar vier vormen:

- Technische veroudering. Het betreft hier gebrek aan onderhoud aan de fysieke en niet-fysieke infrastructuur, die niet langer als passend gezien wordt voor de vestigingseisen van bedrijven. Dit kan door slijtage aan materialen, maar ook door het ontbreken van bijvoorbeeld glasvezelkabel, andere ICT-voorzieningen, een te smal wegprofiel of het ontbreken van openbaar vervoer voor arbeidsintensieve bedrijven.
- Economische veroudering. Dit is veroudering door wijziging in marktontwikkelingen. Het uit zich in het afnemen van de bijdrage die het terrein levert aan de economische ontwikkeling van de stad of regio (bruto regionaal product, aantal arbeidsplaatsen), maar het gaat ook over de afname van de grondwaarde en de technologische veroudering van het bedrijfsonroerend goed op het bedrijventerrein, doordat perceel en gebouw incourant zijn geworden.

- Ruimtelijke veroudering. Veroudering door ongunstige aspecten van de ligging, conflict tussen de verschillende grondgebruikfuncties. Dit uit zich in de inrichting en lay-out van het bedrijventerrein, maar ook de ruimtelijke inpassing in de omgeving.
- Maatschappelijke en beleidsmatige veroudering. Sociale veiligheid en andere leefbaarheidsaspecten, door bijvoorbeeld gewijzigde regelgeving (milieu, veiligheid, arbeidsomstandigheden). Of vanuit beleidsmatige afwegingen is bijvoorbeeld een bedrijventerrein of een bepaald soort bedrijvigheid niet meer gewenst, door de nabijheid van een woonwijk of transformatieplannen.

Figuur 5: mogelijkheden voor herstructurering van een bedrijventerreinen



Bron: Stec Groep, 2011

Toepasselijke vormen van herstructurering voor De Hoek

De verschillende hoofdvormen van herstructurering (figuur 5) die op basis van de levenscyclus en de verouderingssituatie worden onderscheiden, zijn:

- Facelift. Hierbij is sprake van een grote opknapbeurt. Deze wordt toegepast indien sprake is van fysieke veroudering van openbare ruimte en gebouwen.
- Revitalisering. Hierbij blijft de bestaande economische functie (bedrijventerrein) gehandhaafd. Er is sprake van (dreigende) leegstand en achteruitgang van het terrein. Forse ingrepen zijn nodig om de kwaliteiten van de locatie te verbeteren: aanpak van infrastructuur, openbare en private ruimte.
- Zware revitalisering. bij dit soort revitalisering is op delen van terreinen sprake van noodzakelijke verwerving van gronden, waarna deze bouwrijp worden gemaakt. Bodemsanering, sloop van opstallen en de aanleg/herinrichting van (nieuwe) infrastructuur is veelal onderdeel van dit proces. De gronden kunnen aansluitend

(deels) opnieuw worden uitgegeven. De huidige werkfunctie van het terrein, met reguliere bedrijfsruimte, blijft behouden.

- Herprofilering. Hierbij is sprake van een zware vorm van revitalisering die leidt tot functiewijziging, waarbij echter wel sprake is van behoud van de werkfunctie. Een alternatieve invulling met hogere grondprijzen is mogelijk. De locatie krijgt een nieuwe werkfunctie bijvoorbeeld kantorenlocatie of detailhandel. Dit vraagt veelal om (gedeeltelijke) sloop van panden en een aanpassing van de infrastructuur.
- Transformatie: In tegenstelling tot herprofilering wordt het terrein aan de voorraad onttrokken en worden nieuwe, niet-economische functies op de locatie gevestigd. Er is sprake van een totale herinrichting van het terrein.

2.2 Beleidscontext en aandacht voor herstructurering

De herstructurering van De Hoek kan niet los gezien worden van andere ontwikkelingen en beleidskaders. In dit hoofdstuk leest u daarom over de belangrijkste elementen uit het beleid waarbinnen het haalbaarheidsonderzoek moet passen, dan wel rekening mee moet houden. Het gaat om landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid

Landelijk beleid

- **Convenant Bedrijventerreinen 2010 – 2020**. Voortbouwend op Mooi Nederland, het Afsprakenkader Bedrijventerreinen 2010 – 2020 en de adviezen van de Taskforce Noordanus heeft het kabinet met provincies en gemeenten een convenant gesloten over een nieuwe aanpak van bedrijventerreinen. De nadruk van het convenant ligt op het aanpakken van de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen. Daarbij wordt ingezet op het toepassen van de SER-ladder (zie box 2): er wordt eerst op bestaande terreinen naar ruimte voor bedrijvigheid gezocht, voordat tot de aanleg van nieuwe over wordt gegaan. Ook is er een limiet toegezegd voor het maximaal uit te geven bedrijventerrein tot en met 2020 dat deels door herstructurering en een betere benutting van de bestaande voorraad vrij zal moeten komen. Daaraan ligt ten grondslag dat alle betrokken partijen de urgentie inzien nu gezamenlijk actie te ondernemen om de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen versneld op te pakken. Wachten kan namelijk leiden tot een ongewenst proces van ruimtelijke, economische en sociale verwaarlozing.
- **Roadmap Verzakelijking**. In aansluiting op het convenant is de Roadmap Verzakelijking als nieuwe aanpak van het bedrijventerreinenbeleid gepresenteerd. Daarin gaat het om betere planning en programmering van bedrijventerreinen, een actieve aanpak van herstructurering en meer regionale samenwerking, met op langere termijn een grotere rol voor de private sector.

Box 2: SER-ladder

De ladder komt van de Sociaal Economische Raad (SER). Het stelt dat overheden eerst kritisch moeten kijken naar de bestaande capaciteit op bedrijventerreinen, dan zoeken naar ruimtewinst door herstructurering van verouderde terreinen, en daarna pas eventueel een nieuw bedrijventerrein ontwikkelen. De treden van de SER-ladder zijn als volgt omschreven:

1. Als een bedrijf zich meldt voor een nieuw terrein wordt eerst – via een ruimtescan – gekeken of het bedrijf inderdaad niet kan uitbreiden. Als de huidige locatie opties biedt, krijgt het bedrijf tal van suggesties en alle hulp om de procedures te doorlopen.
2. Kan het bedrijf niet uitbreiden op de huidige plek, dan wordt op bestaande bedrijventerreinen en in de bestaande bedrijfsruimtemarkt ruimte gezocht. De markt wordt transparant gemaakt en de gemeente doet aan matchmaking.
3. Lukt het niet om het bedrijf in de bestaande voorraad te laten slagen, dan wordt in beginsel ruimte aangeboden op het nieuwe gebied. De bereidheid van een bedrijf om mee te willen werken aan de herinvulling van zijn oude plek binnen het gemeentelijk beleid heeft daarbij een positieve invloed op de beoordeling van de aanvraag voor een nieuwbouwlocatie.

Provinciaal beleid:

- **Provinciale Structuurvisie Noord-Holland.** De structuurvisie gaat nadrukkelijk in op het bewust omgaan met de uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen. Dit moet in samenhang plaatsvinden met de herstructurering van oude terreinen. De vestigingsmogelijkheden voor bedrijven op nieuwe terreinen worden gekoppeld aan de mogelijkheden op bestaande terreinen. Door meer te intensiveren en efficiënter om te gaan met de beschikbare ruimte wil de provincie 15% minder nieuw terrein uitgeven.
- **Provinciaal Herstructureringsprogramma 2010 – 2020.** Het provinciaal Herstructureringsprogramma (PHP), waarin De Hoek is opgenomen op de urgentielijst van de provincie, geeft een praktische vertaling van het Conventant Bedrijventerreinen voor de provincie Noord-Holland. De provincie wil via de HIRB en de HIRB Light investeringen op private kavels en openbaar terrein stimuleren. Voor De Hoek geldt dat het terrein matig is verouderd. Volgens het rapport 'Aanscherping Herstructureringsopgave Metropoolregio Amsterdam' van Bureau Buiten gaat het om 80% lichte en 20% zware revitalisering. Het project staat op de C-lijst van het Provinciaal Herstructureringsprogramma. De provincie heeft een HIRB-subsidie verstrekt voor het onderzoek naar duurzame herstructurering.
- **Plabeka I en II.** Om blijvend tot een heldere positionering van de werklocaties in Haarlemmermeer te komen, is een nadere uitwerking van een kantoren- en bedrijventerreinenstrategie gewenst. Deze uitwerking vindt in nauwe relatie met Plabeka en de uitwerking ontwikkelstrategie Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS) plaats, maar benadrukt de specifiek Haarlemmermeerse situatie en agenda. Op het niveau van de Metropoolregio Amsterdam vindt daarom afstemming plaats over de uitgifte van bedrijven- en kantorenlocaties, de aanpak van leegstand en het intensiveren van de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen.

Lokaal beleid

- **Structuurvisie Haarlemmermeerm 2030 (voorontwerp):** In de structuurvisie is een viertal ambities benoemd, te weten (1) de gevarieerdheid en zogenaamde 'atypische stedelijkheid' te benutten, (2) de ruimte duurzaam en klimaatbestendig in te richten, (3) te streven naar fysieke en sociale verbondenheid te en (4) de gemeente te

positioneren als attractieve ontmoetingsplaats. Belangrijke ontwikkelingen uit de structuurvisie die direct van invloed zijn op het functioneren en de herstructurering en revitalisering van bedrijventerrein De Hoek zijn:

- Versterking en uitbouwen van een duurzaam en energiezuinig karakter. Een beter lokaal en regionaal onderling afgestemd verkeersnetwerk, waarbij extra aandacht is voor openbaar vervoersverbindingen en een langzaamverkeersnetwerk (fiets en loopverbindingen), draagt bij aan het terugdringen van energie-uitstoot.
- De N201 wordt mogelijke verlegd door de aanleg van de 'Nieuwe Weg om de Noord'. Hierdoor wordt het verkeer niet langer door de kern gestuurd. Er ontstaan nieuwe kansen door de aanleg van de nieuwe Weg om de Noord en een nieuwe hov-lijn tussen Haarlem en Schiphol via de noordrand van Hoofddorp. Dankzij deze nieuwe verbindingen kunnen Hoofddorp-Noord en De Hoek aanhaken aan deze hoogdynamische zone en de Amsterdam airport corridor. Uiteraard moeten hiervoor royale parkeerterreinen bij de haltes worden aangelegd met hierbij passende voorzieningen.
- In deze zone, gekoppeld aan Schiphol, de Zuidas en de A4, ontwikkelt zich de zogeheten Amsterdam airport corridor. Vanwege de beperkingen van de hinderzone van Schiphol zijn de mogelijkheden voor wonen hier minimaal. De noordrand van Hoofddorp en De Hoek zal, gekoppeld aan hoogwaardig openbaar vervoer, ontwikkeld worden tot een vernieuwd stedelijk milieu. Hiermee krijgt de noordrand een logische koppeling met de Amsterdam airport corridor.
- De huidige N201 kan een alternatieve, functie krijgen. Door deze weg in te zetten voor lokaal verkeer met tweemaal twee rijstroken en een maximumsnelheid van 50 km per uur, zoals bij de Van Heuven Goedhartlaan, kunnen voldoende aansluitingen en oversteken gerealiseerd worden op gelijkvloers niveau. De weg krijgt hierdoor een stads karakter in plaats van dat van een regionale weg.
- **Kadernota herstructurering 2010.** De gemeente Haarlemmer heeft onlangs een nota voor de herstructurering van bedrijventerreinen en kantoorlocaties in de gemeente vastgesteld. Daarbij hanteert de gemeente een tweezijdige benadering. Met de (1) topdown benadering stelt de gemeente haar beleidsambities en marktkaders vast. In een (2) bottom-up benadering worden concrete knelpunten en kansen geïnventariseerd op basis waarvan de herstructureringsplannen gevormd worden. De gemeentelijke herstructureringsstrategie wordt op basis van de tweezijdige benadering vertaald naar concrete projecten op terreinniveau om het vestigingsklimaat duurzaam te verbeteren.
- **Uitvoeringsprogramma 2011:** onderdeel van de herstructureringsstrategie is het uitvoeringsprogramma 2011. Het gaat om een jaarlijks uitvoeringsprogramma, dat – binnen de kaders van de Kadernota – in samenwerking tussen ondernemers, marktpartijen en gemeenten wordt opgesteld. Het uitvoeringsprogramma herstructurering werklocaties 2011 bevat de volgende (herstructurerings)activiteiten:
 - Cruquius (haalbaarheidsonderzoek);
 - Graan voor Visch-Zuid (lichte revitalisering);
 - Boesingheliede (lichte revitalisering);
 - De Hoek Bestaand (herstructurering);

- Hoofddorp-Noord (aanpak overlast en verloedering);
- De Weeren (aanpak overlast en verloedering en parkmanagement);
- De Pionier (nieuwe aanpak);
- Spoorzicht (BIZ);
- Aanpak leegstand kantoorlocaties.

De herstructurering van bedrijventerrein De Hoek heeft als doel het verouderingsproces op het bedrijventerrein tegen te gaan en nieuwe economische vitaliteit te creëren. De Hoek is in het kader van het uitvoeringsprogramma 2011 nadrukkelijk aangemerkt als herstructureringsproject. In september 2009 heeft de gemeente samen met SEGRO en Ondernemend Hoofddorp een intentieovereenkomst getekend om tot en met 2012 samen te werken aan het herstructureringsplan voor De Hoek. Daarbij komt bij, het vigerende bestemmingsplan voor De Hoek (1984) is verouderd. Om de nieuwe ontwikkelingen in De Hoek Noord en De Hoek West planologisch mogelijk te maken wordt momenteel gewerkt aan een nieuw bestemmingsplan voor De Hoek e.o. Insteek is om medio 2011 de tervisielegging te starten. De Hoek Bestaand wordt in dat bestemmingsplan conserverend opgenomen, dat wil zeggen de huidige planologische mogelijkheden worden vastgelegd. Het bestemmingsplan biedt gevestigde en nieuwe ondernemers en marktpartijen voldoende uitbreidingsruimte, maar voor ingrijpende structuur- en/of functiewijzigingen kan een procedure in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) nodig zijn om deze wijzigingen planologisch mogelijk te maken. Dit onderzoeksrapport is een direct uitvloeisel van het uitvoeringsprogramma 2011 en vormt de basis voor een herstructureringsplan met beeldkwaliteitplan en exploitatieopzet.

Opvallend als rode draad op elk schaalniveau is de betrokkenheid van marktpartijen en ondernemers. De bottom-up benadering is ook voor De Hoek essentieel. Daarbij wordt wel steeds van bovenaf gestuurd op beleidsambities en financiële consequenties.

Wat betekent dit voor De Hoek?

Landelijke beleid:

- De beleidskaders van de herstructureringsstrategie. Hierbij geldt voor De Hoek dat ingezet wordt op een actieve houding en sterke betrokkenheid bij ondernemers en eigenaren.
- Herstructurering vindt plaats vanuit het oogpunt van verzakelijking: binnen de mogelijkheden van bestaand beleid zijn eigenaren en ondernemers leidend in de strategie en aanpak, terwijl de rol van de gemeente volgend, ondersteunend en faciliterend is.

Provinciaal en regionaal beleid:

- Het beleid schets specifieke ontwikkelingskaders en mogelijkheden in de structuurvisie en herstructureringsprogramma's.
 1. Nieuwe kantoorontwikkeling op bedrijventerrein wordt zoveel mogelijk beperkt
 2. Intensivering en inbreiding op bestaande terreinen wordt gestimuleerd
 3. Herstructurering van bestaande terreinen wordt gestimuleerd via de HIRB en de HIRB Light.

Lokaal beleid:

- Het beleid schetst de kaders waarbinnen de herstructurering plaatsvindt. De Hoek is binnen deze kaders nadrukkelijk aangemerkt als herstructureringsproject om verdere veroudering, verpaupering en verrommeling tegen te gaan.
- Daarbij wordt aangegeven dat de gemeente vooral de beleidsambities en marktkaders vaststelt, maar dat de herstructurering zelf via een bottom-up benadering tot stand moet komen. Private partijen, ondernemers en bedrijven delen in de verantwoordelijkheid en het opzetten en uitvoeren van een herstructureringsprogramma voor De Hoek.
- Daarbij is de structuurvisie leidend. Door middel van een verbetering van de ruimtelijke structuur, gestuurd door een goed ontsloten lokaal en regionaal verkeersnetwerk, waarbij extra aandacht is voor openbaar vervoer en fiets en wandelverbindingen, probeert de gemeente een duurzame economische versterking van de leef- en werkmilieus te creëren.

3. INLEIDING OP DE ANALYSES

Dit hoofdstuk gaat in op het huidige profiel van De Hoek en geeft kort aan welke analyses uitgevoerd zijn om het huidige functioneren, de aantrekkelijkheid en toekomstwaarde van De Hoek te beoordelen. Het betreft vijf analyses die in de navolgende hoofdstukken uitvoerig worden toegelicht. Hoofdstuk 3 geeft alleen de inleiding en opsomming weer.

3.1 Huidige profiel van bedrijventerrein De Hoek

Bedrijventerrein De Hoek is een gemengd bedrijventerrein. Het terrein ligt in de gemeente Haarlemmermeer, ten oosten van Hoofddorp en vlak bij Schiphol. De locatie ligt direct aan de A4/A5 en kent een goede externe ontsluiting. Ook de openbaarvervoerverbinding van en naar de locatie is redelijk: het terrein ligt relatief dicht bij NS-station Hoofddorp en beschikt over meerdere busverbindingen, waaronder een HOV-verbinding. De ligging en externe bereikbaarheid van De Hoek is positief.

Figuur 6 Ligging van De Hoek

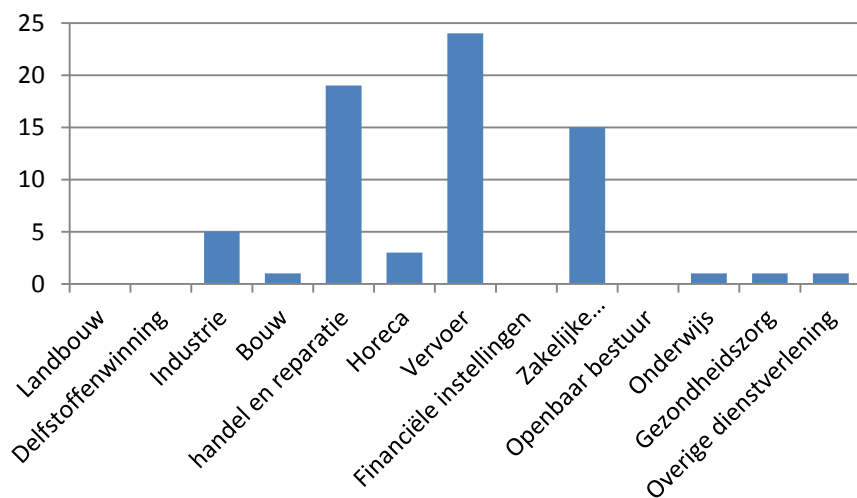


Bron: gemeente Haarlemmermeer, 2011

Bedrijventerrein De Hoek is 23,3 hectare groot (netto). Het bedrijventerrein is volledig uitgegeven en er zijn geen kavels meer beschikbaar. Wel wordt aan de westkant een hoogwaardig bedrijvenpark ontwikkeld: Business Garden. Ten noorden, direct grenzend aan het terrein, wordt een hoogwaardig logistiek bedrijventerrein ontwikkeld.

De Hoek is vooral gericht op een klein aantal sectoren. Vooral de logistieke sector drukt haar stempel op het terrein. Het imago en de toekomstpotentie zijn daarom ook in belangrijke mate afhankelijk van de gebruikersprofielen binnen deze sector. Logistieke bedrijven brengen relatief veel en zware verkeersbewegingen met zich mee en hebben daarom een grote voorkeur voor bedrijventerreinen die beschikken over een directe afslag op een snelweg, een logische interne routing hebben voor vrachtverkeer en een breed wegprofiel dat is gericht op grootschalig en zwaar verkeer. In figuur 7 is een overzicht opgenomen van vestigingen op De Hoek per bedrijfssegment.

Figuur 7: aantal bedrijfsvestigingen op De Hoek



Bron: Gemeente Haarlemmermeer, 2010; Bewerking Stec Groep, 2011

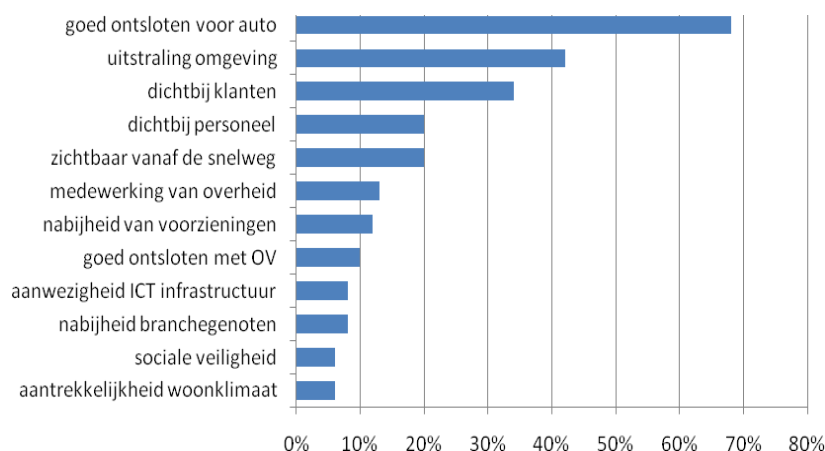
De Hoek oogt in eerste instantie niet als een logistiek bedrijvenpark. Dit komt doordat aan de randen relatief veel kantoren of kantoorachtige bedrijfspanden staan en twee hotels. De zakelijke dienstverlening is ook sterk vertegenwoordigd op De Hoek, tegenover een laag aandeel vestigingen in de industrie en de bouw. Dit is voor een regulier modern gemengd bedrijventerrein opvallend. Onze eerste conclusie is dat het imago en de profilering van het terrein niet volledig overeenkomen met de bestaande functies en type bedrijven op De Hoek.

3.2 Beoordelingskader op vijf aspecten

Vanuit het bovenstaande startpunt of uitgangssituatie wordt op basis van vijf analyses de aantrekkelijkheid en toekomstwaarde van een bedrijventerrein in beeld gebracht.

Hieronder zijn de vijf analyses kort toegelicht:

Figuur 8: belangrijkste vestigingsfactoren van bedrijfsruimtegebruikers



Bron: Database Bedrijfsruimtegebruikers in Beeld, Stec Groep (2002-heden)

1. Analyse ruimtelijke structuur. Een goede infrastructuur en optimale bereikbaarheid vormen de nummer 1 vestigingsfactor voor bedrijven (zie figuur 8). Voor het overgrote deel van de bedrijven is het essentieel dat hun vestigingslocatie goed bereikbaar en herkenbaar is, nu en in de toekomst. Daarnaast bepalen ook de vastgoedwaarde, leegstand en mogelijkheid tot inbreiding of uitbreiding op een bedrijventerrein de aantrekkelijkheid van een locatie. Een verzorgde ruimtelijke kwaliteit en structuur van een bedrijventerrein is nummer 2 van de belangrijkste vestigingsfactoren van bedrijven.
2. Economische analyse. Omzet, groei in aantal vestigingen en werkgelegenheid op een bedrijventerrein geven in belangrijke mate aan wat de economische waarde van het bedrijventerrein is. Mede op basis van onze Economische Effectrapportagemodel (EER) wordt bepaald wat de economische toegevoegde waarde is van bedrijventerrein De Hoek voor de gemeente Haarlemmermeer en de regio.
3. Sociale analyse. Bij de sociale analyse wordt gekeken naar de sociale en ecologische waarde van het terrein voor de langere termijn. De kernbegrippen ‘schoon, heel en veilig’ staan hierbij centraal. Straten en openbaar groen moeten schoon, heel en veilig zijn. Het aanwezige groen heeft niet alleen tot doel de uitstraling van het terrein te verbeteren, het heeft ook een recreatieve functie: het vergroot de leefbaarheid en werknemers stellen het op prijs als de omgeving uitnodigt om in te verblijven of te recreëren in de middag. Ook is de relatie van De Hoek met de omgeving en de ligging van het terrein binnen de gemeente en de regio in kaart gebracht.
4. Duurzaamheidsanalyse. Een aantrekkelijk bedrijventerrein heeft meer te bieden dan alleen een goede ligging en bereikbaarheid. Een modern gemengd bedrijventerrein heeft aandacht voor duurzaamheid en biedt ook een scala aan voorzieningen zoals horecavoorzieningen en de mogelijkheid tot het gezamenlijke opzetten van een collectieve beveiliging, inkoop van energie, inzameling van afval, het liefst in de vorm van een parkmanagementorganisatie.
5. Stakeholdersanalyse: De stakeholdersanalyse brengt de houding van verschillende groeperingen ten opzichte van de herstructurering van bedrijventerrein De Hoek in kaart. De stakeholdersanalyse start met een groslijst van partijen, die betrokken zijn bij De Hoek. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een indeling in vier groepen: ondernemers en gebruikers, beleggers, ontwikkelaars en de overheid.

De analyses samen leiden uiteindelijk tot conclusies voor De Hoek op een viertal thema's, (1) bereikbaarheid en infrastructuur, (2) ruimtelijke structuur en inrichting, (3) kwaliteit openbare en private ruimte en (4) voorzieningen en parkmanagement. De conclusies op de vier thema's vormen het beoordelingskader van de toekomstwaarde van De Hoek. Dit wordt in hoofdstuk 9 verder uitgewerkt.

4. RUIMTELIJKE ANALYSE

Dit hoofdstuk gaat in op de inrichting en kwaliteit van bedrijventerrein De Hoek. Aan de hand van een drietal thema's wordt bepaald hoe het terrein er op privaat en openbaar gebied voor staat:

- *ruimtelijke structuur en inrichting;*
- *bereikbaarheid en infrastructuur;*
- *kwaliteit openbare en private ruimte.*

4.1 Ruimtelijke structuur en inrichting

Potentie van het gebied als schakel tussen Schiphol en Hoofddorp centrum

Het terrein ligt aan de zuidwestzijde van de regio Amsterdam en ten oosten van de kern Hoofddorp. Rondom Hoofddorp ligt een groene gordel met weinig bebouwing. Het terrein maakt deel uit van een bebouwingsstrook die deze groene gordel doorsnijdt en de bebouwing van Hoofddorp en Aalsmeer verbindt. Ten noorden ligt de luchthaven Schiphol op minder dan vijf minuten rijden. Ook de ligging direct aan de snelwegen A4 en A5 is gunstig. Ook maakt De Hoek indirect onderdeel uit van het Mastplan ACT, met daarin vijf grote ontwikkelingen: Schiphol Zuidoost, Schiphol Logistics Park, A4 Zone West, Geniepark en Ongestoorde Logistieke Verbindingen (OLV). Er bestaan voor De Hoek kansen om direct aan te sluiten op de OLV wat betekent dat Schipholvracht ongestoord vanuit het gebied De Hoek Bestaand en De Hoek Noord naar Schiphol kan komen.

Stedenbouwkundige en functionele ruimtelijke structuur

Het terrein is op te delen in vier zones die zich onderscheiden in bebouwingsvorm, oriëntatie en type functie:

1. Kruisweg en Rijnlanderweg. Aan deze randzone zijn voornamelijk kantoren en kantoorachtige bedrijven en bedrijfspanden gevestigd met een maximale bouwhoogte van 10 tot 12 meter. Dit is ook het maximaal haalbare volgens het bestemmingsplan. De bebouwing is georiënteerd op de Kruisweg. Overigens geldt dat aan de parallelweg van de Kruisweg ook PDV/GDV² is toegestaan (er zit nu een keukengroothandel).
2. Rijksweg. De bebouwing aan de Rijksweg is sterk georiënteerd op de snelweg; het is dus een zichtlocatie bij uitstek. Het gebied bestaat uit een cluster van twee hotels, een McDonalds en een grootschalig kantorenpark in een open groene omgeving. De bouwhoogte varieert tot 20 meter. Veel van de gerealiseerde panden hebben gebruik gemaakt van de maximale bouwhoogten zoals voorgeschreven in het bestemmingsplan.
3. Het middengebied. Dit is het grootste en meest diverse gedeelte van bedrijventerrein De Hoek. Op dit deel staat een mix van grootschalige logistieke panden met kantoorfuncties en middelgrote bedrijfsverzamelgebouwen en -hallen met een bouwhoogte tussen de 10 en 12 meter, overeenkomstig met de maximale

² Toegestaan zijn detailhandel in auto's, keukens, badkamers, boten, motoren, caravans, landbouwwerktuigen en grove bouwmaterialen, tuincentra en grootschalige meubelbedrijven.

mogelijkheden binnen het bestemmingsplan. De Hoeksteen vormt de hoofdontsluiting van het terrein en wordt omgeven door een brede groene strook.

4. Bedrijventerrein ten westen van de Rijnlanderweg (maakt geen onderdeel uit van de herstructureringsaanpak). Dit deel van het terrein is in ontwikkeling en ligt voor een groot deel braak. Recentelijk zijn hier kantoorpanden gerealiseerd (Business Garden-concept). De bouwhoogte is maximaal 25 meter. Veel van de gerealiseerde panden hebben gebruik gemaakt van de maximale bouwhoogten zoals voorgeschreven in het bestemmingsplan.
5. Bedrijventerrein ten noorden van het middengebied (maakt geen onderdeel uit van de herstructureringsaanpak). Het betreft een op dit moment nog onbebouwd stuk landbouwgrond. Er ligt echter een uitgewerkt plan om dit gebied te ontwikkelen tot een kwalitatief hoogwaardig logistiek bedrijvenpark (Undercoverpark). Doel is het terrein duurzaam, groen en veilig in te richten voor logistieke bedrijven variërend van overslag en opslag tot kleine productieprocessen en kantoren.

Het terrein wordt verder gekenmerkt door een redelijke diversiteit in type panden en functies. In onderstaande figuur zijn de deelgebieden visueel weergegeven.

Figuur 9: plangebied De Hoek e.o.



Bron: Google Earth, 2011; Bewerking Stec Groep, 2011

Op alle deelgebieden zijn, afhankelijk van de exacte ligging op het terrein, bedrijven uit maximaal milieucategorie 2 tot en met 3.2 toegestaan. Dit komt omdat De Hoek vooral bestemd is voor lichtere bedrijven, kantoren en hotels. De ontwikkelmogelijkheden, bouwhoogtes en infrastructurele verbeteringen worden beperkt door een aantal zaken:

1. Aan de spoorzijde wordt rekening gehouden met een spooruitbreiding. Dit bepaalt de begrenzing van het plangebied.
2. In het gebied is het tracé van de Zuidtangente een hard gegeven. Het dijklichaam en de tunnelbak van de busbaan zijn in eigendom en beheer van de provincie. De tunnel moet toegankelijk blijven voor calamiteitenverkeer.

3. Dwars door De Hoek lopen twee aardgasleidingen en een waterleiding. Deze brengen directe en indirecte ontwikkelrestricties met zich mee. Het betreft een transportleiding van de WRK (met een diameter van 1500 mm) en twee van PWN (diameters van 800 en 600 mm). Op de leidingen mag niet gebouwd worden. Wegen mogen de leidingen wel kruisen. De minimale bebouwingsvrije zone in verband met externe veiligheid bedraagt 5 meter. Het verleggen van leidingen is zeer kostbaar en lastig uitvoerbaar vanwege het feit dat de grond in bezit is van meerdere eigenaren (zie kaart in bijlage a).
4. Een laatste beperking is het LIB (Luchthavenindelingbesluit). Hierin zijn maximale bouwhoogtes vastgelegd die de veiligheid van vliegbewegingen moet garanderen. Voor De Hoek betekent dat een maximale bouwhoogte van 10 tot 12,5 meter. hogere bebouwing is mogelijk, maar daarvoor moet per initiatief een separate procedure doorlopen worden. Op De Hoek is een aantal plekken ontwikkeld met bouwhoogtes tot 14, 27 of zelfs 34 meter, zoals bijvoorbeeld de hotels en de nieuwe kantoorlocatie Business Garden.

Verder zijn er op het terrein beperkt kansen voor uitbreiding of inbreiding doordat er optimaal gebruik is gemaakt van de mogelijkheden in bebouwingsdichtheid (70 tot 75%) van de kavel en bouwhoogten. Ook is het terrein volledig uitgegeven. Intensivering van de ruimte is mogelijk op een beperkt aantal plekken (zie figuur 10). Daar staat tegenover dat de leegstand op De Hoek relatief hoog is (zie figuur 10).

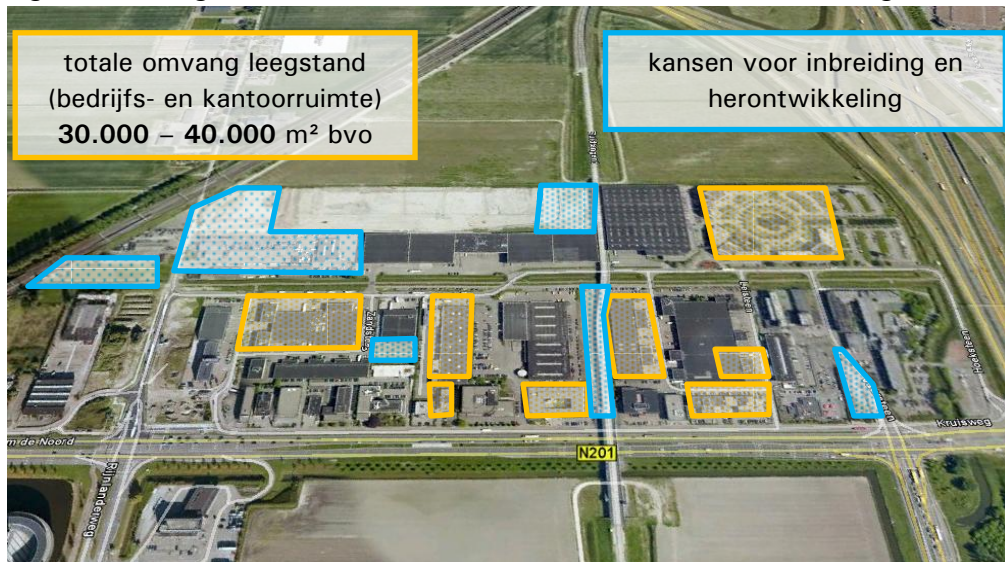
De leegstand is vooral hoog in de enigszins verouderde bedrijfsverzamelgebieden aan de Zandsteen, de kantoorruimten aan de Parallelweg en het kantorenpark aan de Rijksweg. De kantoren concurreren sterk met de andere kantoorgebieden in Hoofddorp. Deze liggen op aantrekkelijkere locaties, bijvoorbeeld direct naast het NS-station, en hebben een hoogwaardige uitstraling. Een herontwikkeling van kantoren is mogelijk, maar wordt bemoeilijkt vanwege de hoge waarde van het vastgoed en de relatief beperkte ontwikkelmogelijkheden van nieuw vastgoed.

In totaal is er op De Hoek sprake van bijna 20.000 m² restruimte en onbebouwde kavels (zie figuur 10 en paragraaf 6.2). Echter, door de ligging, de huidige functie (opslagruimte, parkeergelegenheid), verkaveling en maximale bebouwingspercentages is het niet mogelijk de totale restruimte optimaal te benutten. Verder geldt dat bijna alle restruimte, met uitzondering van de ruimte onder de HOV-lijn, privaat eigendom is. De restruimte onder de HOV-verbinding is een kansrijke ontwikkelplek voor het realiseren van ondersteunende dienstverlening voor de bedrijven en werknemers op De Hoek in de vorm van bijvoorbeeld horeca (broodjeszaak, cafetaria). Een dergelijke ontwikkeling ligt in het verlengde van de ontwerpstructuurvisie waarin voorgesteld wordt om de aantrekkelijkheid van het gebruik van HOV-knooppunten te versterken door betere voorzieningen en een aantrekkelijk verblijfsklimaat te creëren rondom deze knooppunten (zie ook pag. 10).

Met uitzondering van beleggingseigendommen die in bezit zijn van een beperkt aantal beleggers, is het bezit sterk versnipperd (zie ook bijlage a). Ook een deel van de infrastructuur (vooral op de Hoeksteen en Vuursteen) is in eigendom bij particulier eigenaren. Een herstructureringsaanpak van een bedrijventerrein, gericht op de private

kavels, met veel versnipperd eigendom wordt daarom bemoeilijkt. Eigenaren zijn minder gemakkelijk bereikbaar en hebben zelf ook te maken met het probleem dat ze afhankelijk zijn van de opstelling van anderen. Daar komt bij dat de ondernemers en eigenaren op De Hoek niet verenigd zijn in een lokale ondernemersvereniging, bedrijvenvereniging of parkmanagementorganisatie. Dit maakt gebiedsgericht en grootschalige ingrepen extra lastig.

Figuur 10: leegstand en restruimte: kansen voor intensief ruimtegebruik op De Hoek



Bron: Google Earth, 2011; Bewerking Stec Groep, 2011

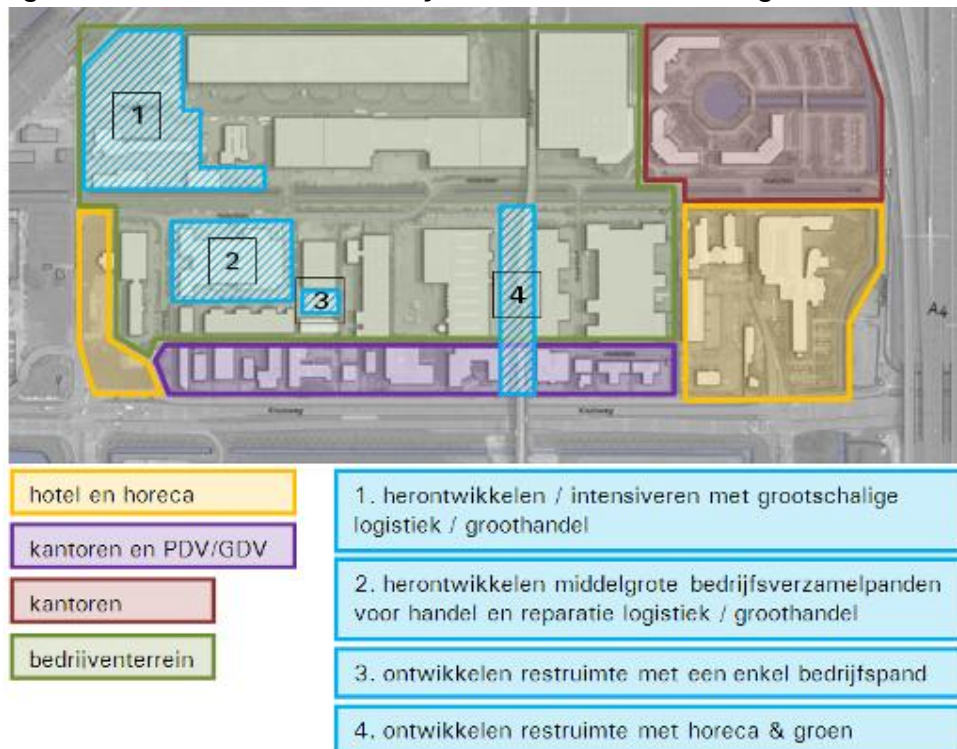
Conclusies:

- De Hoek kent een duidelijke segmentering en profilering en daarbij behorende functies in een viertal deelgebieden. Deze segmentering is niet vastgelegd in het bestemmingsplan.
- Op De Hoek gelden een aantal restricties voor mogelijke herstructurering of herontwikkeling als gevolg van de nabijheid van Schiphol, de aanwezigheid van gas- en waterleidingen en bestaande infrastructurele werken.
- Bedrijven op De Hoek hebben veelal maximaal gebruik gemaakt van de gestelde kaders (bebouwingspercentage en bouwhoogten) binnen het bestemmingsplan. Er is beperkt ruimte voor inbreiding of uitbreiding op het terrein.
- De leegstand is relatief hoog en concentreert zich vooral in de kantoren en deels verouderde bedrijfsverzamelgebouwen, terwijl intensivering van de ruimte slechts op een beperkt aantal plekken mogelijk is.

Van conclusies naar een kansenkaart

Op basis van bovenstaande analyse komen wij tot de volgende segmentering op bedrijventerrein De Hoek en een mogelijk intensivering van ongebruikte restruimte en herontwikkeling van intensieve leegstand. Wij signaleren hier alleen kansen op basis van de analyse en gaan nog niet in op de rol van verschillende stakeholders.

Figuur 11: Kansenskaart ruimtelijke structuur en inrichting



Bron: gemeente Haarlemmermeer, 2011; Bewerking Stec Groep, 2011

4.2 Bereikbaarheid en infrastructuur

Op het gebied van bereikbaarheid en infrastructuur heeft De Hoek vooral te kampen met een matige doorstroming, filevorming, parkeerproblematiek en een matige continuïteit in uitstraling en kwaliteit van voet- en fietspaden. Belangrijkste knelpunten zijn:

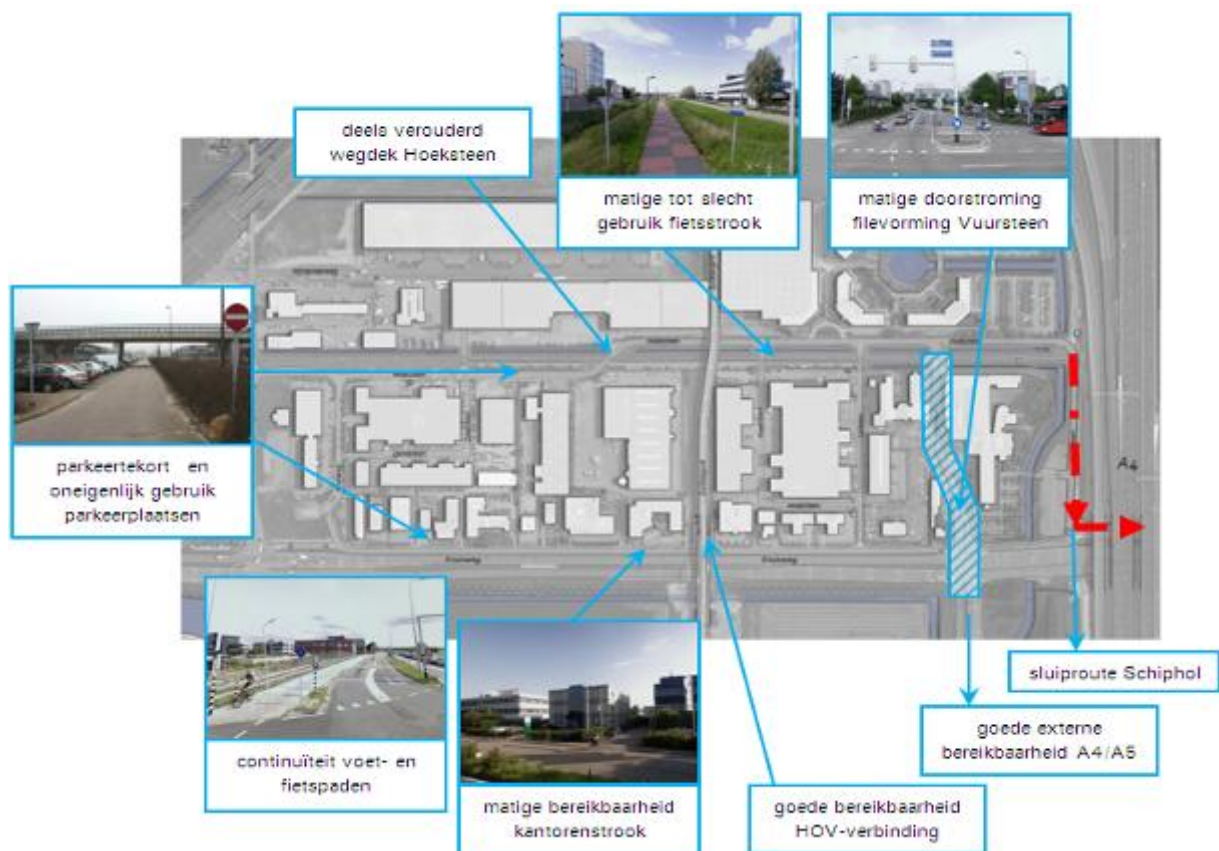
- De knik in de Hoeksteen zorgt voor onoverzichtelijke en onveilige verkeerssituaties.
- Filevorming en matige doorstroming op de Vuursteen.
- Onderhoud en uitstraling van het fietspad op de Hoeksteen. Ook mist het fietspad aansluiting op een lokaal/regionaal fietspadennetwerk doordat de aansluiting op de Hoeksteen, bij de A4, niet veilig te ontwerpen was.
- Het fietspad aan de parallelweg van de Kruisweg is onveilig omdat het aan weerszijde van de weg ligt en het onderhoud is matig.
- Parkeertekort op private ruimten gecombineerd met oneigenlijk gebruik van de openbare parkeerplaatsen.
- Voetpaden verschillen sterk in breedte en uitstraling en sluiten matig op elkaar aan.

Tegelijkertijd is de externe bereikbaarheid en openbaar vervoer relatief goed. Dit komt vooral door de ligging direct naast de A4/A5 en vlak bij Schiphol. Ook de openbaarvervoersverbinding is goed doordat het terrein relatief dicht bij het NS-station Hoofddorp ligt en beschikt over meerdere busverbindingen, waaronder een HOV-verbinding. Verder komt er een nieuwe verbinding met de N201 als gevolg van de verplaatsing van de aansluiting van de A4. Er is echter nog onduidelijkheid over de exacte ontsluiting van de N201. Een studie over de ontsluiting is nodig, waarbij ook aandacht moet komen voor het verkeersluw maken van de N201 op deze locatie. Het verkeersluw maken van de N201 zorgt voor nieuwe kansen voor het oplossen van de

congestie op de Vuursteen de Rijkersstreek. Dit sluit aan bij de ontwerpstructuurvisie (zie pag. 10).

De nieuwe verbinding van de N201 en het verleggen van de op- en afrit van de A4 gaat gepaard met het verbeteren (en vergroten) van de ontsluitingscapaciteit van de Rijnlanderweg. De Rijnlanderweg wordt opgewaardeerd en vormt de hoofdontsluitingsroute voor Bedrijventerrein De Hoek. De vuursteen is niet langer de hoofdontsluiting. Dit biedt kansen voor het verbeteren van de interne routing op De Hoek en een betere scheiding tussen het vrachtverkeer en personenauto's en kleinschalig vrachtverkeer (onder de 3.500 kilo).

Figuur 12: Knelpunten op gebied van bereikbaarheid en Infrastructuur



Bron: gemeente Haarlemmermeer, 2011; Bewerking Stec Groep, 2011

Conclusies:

- De infrastructuur (wegen, fiets- en voetpaden) is deels verouderd en matig onderhouden.
- Filevorming en een matige doorstroming zorgen voor een middelmatige bereikbaarheid.
- Ook kent het langzaamverkeersnetwerk een matige continuïteit.
- Verder is er sprake van parkeerproblematiek op zowel de private als openbare ruimte.

Van conclusies naar een kansenkaart

Op basis van bovenstaande analyse van de bereikbaarheid en infrastructuur komen wij tot de volgende kansenkaart. Wij signaleren hier alleen kansen op basis van de analyse en gaan nog niet in op de rol van verschillende stakeholders.

verbeteren interne routing:
verwijderen knik

opnieuw inrichting /
verwijderen openbare
parkeerplaatsen

verbeteren busrouting:
geen busverbinding via parallelweg
nieuwe routing via Hoeksteen

verbeteren
fietspadennetwerk

verbeteren
voetpadennetwerk

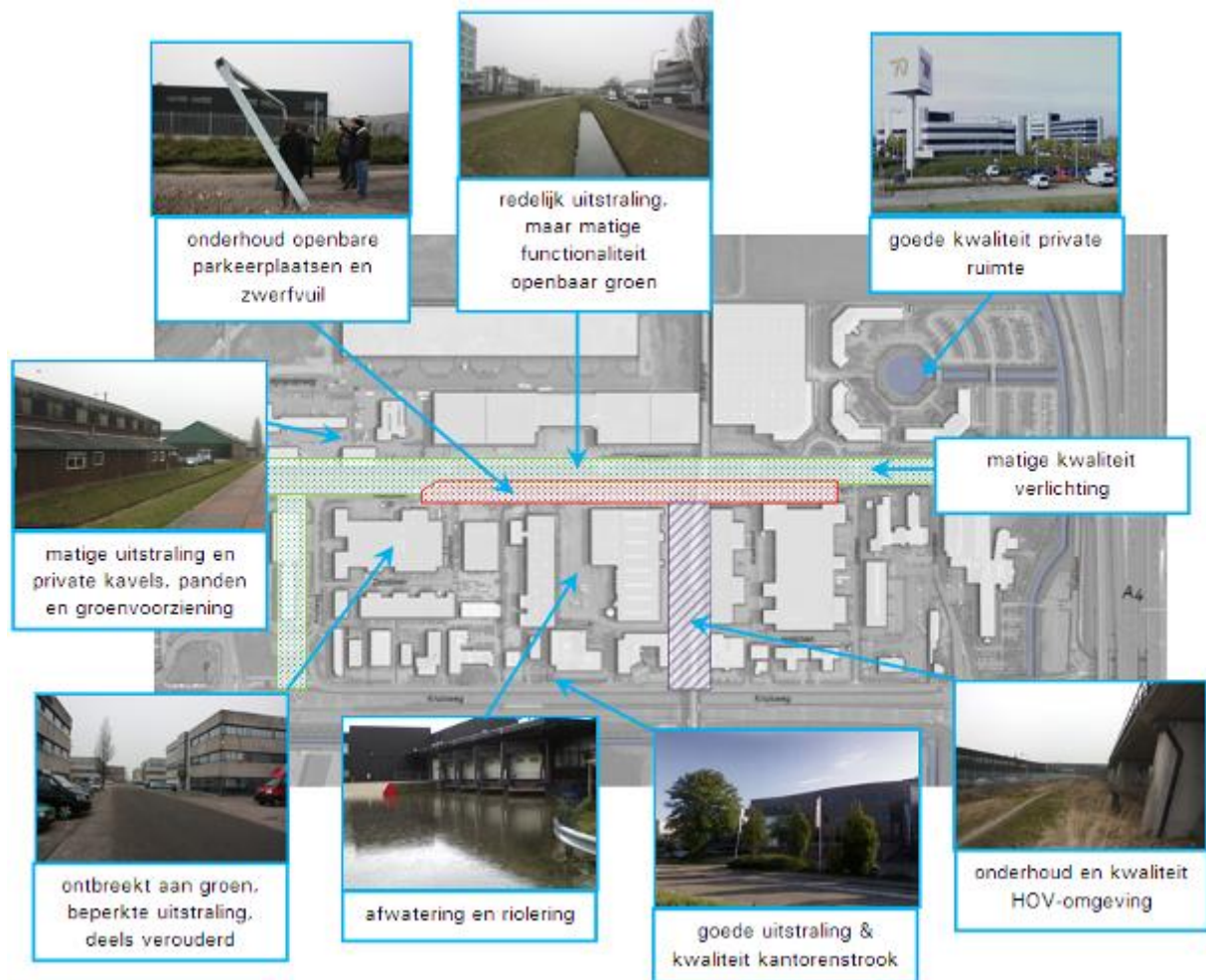
verlegging op- en afritten A4
naast Zuidtangent

4.3 Kwaliteit van de openbare en private ruimte

De uitstraling en structuur in bebouwing zijn matig. Het ontbreekt aan onderlinge samenhang of uniformiteit. Het ontbreken van een beeldkwaliteitsplan is hier mede debet aan. Ook de uitstraling van de openbare ruimte is matig. Vooral de kwaliteit van de infrastructuur op de Kruisweg is slecht. Er ligt veel asfalt en de structuur bestaat uit een onoverzichtelijke wirwar van matig gescheiden verkeersstromen en busbanen. Het terrein kent geen hoogwaardige en parkachtige uitstraling. De kwaliteit is vooral functioneel. Er is weinig verblijfsrecreatie en -ruimte en op de openbare parkeerplaatsen ligt veel zwerfvuil. Ook is het hekwerk op een aantal plaatsen beschadigd, o.a. bij de openbare parkeerplaatsen. Rondom de HOV-lijn is de open ruimte en het groen slecht onderhouden waardoor de uitstraling middelmatig is.

De uitstraling en kwaliteit van de private ruimte is redelijk. Panden zijn over het algemeen goed onderhouden en enkele panden, waaronder de grote bedrijfshallen van SEGRO aan de Hoeksteen, hebben recentelijk een opknapbeurt gehad. De kwaliteit en uitstraling van de private panden en kavels aan de Kruisweg en de Rijksweg zijn het hoogst. Toch komt de kwaliteit niet overeen met een hoogwaardige kwaliteit die hoort bij een entreefunctie en zichtlocatie. Het ontbreken van een beeldkwaliteitsplan is mede debet aan de soms verrommelde bouwstructuur en architectonische kwaliteit van panden. Een effect is dat de panden niet allemaal langs dezelfde rooilijn zijn ontwikkeld. De bedrijfsverzamel panden en hallen aan de Zandstee zijn van mindere kwaliteit en uitstraling. Verder heeft de riolering bij aanhoudende regen een beperkte capaciteit in het middengebied.

Figuur 14: Knelpunten in de openbare en private ruimte



Bron: gemeente Haarlemmermeer, 2011; Bewerking Stec Groep, 2011

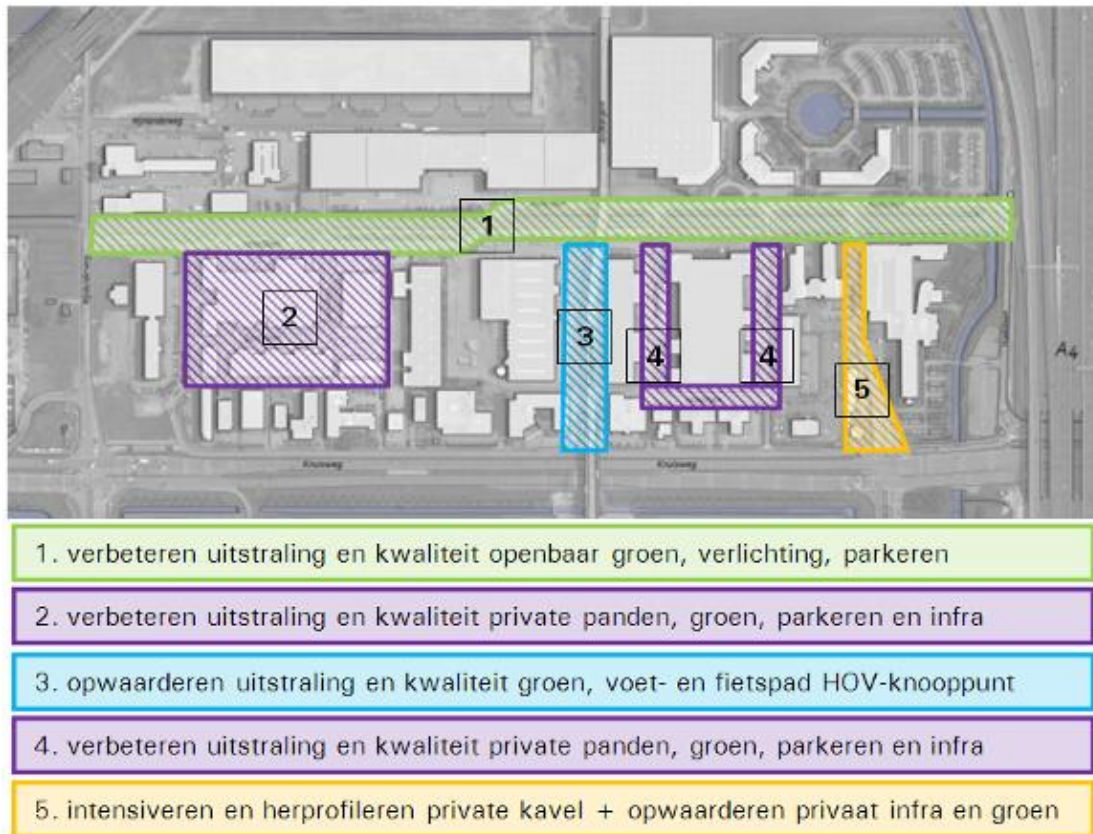
Conclusies:

- De kwaliteit van de openbare ruimte is matig door een gebrek aan groen en uniformiteit in uitstraling.
- Het ontbreken van een beeldkwaliteitsplan is mede debet aan een gebrekkige uniforme uitstraling en architectonische kwaliteit van panden en private kavels.
- De kwaliteit van de private ruimte verschilt per deelgebied:
 - De kantorenstrook parallel aan de Kruisweg is redelijk onderhouden.
 - Dit geldt ook voor het kantorenpark aan de Rijksweg.
 - Het gebied rondom de Zandhoek heeft een matige uitstraling en is deels verouderd.
 - Vooral de kwaliteit van het gebied rondom de HOV-verbinding is beneden de maat.

Van conclusies naar een kansenkaart

Op basis van bovenstaande analyse van de kwaliteit van de openbare en private ruimte komen wij tot de volgende kansenkaart. Wij signaleren hier alleen kansen op basis van de analyse en gaan nog niet in op de rol van verschillende stakeholders.

Figuur 15: Kansenkaart voor de openbare en private ruimte



Bron: gemeente Haarlemmermeer, 2011; Bewerking Stec Groep, 2011

Wat betekent dit voor De Hoek

Ruimtelijke structuur en inrichting:

- De restricties als gevolg van bestaand beleid en aanwezigheid (ondergrondse) infrastructuur.
 - Bouwhoogtes zijn beperkt door de LIB (tot veelal 10 tot 12 meter)
 - Herinrichting van de Hoeksteen kan mits de aanwezigheid van gas- en waterleidingen en bestaande infrastructurele werken geen beperking vormen
- De Hoek kan verdicht en geïntensiveerd worden op een klein aantal plaatsen. Er valt een ruimtewinst te behalen van 1 tot 2 hectare.
- Nieuwe kantoorontwikkeling op De Hoek is ongewenst vanwege de huidige leegstand in kantoorpanden. Aanpak van de leegstand is afhankelijk van mogelijkheden en wensen van eigenaren van panden en dient gestimuleerd en gefaciliteerd te worden door de gemeente.
- Functies en doelgroepen kunnen worden geclusterd op basis van de huidige indeling in deelgebieden. Een segmentering en betere profilering van het terrein komt de aantrekkelijkheid en structuur ten goede. In het bestemmingsplan dient hiermee voldoende rekening gehouden te worden.

Bereikbaarheid en infrastructuur:

- Het langzaamverkeersnetwerk dient uitgebreid en goed onderhouden te worden (goede voetpaden en fietspaden). Ook dient er een keuze gemaakt te worden voor een fietspad langs de Kruisweg of langs de Hoeksteen.
- Onderzocht moet worden of fiets- en voetpaden kunnen aansluiten op het lokale en

regionale netwerk (ook ter ondersteuning van de HOV-verbinding).

- De verlegging van de op- en afritten van de A4 biedt kansen voor het tegengaan van de matige doorstroming en filevorming. Mogelijk kan de Kruisweg autoluw gemaakt worden en krijgt De Hoek twee hoofdontsluitingen: een via de Rijnlanderweg en een ten oosten, of via de Vuursteen.
- De openbare parkeerplaatsen functioneren niet waarvoor ze bedoeld zijn. Parkeren dient primair op privaat terrein plaats te vinden. De openbare parkeerplaatsen kunnen geherstructureerd worden en samen met ondernemers en eigenaren geëxploiteerd worden. Mogelijk kan er ook een verkeerverbod voor parkeren langer dan 8 tot 12 uur worden ingesteld om Schipholgangers te weren.

Kwaliteit van de openbare en private ruimte:

- Een beeldkwaliteitsplan kan een handvat bieden voor een uniforme uitstraling van het groen. Dit kan samen met ondernemers en eigenaren opgesteld en gerealiseerd worden.
- Een beeldkwaliteitsplan biedt ook handvatten voor de uitstraling en kwaliteit van private kavels en panden bij herontwikkeling of nieuwbouw.
- Onderhoud en beheer van openbare ruimte dient op orde te zijn.
- Onderhoud en beheer van private ruimte dient verbeterd te worden. Private partijen kunnen aangesproken worden om dit op te pakken, eventueel via gevel-tot-gevelsubsidie, een parkmanagementinitiatief of andere vormen van samenwerking tussen ondernemers en gemeente.

5. ECONOMISCHE ANALYSE

Het ruimtelijke economisch presteren van bedrijventerrein De Hoek wordt in dit hoofdstuk inzichtelijk gemaakt aan de hand van een Economische Effectrapportage (EER). Er wordt gekeken naar de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het terrein door de jaren heen. Het terrein wordt afgezet tegen een lokale en regionale benchmark, zodat er scherpe conclusies getrokken kunnen worden over de toekomstwaarde van De Hoek.

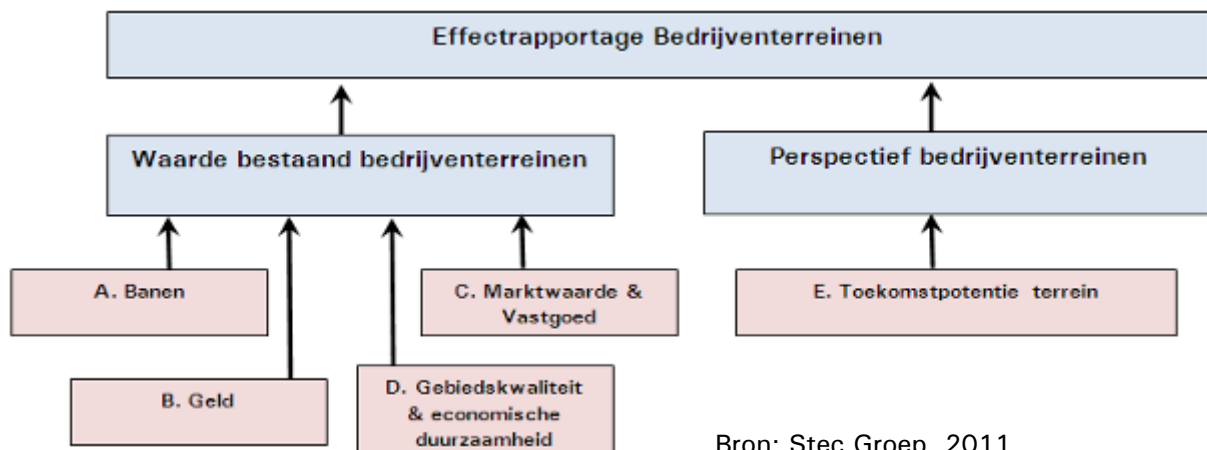
5.1 Korte uitleg van EER-methode

Om de economisch waarde van bedrijventerrein De Hoek meetbaar te maken, gebruiken een instrument dat specifiek voor dit doel is ontwikkeld: onze Economisch Effectrapportage (EER). De economische waarde van een bedrijventerrein wordt in de EER bepaald door de score van het terrein op een set van vier hoofdindicatoren:

1. Banen. Deze indicator zegt iets over het belang van het terrein op het gebied van de directe en indirecte werkgelegenheid en de ontwikkeling ervan. Bovendien wordt de sociaal maatschappelijke kant van de werkgelegenheid meegenomen.
2. Geld. De indicator geld geeft inzicht in de economische waarde van een locatie. Hoe hoger een terrein scoort, des te groter het belang is in de regionale economie.
3. Marktw waarde & vastgoed. Een sterk bedrijventerrein wordt gekenmerkt door een toename in de prijs voor grond en vastgoed. Bovendien is leegstand een belangrijke indicator voor de aantrekkelijkheid van het bedrijventerrein.
4. Gebiedskwaliteit & economische duurzaamheid. Gebiedskwaliteit, bereikbaarheid en voorzieningen zijn belangrijke indicatoren voor het presteren van een locatie. Als deze factoren voldoende zijn wordt een bedrijventerrein door bedrijven gewaardeerd. Investerings in de randvoorwaarden zorgen ervoor dat een terrein minder snel veroudert. Bij deze indicator is rekening gehouden met het type bedrijventerrein, zo worden hoogwaardige bedrijvenparken niet met logistieke bedrijventerreinen vergeleken.

Daarnaast is ook het perspectief en de potentie van het bedrijventerrein te objectiveren. Deze vijfde indicator geeft inzicht in de toekomstpotenties van het terrein. In onderstaand schema een overzicht van het model.

Figuur 16: schematische weergave EER-methode



Bron: Stec Groep, 2011

Wijze van score

Op elke indicator wordt op dezelfde wijze gescoord. Op basis van een referentiegetal of benchmark, bijvoorbeeld de gemiddelde werkgelegenheidsgroei in de regio Amsterdam, wordt bepaald of het betreffende bedrijventerrein bovengemiddeld (+ 1), gemiddeld (0) of benedengemiddeld (-1) presteert. De scores op de subindicatoren leiden tot een totaalscore per hoofdindicator. De eindscore bestaat vervolgens uit de som van de verschillende scores per hoofdindicator en geeft een oordeel over de waarde van het bedrijventerrein. Hierin wordt uitgebreid ingegaan op de score per hoofd- en subindicator, hoe deze tot stand is gekomen en wat het betekent voor de locatie.

Naast deze kwantitatieve analyse van het bedrijventerrein, wordt ook een toekomstperspectief geschetst. Een set aan (deels te objectiveren) indicatoren vormt het oordeel over het perspectief van het terrein. In onderstaande tabel is aangegeven welke bronnen zijn geraadpleegd om gegevens en data te achterhalen.

Tabel 1: geraadpleegde bronnen bij EER voor De Hoek

Gegevens en data	Bron
Werkgelegenheidscijfers, cijfers over vestigingen	Dienst Onderzoek en Statistiek, gemeente Amsterdam, 2011; gemeente Haarlemmermeer, 2011
indirecte werkgelegenheid (multipliereffect), stuwende kracht van bedrijventerreinen	CBS, 2010, sectorale statistiek; TNO Inro, 2002; Dienst Onderzoek en Statistiek, gemeente Amsterdam, 2011; gemeente Haarlemmermeer, 2011
Jongeren en ouderen per bedrijventerrein Lager en hoger opgeleiden per bedrijventerrein	CBS, 2010, sectorale statistiek; Dienst Onderzoek en Statistiek, gemeente Amsterdam, 2011; gemeente Haarlemmermeer, 2011
Economische groei, ruimteproductiviteit, consumentenbestedingen	CBS, 2011, sectorale statistiek; Dienst Onderzoek en Statistiek, gemeente Amsterdam, 2011; gemeente Haarlemmermeer, 2011
Ontwikkeling grondprijzen, huurprijzen, leegstand	Schouw, vastgoeddatabases, makelaars, vastgoedmonitor Amsterdam, werksessies
Indicatoren onder gebiedskwaliteit	Schouw, gemeente Haarlemmermeer, werksessies

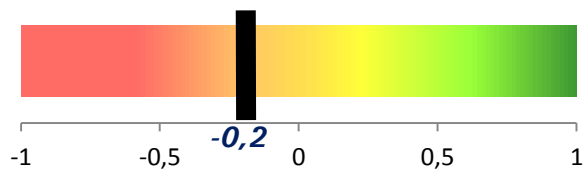
5.2 Banen

De Hoek heeft een licht benedengemiddelde score op de indicator banen. Dit komt door een combinatie van de volgende factoren:

- een laag aandeel in de regionale werkgelegenheid;
- een sterke afname van de werkgelegenheid;
- een indirect werkgelegenheidseffect dat gelijk is aan dat van andere bedrijventerreinen in de regio;
- de licht bovengemiddelde sociaal/maatschappelijke aard van de werkgelegenheid op het terrein.

In de figuur op de volgende pagina de score op de indicator banen.

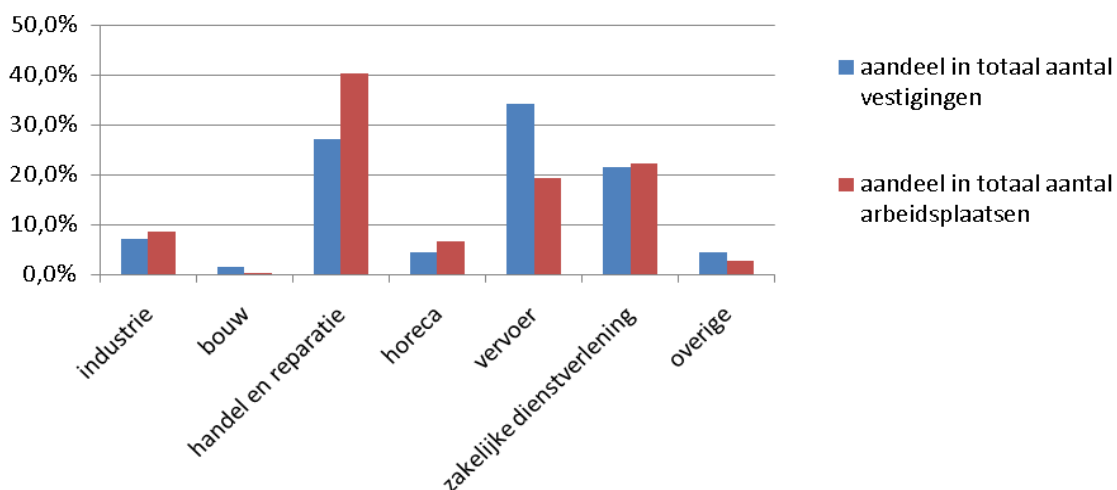
Figuur 17: score van De Hoek op indicator banen



Bron: Stec Groep, 2011

Bedrijventerrein De Hoek heeft een relatief lage bijdrage aan de lokale werkgelegenheid. Het terrein is goed voor 1,8% van de totale werkgelegenheid in de gemeente Haarlemmermeer. Gemiddeld genomen hebben gemengde bedrijventerreinen met een regionale functie een aandeel van 2 tot 4%. Momenteel werken er 1.998 personen op het bedrijventerrein. De werkgelegenheid zit vooral in de sector (groot- en detail)handel en reparatie (804 arbeidsplaatsen). Zakelijke dienstverlening (446 arbeidsplaatsen) neemt de tweede plaats in en de sector vervoer (387 arbeidsplaatsen) de derde. De groothandelsbedrijven kennen relatief veel werknemers per bedrijven (gemiddeld meer dan 50), terwijl de vervoersbedrijven relatief weinig werknemers hebben (gemiddeld rond de 15). In de periode 2005-2010 is de werkgelegenheid op De Hoek afgenomen met ruim 86% van 3.714 arbeidsplaatsen in 2005 naar slechts 1.998 arbeidsplaatsen in 2010. Dit komt deels door het vertrek van een aantal grotere bedrijven (waaronder Asics en Kyocera) en de schaalvergroting en automatisering bij grote logistieke bedrijven. In de gemeente Haarlemmermeer is de werkgelegenheid juist gestegen met 3,5% in dezelfde periode.

Figuur 18: bedrijfsvestigingen en werkgelegenheid op De Hoek



Bron: gemeente Haarlemmermeer, 2010; bewerking Stec Groep, 2011

Op De Hoek zitten 70 bedrijven (zie figuur 7 op pagina 14 en bovenstaande figuur). De meeste bedrijven houden zich bezig met vervoer (34%) en (groot- en detail)handel en reparatie (27%). Op gepaste afstand volgt de zakelijke dienstverlening met 21%. Het terrein huisvest slechts enkele industrieachtige bouw, horeca en productiebedrijven. De bedrijven op De Hoek zorgen voor een relatief hoog indirect werkgelegenheidseffect. Op basis van de sectorverdeling op het bedrijventerrein en kerncijfers over industriële werkgelegenheid wordt ingeschat dat het bedrijventerrein goed is voor circa 1.000

indirecte arbeidsplaatsen bij toeleveranciers en afnemers. Dat is een multipliereffect van ongeveer 1,52. Dit ligt rond het gemiddelde in de regio. Op basis van de EER blijkt ook dat op De Hoek relatief veel lager opgeleiden en jongeren werken. De Hoek heeft een belangrijke rol in het aanbieden van werkgelegenheid aan deze groepen, gezien het beperkte aanbod aan dergelijke bedrijven en het overaanbod aan kantoren in de gemeente en de regio.

Conclusie:

- Ondanks dat het aantal banen afneemt op De Hoek en het terrein een klein aandeel heeft in de gemeentelijke werkgelegenheid is De Hoek belangrijk voor de lokale en regionale economie.
- Het terrein zorgt voor een gemiddelde indirecte werkgelegenheid en biedt plaats aan banen voor groepen lageropgeleiden en jongeren, die relatief gezien moeilijker aan werk kunnen komen.

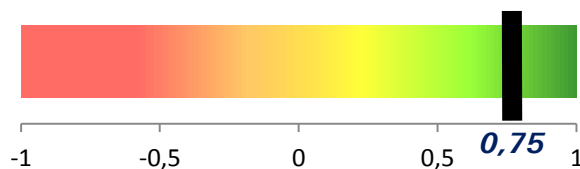
5.3 Geld

De Hoek heeft een bovengemiddelde score op de indicator geld. Dit wordt veroorzaakt door (de combinatie van):

- een hoge toegevoegde waarde;
- een groot aandeel in de regionale groei;
- een gemiddeld stuwend vermogen van het bedrijventerrein;
- een belangrijke positie in de consumentenbestedingen van de werknemers.

In onderstaand figuur de score op de indicator geld.

Figuur 19: score van De Hoek op indicator geld



Bron: Stec Groep, 2011

Op De Hoek wordt relatief veel geld verdiend en veel toegevoegde waarde gecreeerd. De ruimteproductiviteit van het bedrijventerrein, de hoeveelheid gecreeerde toegevoegde waarde per netto uitgegeven areaal terrein, ligt met circa 2,2 miljoen per hectare boven het gemiddelde van circa 2,0 miljoen per hectare in Noord-Holland. Dit is vooral het gevolg van de grote aantal vervoers- en handelbedrijven op De Hoek. Een gemiddeld vervoersbedrijf heeft een toegevoegde waarde van ruim € 837.000 en een gemiddeld handelsbedrijf ruim € 578.000. De sectoren vervoer en handel dragen ook sterk bij aan de economische groei van de regio. De Hoek realiseert een aandeel van circa 3,4% economische groei tegenover 1,7% gemiddeld. Daar staat tegenover dat het stuwende vermogen³ van het terrein gemiddeld is. Dit komt omdat in de regio Groot Amsterdam de belangrijkste stuwende sectoren landbouw en bouwnijverheid zijn, die op De Hoek nauwelijks vertegenwoordigd zijn. De consumentenbestedingen die voortkomen uit de

³ gemeten in het aantal vestigingen, dat indirect afhankelijk is van de bedrijfsvestigingen op De Hoek, ten opzichte van het aantal bestaande vestigingen op De Hoek

verdiensten op het terrein doen de regio bovengemiddeld goed. Zo wordt per hectare voor circa € 963.000 aan consumentenbestedingen gecreeerd, tegen circa € 680.000 gemiddeld in de regio Amsterdam.

Conclusies:

- Op De Hoek wordt relatief veel waarde gecreeerd en toegevoegd aan producten en diensten en het terrein heeft een belangrijke bijdrage in de lokale en regionale economie.
- Daarnaast neemt het terrein een belangrijke positie in de consumentenbestedingen van de werknemers in.

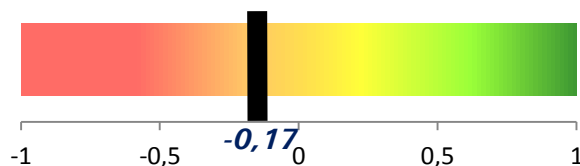
5.4 Marktwaaarde en vastgoed

Op de indicator marktwaaarde & vastgoed heeft De Hoek een licht benedengemiddelde score. Dit wordt veroorzaakt door (de combinatie van):

- een bovengemiddelde ontwikkeling van de grondprijs;
- een benedengemiddelde huurprijsontwikkeling;
- een hoog leegstandspercentage.

In onderstaand figuur de score op de indicator marktwaaarde & vastgoed.

Figuur 20: score van De Hoek op indicator marktwaaarde en vastgoed



Bron: Stec Groep, 2011

De grondprijsontwikkeling hangt onder andere af van het bedrijventerreinprofiel (type sectoren, vastgoed), de marktomstandigheden (vraag-aanbod, conjunctuur) en het gemeentelijke uitgifteprijsbeleid. Voor De Hoek is het lastig de grondprijzen vast te stellen, omdat er geen grond uitgeefbaar is. Wel heeft de gemeente op aangrenzende kavels naast het terrein nog kavels uitgeefbaar. Op basis daarvan kan gesteld worden dat de grondprijzen op De Hoek een vergelijkbare stijging (tussen de 5 en 10%) ondervinden door de ligging (met zichtlocatie) direct aan de A4/A5 en vlakbij Schiphol. Dit kan ook terug gezien worden in huurprijzen op De Hoek.

De huurprijzen voor bedrijfsruimten zijn de laatste 10 jaar gestegen met circa 15%, vergelijkbaar met het regionaal gemiddelde. De huurprijzen voor bedrijfsruimten liggen nu tussen de € 70 en € 90 per m² per jaar, terwijl ze regionaal tussen de € 75 en € 95 per m² per jaar liggen. Daar staat echter tegenover dat de huurprijzen voor kantoorruimte op De Hoek juist zijn gedaald, terwijl deze regionaal gezien stegen. Dit laatste komt vooral door een overaanbod aan kantoorruimte binnen de gemeente Haarlemmermeer en in de regio Groot Amsterdam. De huurprijzen voor kantoorruimten op De Hoek (afhankelijk van de ligging op een zichtlocatie of niet) varieert tussen de €130,- en € 230 per m². In de regio Amsterdam liggen de prijzen veel hoger. Dit komt vooral door de hoge prijzen op toplocaties zoals Schiphol, de Zuidas en rondom Amsterdam Centraal. Gemiddeld liggen de prijzen tussen de € 175 en € 350 per m².

De leegstand op De Hoek is relatief hoog (zie ook paragraaf 3.2). Dit komt vooral door de leegstand in kantoorruimte. Circa 15% van de totale bedrijfs- en kantorenvoorraad op De Hoek staat leeg, tegenover een gemiddelde leegstand van 5 tot 6% regionaal.

Conclusie:

De marktwaarde en het vastgoed op De Hoek staan sterk onder druk. Vooral de kantoren scoren relatief slecht. De huurprijzen dalen, mede door de hoge en toenemende leegstand. Echter, door de relatieve schaarste en een regulier bedrijventerrein in de regio nemen de grondprijzen wel toe. Er is nog altijd behoefte aan bedrijventerrein!

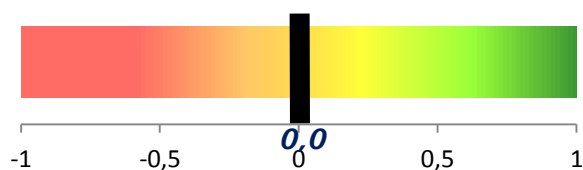
5.5 Gebiedskwaliteit en economische duurzaamheid

De Hoek heeft een gemiddelde score op deze indicator. Dit heeft te maken met (de combinatie van):

- de gemiddelde bereikbaarheid;
- een gemiddeld ruimtegebruik;
- de hoge mate van (sociale) veiligheid;
- een gemiddelde voorzieningenniveau;
- een benedengemiddelde beeldkwaliteit van het terrein.

In onderstaand figuur de score op de indicator gebiedskwaliteit en economische duurzaamheid.

Figuur 21: Score van De Hoek op indicator gebiedskwaliteit en economische duurzaamheid



Bron: Stec Groep, 2011

Het terrein komt qua bereikbaarheid niet voldoende tegemoet aan de basiseisen voor een gemengd bedrijventerrein, ondanks de directe ligging aan de snelweg (A4/A5). Met name congestie en het ontbreken van voldoende parkeergelegenheid spelen hierin een rol. Het ruimtegebruik op De Hoek is met een floor space index (FSI)⁴ van 0,75 gemiddeld (gemiddeld: tussen de 0,7 en 0,8). Hoe hoger de FSI, des te intensiever en duurzamer is er omgegaan met de beschikbare ruimte op De Hoek. Verder wordt gebruik gemaakt van collectieve beveiliging en De Hoek beschikt over een dubbele verkeersontsluiting. Hierdoor kent het terrein een relatief hoge (sociale) veiligheid. Deze indicator zegt echter niets over onveilige situaties met betrekking tot inbraken of andere criminele activiteiten waarmee De Hoek ook te kampen heeft. Met de aanwezigheid van een McDonalds, twee hotels en een 'rijdende broodjeszaak' kent het terrein ook een redelijk voorzieningenniveau. Maar het ontbreekt aan glasvezel, een

⁴ De Floor Space Index, kortweg FSI, is de maat die het totale aantal vierkante meters bebouwing, inclusief de verdiepingen, binnen een plangebied vergelijkt met het totale, zowel bebouwde als onbebouwde, oppervlak van datzelfde plangebied.

parkmanagementvereniging of zelfs een ondernemersvereniging. Op dit moment is het bestemmingsplan verouderd en ontbreekt het aan een beeldkwaliteitsplan. Aan het voorontwerpbestemmingsplan wordt echter al gewerkt. Per saldo doet De Hoek niet onder voor een gemiddeld terrein qua gebiedskwaliteit en economische duurzaamheid.

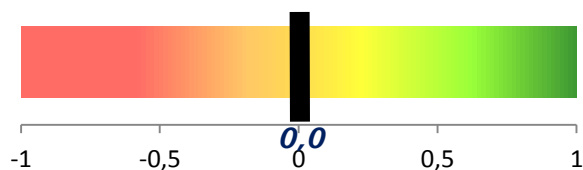
Conclusie:

Doordat De Hoek kampt met congestieproblemen, filevorming en parkeerproblematiek is de bereikbaarheid matig. Ondanks een gemiddeld voorzieningenniveau en een hoge (sociale) veiligheid staat de gebiedskwaliteit van De Hoek onder druk, wat ook deels te wijten is aan een middelmatige beeldkwaliteit

5.6 Het toekomstperspectief van De Hoek

De Hoek heeft een gemiddelde score wanneer het gaat om het toekomstperspectief. In onderstaande figuur de score met betrekking tot deze indicator. Dit betekent dat De Hoek een gemiddeld aantrekkelijk vestigingsklimaat. Kansen en mogelijkheden om het terrein te versterken op basis van de huidige situatie zijn beperkt, terwijl er tegelijkertijd enkele aandachtspunten zijn die een bedreiging vormen voor De Hoek. De kansen en bedreigingen op basis van de EER worden hieronder verder uitgewerkt.

Figuur 22: score van De Hoek op indicator toekomstperspectief



Bron: Stec Groep, 2011

Op De Hoek zijn kansen voor het versterken van de locatie. Hoewel er geen nieuw uitgeefbare meters beschikbaar zijn, is een belangrijk deel van het aangrenzende gebied onbebouwd. Op dit moment zijn er al vergevorderde plannen voor de ontwikkeling van deze gebieden. Ten noorden van De Hoek wordt De Hoek Noord (UndercoverPark) gerealiseerd. Een grootschalig en groen bedrijventerrein vooral gericht op internationale logistiek en distributie, gelieerd aan Schiphol. Het terrein krijgt een hoogwaardige uitstraling, met een hoge mate van beveiliging en zal beschikken over voldoende gemeenschappelijke voorzieningen en faciliteiten die worden ondergebracht in een parkmanagementorganisatie. Ten westen van De Hoek is deels al De Hoek Business Garden gerealiseerd: een hoogwaardig kantoorachtig bedrijvenpark met veel ruimte voor groen, water en parkeren. De ontwikkeling van deze twee aangrenzende bedrijvenparken kunnen een belangrijke stimulans geven aan de aantrekkelijkheid, uitstraling en kwaliteit van De Hoek, mede omdat De Hoek de entree vormt voor beide bedrijvenparken.

Op bedrijventerrein De Hoek staat nu circa 170.000 tot 180.000 m² bedrijfs- en kantoorruimte op een gebied van 23,3 hectare netto. Dat betekent dat het terrein een floor space index kent van circa 0,75. Gezien de ruimte in het bestemmingsplan met betrekking tot de bebouwingsdichtheid (vaak maximaal 0,7) is dit percentage relatief hoog. Er is weinig inbreidingsruimte op het terrein. Er zijn beperkt restkavels aanwezig

op het terrein. Nieuwe ontwikkeling zal daarom vooral gepaard gaan met herontwikkeling van verouderd en leegstaand vastgoed.

De meeste gebouwen en panden op het terrein zijn ongeveer 20 jaar oud en gebouwd rond de jaren '90. Sommige panden hebben dan ook een verouderde uitstraling. Ook vertonen de groenstructuren geen samenhang en nodigen ze vaak niet uit om te wandelen of te verblijven. Het terrein bevindt zich daarmee grotendeels in de tweede fase van de levenscyclus voor bedrijventerreinen. Tegelijkertijd zijn er al initiatieven ontplooid om de kwaliteit van panden op te waarden of de uitstraling te verbeteren. Zware ingrepen op het terrein zijn echter niet altijd gunstig. De marktwaarde van vastgoed is nog relatief hoog, doordat panden niet sterk verouderd zijn. Grootschalig ingrijpen in private ruimte is duur en niet altijd nodig. Ingrijpen op private ruimte is alleen aan te raden als het gaat om speldenprikken: op specifieke locaties op het terrein inzetten op herontwikkeling of herprofilering. Ingrijpen op de openbare ruimte is mogelijk door middel van relatief kleine ingrepen, zoals upgradering infrastructuur en parkeren, verzorgd groen en een actueel bestemmingsplan. Hiermee wordt de levensduur van het terrein verlengd.

Het werkgelegenheidsprofiel van De Hoek verdient aandacht in de toekomst. Een klein aantal grootschalige bedrijven heeft relatief veel werknemers. Wanneer een dergelijk groot bedrijf vertrekt, brengt dit een onevenredige afname van werkgelegenheid met zich mee. Dit blijkt onder meer uit de sterke daling in de werkgelegenheid vanaf 2005 tot en met 2010 en het vertrek van enkele grotere bedrijven van het terrein, zoals Kyocera. Verder verdient de segmentering van het terrein aandacht. Op het terrein aan de Kruisweg staat een aantal kantoorpanden. Deze zijn in toenemende mate leeg komen te staan door een overaanbod aan kantoren in de regio en op nabijgelegen kantorenlocaties in Hoofddorp zoals Beukenhorst Oost, West en Zuid. Een aandachtspunt naar de toekomst is zorg te dragen voor een goede afstemming van ontwikkeling van nieuwe kantoorruimten en een aanpak van leegstand in bestaande kantoorruimte.

Conclusie:

De Hoek is volledig uitgegeven en er is beperkt restruimte aanwezig. Ook de bebouwingsdichtheid en de FSI zijn relatief hoog. Vernieuwing zal vooral plaats moeten vinden op bestaande kavels en in bestaand vastgoed. Dit zorgt er wel voor dat de noodzaak om leegstaande panden te verbeteren/herprofilieren groter wordt voor beleggers en eigenaren. Het is daarom belangrijk de nieuwe bedrijventerreinontwikkelingen af te stemmen op de herstructurering van De Hoek. Daar staat echter tegenover dat de meeste panden nog relatief jong zijn en de vastgoedwaarde nog relatief hoog is. Dit maakt herprofilering vanuit financieel perspectief in eerste instantie minder aantrekkelijk.

Wat betekent dit voor De Hoek

- Voor de lokale economie is De Hoek onmisbaar. Behoud van het terrein heeft een hoge prioriteit, omdat:
 - nog altijd 2.000 mensen op het terrein werken en de bedrijven zorgen voor een extra lokaal en regionaal werkgelegenheidseffect bij toeleveranciers en afnemers;
 - het terrein ook werkgelegenheid biedt aan relatief veel jongeren en lager

opgeleiden;

- Op De Hoek veel waarde wordt gecreeerd en toegevoegd aan producten en diensten.
- Uit de EER blijkt verder dat de meest kansrijke sectoren om de toekomst van De Hoek veilig te stellen industrie, groothandel, reparatie en logistiek en vervoer zijn. De zakelijke dienstverlening neemt sterk af. Herontwikkeling en nieuwe ontwikkeling zou vanuit dit perspectief vooral gericht moeten zijn op een ontwikkelen als bedrijvenpark en minder als kantoorlocatie. Ook de vastgoedwaarde en huurprijzen van het bedrijfstvastgoed stijgt, terwijl de kantoorachtige panden het juist slechter doen en vaker leeg staan.
- Op het gebied van duurzaamheid en voorzieningen liggen kansen voor verbetering:
 - Het opzetten van een verenigde bedrijvenorganisatie (parkmanagement) kan zorgen voor collectieve beveiliging, beter onderhoud en uitstraling groen, bewegwijzering en mogelijk gezamenlijke afvalinzameling, een vervoersmanagementsysteem of inkoop van energie.
 - Ook toevoeging van meer voorzieningen (parkeren, horeca, glasvezel, truckcenter) maakt het terrein en de ontwikkeling van de naastgelegen terreinen aantrekkelijker.

6. DUURZAAMHEIDSANALYSE

Hoofdstuk 6 gaat expliciet in op duurzaamheid op De Hoek. Grofweg gaat het om de volgende aspecten van duurzaamheid:

- ruimtelijk-planologisch;
- vastgoed;
- energie en afval;
- vervoer.

6.1 Inleiding

Duurzaamheid is een belangrijk speerpunt van het collegeprogramma van de gemeente Haarlemmermeer. In het kader van duurzaam ruimtegebruik verdient herstructurering van bedrijventerreinen de voorkeur boven nieuwe ontwikkeling (zie ook box 2, pag. 9). Voor de herstructurering van het bestaande bedrijventerrein De Hoek is de doelstelling om aansluiting te zoeken bij de ambities van de omliggende projecten, zoals Amsterdam Connecting Trade (ACT) en De Hoek Noord. De Hoek is afstemmingsproject in het masterplan ACT. De duurzaamheidsambities in ACT zullen als basis dienen voor de ontwikkeling van De Hoek.

Duurzaamheid in de gemeente Haarlemmermeer

ACT is het gebied ten zuiden van Schiphol. Dit zijn de gebieden Schiphol Logistics Park, Schiphol Zuidoost, A4-zone West en Geniepark, inclusief bijbehorend multimodaal systeem. Bestaande en te ontwikkelen aanverwante logistieke hotspots, zoals bedrijventerrein De Hoek en De Hoek Noord, worden ook aangesloten op dit netwerk. Het gebied moet volgens de Integrale Gebiedsvisie Werkstad A4 een internationale toplocatie worden voor luchthavengebonden logistieke activiteiten, onder meer door een unieke, multimodale ontsluiting. Dat betekent dat de bestaande en nieuw te ontwikkelen bedrijvenparken optimaal op elkaar worden aangesloten. Hierdoor kunnen verkeers- en goederenstromen optimaal uitgewisseld worden. Het concept duurzaamheid staat daarbij centraal.

De duurzaamheidsambities van ACT moeten op verschillende wijzen concreet uitgewerkt worden. Het gaat allereerst om duurzame ontwerpkeuzes die de inrichting van de openbare ruimte (gebouwen, groen, water, energie, afval en bereikbaarheid) en de activiteiten voor gezamenlijk nut raken (zoals de OLV). De oplossingen zijn voor een groot deel min of meer generiek voor ACT als geheel uit te werken. Denkbare maatregelen zijn bijvoorbeeld het (vertraagd) afvangen van regenwater (met vegetatiedaken), het eventueel nazuiveren (met natuurlijke filters) en dit schone water schoon houden en voor gebruik als grijswatervoorziening inzetten. Hier ligt een belangrijke relatie met het ontwerp van de groen- en waterstructuur voor de omgeving van Geniepark en de zones langs de A4. Essentieel bij de opgave is ook de uitwisseling van op- of afvangwater tussen de verschillende gebieden.

Duurzaamheid in De Hoek

De ontwikkeling van De Hoek Noord past goed in het duurzaamheidsplaatje van ACT. Het terrein wordt ontwikkeld als een hoogwaardig logistiek bedrijvenpark met ruimte

voor grootschalige logistieke panden en kantoren. Het bedrijvenpark wordt ontwikkeld door SEGRO. SEGRO, als belegger, eigenaar van panden op De Hoek Bestaand en als grondeigenaar van De Hoek Noord is een belangrijke speler bij de herstructurering, hecht waarde aan langdurige betrokkenheid bij het project en een duurzame relatie met huurders en kwaliteit van het vastgoed. SEGRO houdt alle aankopen in de portefeuille, waarmee de kwaliteit van het bedrijventerrein en het vastgoed op niveau blijft. Het inzetten op verzakelijking en het maken van concrete afspraken met beleggers over de herontwikkeling van hun private ruimte heeft daarom een positieve uitwerking op duurzaamheid. Bovendien zet SEGRO in op BREEAM⁵-certificering en duurzaam beheer.

6.2 Ruimtelijk-planologisch

Oud voor nieuw: optimaal gebruik maken van bestaande vrije ruimte

Op bedrijventerrein De Hoek zijn binnen het gestelde kader van het huidige bestemmingsplan relatief weinig uit- of inbreidingsmogelijkheden. Ook maken veel panden nu gebruik van de maximale bouwhoogten (vaak tussen de 10 en 15 meter). De Hoek is ruimtelijk-planologisch dus relatief duurzaam. Echter, zoals blijkt uit de ruimtelijke analyse (3.2) en de economische analyse (paragraaf 3.3) liggen op De Hoek nog een aantal kavels braak en zijn beperkt restkavels aanwezig (zie figuur 23). Het gaat om de volgende plekken:

1. Restkavel naast Zone 001 aan Zuidtangent (ca. 3.000 m²)
2. Restkavel naast Zone 001 aan Rijnlanderweg (ca. 6.000 m²)
3. Restruimte onder en aan de zijkant van de Zuidtangent (ca. 5.000 m²)
4. Restkavel in de oksel Hoeksteen-Rijnlanderweg (ca. 3.000 m²)
5. Restkavel aan de Zandsteen (ca. 1.300 m²)
6. Restruimte aan de Vuursteen (ca. 1.500 m²)

Figuur 23: lege kavels en restruimte op De Hoek



Bron: gemeente Haarlemmermeer, 2011; Bewerking Stec Groep, 2011

⁵ BREEAM-NL is een beoordelingsmethode om de duurzaamheidprestatie van gebouwen te bepalen. De methode omvat verschillende keurmerken. Het wordt gebruikt om de duurzaamheidprestatie te bepalen van nieuwe gebouwen, het beoordeelt al bestaande gebouwen op drie niveaus (gebouw, gebouwexploitatie en gebouwmanagement) en het beoordeelt de duurzaamheidsprestaties van ontwikkelingsgebieden.

Daar komt bij dat de toepassing van de SER-ladder een voorwaarde is bij de ontwikkeling van de nieuwe deelgebieden De Hoek Noord (Undercover Park) en De Hoek West (Business Garden). Het doel is de ontwikkeling van deze twee gebieden direct te koppelen aan herstructurering op bedrijventerrein De Hoek. De SER-ladder kan een belangrijk instrument zijn in de herstructurering van De Hoek. Het optimaal intensiveren van de beschikbare ruimte voorkomt onnodige uitgifte van nieuw terrein. In totaal kan er op de zes restkavels en restruimten een ruimtewinst behaald worden tussen de 1 en de 1,5 hectare, afhankelijk van totaal areaal wat uiteindelijk bebouwd kan worden en mogelijkheden voor de sloop en herontwikkeling van bestaand vastgoed (zie ook paragraaf 4.1).

Op dit moment kampt de regio Groot Amsterdam namelijk met een overcapaciteit aan kantoorpanden. Dit speelt ook sterk binnen de gemeente Haarlemmermeer en op De Hoek. De kantoorlocaties Beukenhorst huisvesten veel grootschalige en middelgrote kantoorpanden, waarvan vooral op Beukenhorst West een groot deel leeg staat. Ook op De Hoek geldt dat de leegstand vooral voorkomt in de kantoorachtige panden, met name de panden aan de parallelweg van de Kruisweg. Bij het realiseren van nieuwe bedrijventerreinen moet rekening houden met deze problematiek. Daarnaast is het niet de bedoeling dat de ontwikkeling van het Undercover Park en Business Garden leiden tot een toenemende mate van veroudering en leegstand op De Hoek. De gemeente Haarlemmermeer heeft dit als uitgangspunt en voorwaarde opgenomen bij de ontwikkeling van beide parken.

Herstructurering en duurzaamheid

Een duurzame ontwikkeling van bedrijventerreinen houdt niet alleen in optimaal gebruik maken van intensivering- en uitbreidingsruimte. Ook de herstructurering zelf draagt bij aan het verduurzamen van bedrijventerreinen. Dit heeft een direct effect op de toekomstwaarde en kwaliteit van het terrein. Door ingrepen in de openbare en private ruimte die zorgen voor een betere uitstraling, toegankelijkheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van een terrein neemt de (toekomst)waarde van het terrein toe en verbetert de kwaliteit. Dit zorgt ervoor dat bedrijven goed kunnen (blijven) functioneren. Uiteindelijk werkt het opknappen van een terrein indirect mee aan behoud en groei van werkgelegenheid en een toekomstvast en goed functionerend bedrijventerrein. Bedrijvigheid blijft behouden en nieuwe bedrijven kunnen worden aangetrokken.

Conclusie:

- De Hoek scoort ruimtelijk-planologisch relatief hoog als het gaat om duurzaamheid. Het terrein is volledig uitgegeven en er zijn op enkele plekken restruimte en restkavels aanwezig. Er kan een effectieve ruimtewinst behaald worden tussen de 1 en 2 hectare. Het toepassen van de SER-Ladder geldt (impliciet) als uitgangspunt bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen aangrenzend aan De Hoek. Hierdoor wordt 'oud' aan 'nieuw' gekoppeld.

6.3 Vastgoed

Bedrijventerreinen waarbij het vastgoed in hoge mate flexibel is (opdeelbaar in grotere of kleinere units voor verschillende type gebruikers), zijn vaak duurzamer doordat de

verhuurbaarheid hoog is en de veroudering en verrommeling laag. Het vastgoed op bedrijventerrein De Hoek kan globaal opgedeeld worden in vier segmenten:

Tabel 2: vastgoedsegmenten op De Hoek en het vastgoedperspectief

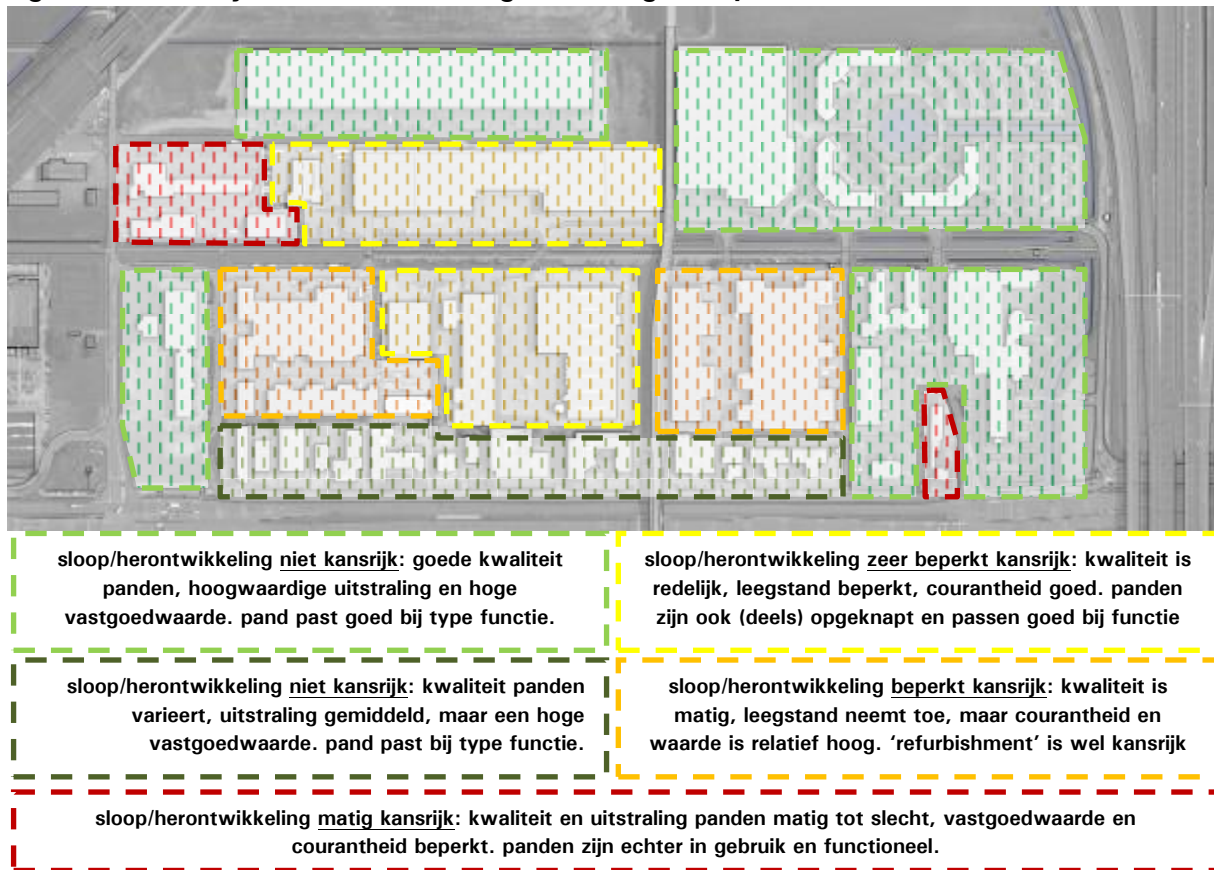
Vastgoed segment	Perspectief
1. Hotels	Hotels zijn specifiek voor één gebruiker ontwikkeld en uitbreiding initiëren de hotels zelf door aankopen (en herontwikkelen) van aangrenzend vastgoed of door complete nieuwbouw.
2. Grootschalige panden (vooral logistiek en distributie)	De grootschalige (logistieke) panden zijn lastig te herontwikkelen of op te delen in kleinere units. Deze panden zijn primair bedoeld voor één type bedrijfsgebruiker. De verhuurbaarheid is vooral afhankelijk van de marktvraag naar dit segment (in toenemende mate zijn logistiek en distributie op zoek naar grootschalige panden met een bouwhoogte van minimaal 12 meter) en de courantheid van het pand. Er is beperkt sprake van CO2-neutrale panden ('green buildings') of 'zongericht bouwen'. Het gaat hier om het hoofdkantoor van NSI (windmolens op het dak) en de logistieke bedrijfshallen in Zone 001 (mos-sedum daken). Verduurzaming, een flexibele indeling en vergroening van panden draagt bij aan een toekomstvast bedrijventerrein.
3. Middelgrote bedrijfs(verzamel)-panden	De middelgrote panden zijn vooral gebouwd om één of enkele bedrijven te huisvesten. De bedrijfsverzamel-panden zijn minder flexibel. Dit komt vooral door de grootte van de kantoorruimte per unit. De kantoorruimten zijn te groot en zorgen voor een mindere verhuurbaarheid van de hallen/loodsen. Daar staat tegenover dat dit type pand wel aantrekkelijk is voor meerdere doelgroepen en functies.
4. Kantoorachtige panden	De kantoorachtige bedrijven zijn redelijk flexibel in te delen.

Het vastgoed op De Hoek is gemiddeld en representatief voor reguliere modern gemengde bedrijventerreinen. Waar panden incurant en onverhuurbaar zijn geworden biedt sloop of herontwikkeling een uitkomst. Het succes van een dergelijke aanpak is sterk afhankelijk van de waarde van de incurante panden en de behoefte en wenselijkheid om het te slopen of herontwikkelen, aangezien de kosten vaak zeer hoog zijn. Sloop en herontwikkeling van kantoorpanden, zoals bijvoorbeeld kantoorpanden aan de Kruisweg, is mogelijk maar wordt bemoeilijkt vanwege de relatief hoge waarde van het vastgoed. Daar komt bij dat de panden op De Hoek niet sterk verouderd of incurant zijn. Een inpandige aanpak lijkt de meest kansrijke optie: refurbishment en herindeling van de ruimten voor een flexibele verhuur gericht op een grote doelgroep.

Het vastgoed op De Hoek dat mogelijk in aanmerking komt voor sloop en herontwikkeling betreft vooral (1) de bedrijfsverzamel-panden aan de Zandsteen, (2) de aftakking van de Hoeksteen nabij de Zuidtangent en (3) het solitaire bedrijfspand en woning aan de Vuursteen. In figuur 24 is aangegeven welke gebieden potentieel in aanmerking komen voor herontwikkeling op basis van kwaliteit, courantheid en uitstraling. Met name het vastgoed aan de Vuursteen is kansrijk om gesloopt en

herontwikkeld te worden. De kwaliteit, uitstraling en het ruimtegebruik wordt gedomineerd door de twee hotels en de McDonalds. Het bedrijfspand en de woning passen niet in dit gebied. Mogelijkheden om dit gebied te betrekken bij een betere ruimtelijk indeling ten gunste van bijvoorbeeld de parkeergelegenheid, infrastructuur of extra voorzieningen voor de McDonalds en de hotels zijn kansrijk.

Figuur 24: kansrijke (her)ontwikkeling van vastgoed op De Hoek



Bron: gemeente Haarlemmermeer, 2011; Bewerking Stec Groep, 2011

Conclusie:

- Het vastgoed op De Hoek is niet specifiek duurzaam, maar de meeste grootschalige panden en bedrijfsverzamelgebouwen zijn flexibel in te delen of verhuurbaar.
- Leegstand vormt echter een belangrijk probleem. De courantheid van panden staat onder druk.
- Herontwikkeling door sloop van individuele panden of kleinschalige gebieden is voor De Hoek op beperkte schaal interessant. Daarbij valt op dat de gebieden die wel in aanmerking komen goed functioneren en in gebruik zijn. Deelgebieden waar de leegstand relatief hoog is komen in mindere mate in aanmerking voor herontwikkeling of sloop vanwege de relatief hoge vastgoedwaarde. Deze panden komen vooral in aanmerking voor in pandige verbeteringen of 'refurbishment'.
- Er valt daarnaast winst te behalen door gebruik te maken van meer duurzame bouwmaterialen, het realiseren van 'green buildings' of 'zongericht' bouwen.

6.4 Energie en afval

De verschillende bedrijven maken, voor zover bekend, geen gebruik van specifieke samenwerkingsverbanden of collectieve regelingen om optimaal te kunnen profiteren van het goedkoop inkopen van energie, het uitwisselen van reststoffen of het gebruik maken van koude-warmteopslag. Ook zijn er op De Hoek geen bedrijven met zonnepanelen. Tegelijkertijd zijn op het terrein wel relatief veel gebouwen aanwezig met platte daken die bij uitstek geschikt zijn voor het plaatsen van zonnepanelen. Daarnaast ontbreekt het op De Hoek aan een organisatie (parkmanagement of bedrijventerrein-/ ondernemersvereniging) waarbinnen dit soort collectieve afspraken mogelijk gemaakt of verankerd kunnen worden. De ondernemersvereniging die er was, is sinds een aantal jaren niet meer actief op De Hoek en zelfs ontbonden. Het is niet bekend of individuele bedrijven zich bezighouden met een duurzame manier van omgaan met energie en afval, denk daarbij bijvoorbeeld aan:

- afvalminimalisering, afvalcompostering, afvalrecycling en -sortering;
- afvalscheiding of comprimeren op de eigen kavel;
- energiebesparingsinitiatieven;
- CO2-besparingen of CO2-neutraal energieverbruik (bijvoorbeeld door de aanleg van groenvoorzieningen elders of de inkoop van CO2-neutrale stroom of alternatieve schone energie)
- het aanschaffen of gebruiken van energiezuinige apparatuur en machines.

Een warmtescan op het bedrijventerreinen kan een eerste stap zijn om het warmteverlies bij individuele panden in kaart te brengen om zodoende inzicht te krijgen welke panden en deelgebieden relatief veel winst kunnen boeken in energieverbruik door middel van betere isolatie.

Conclusie:

- Bedrijven op De Hoek zijn op collectief niveau niet of nauwelijks bezig met duurzaamheid zoals de inkoop of verwerking van energie en afval. Hier lijkt winst te behalen. Het oprichten van een ondernemersvereniging of parkmanagementorganisatie biedt daarvoor een goed kader. Het in beeld brengen van behoeften en kansen van de verschillende bedrijven op De Hoek is een eerste stap daarvoor. Dit is in het kader van de analyse nu nog niet gebeurd.
- Bij de inventarisatie van kansen en behoeften kunnen individuele bedrijven ook aangeven hoe zij bezig zijn met het scheiden en recyclen van afval, groene energie (zonnepanelen) of CO2-besparingen.
- Een warmtescan op het bedrijventerreinen kan een eerste stap zijn om het warmteverlies bij individuele panden in kaart te brengen om zodoende inzicht te krijgen welke panden en deelgebieden relatief veel winst kunnen boeken in energieverbruik door middel van betere isolatie.

6.5 Vervoer

Het is onbekend of en in hoeverre de verschillende (logistieke en distributie)bedrijven op De Hoek gebruik maken van alternatieve brandstoffen. Ook is er geen systeem aanwezig dat collectief vervoersmanagement van personen of goederen mogelijk maakt. De Hoek is wel direct gelegen aan een HOV-verbinding. Op dit moment maakt circa 5% van de werkenden op De Hoek gebruik van deze verbinding. Dat komt neer op circa 100 personen. Dit is een relatief laag aandeel gezien de ligging nabij Schiphol en de nabijheid

van een goede treinverbinding met de Randstad en de aansluiting van de HOV-verbinding op het spoor.

Conclusie:

Op het gebied van vervoer vinden geen duurzame initiatieven plaats. Tot de mogelijkheid behoren het gebruik van alternatieve brandstoffen of het opzetten van een collectief vervoersmanagementsysteem. Een parkmanagementstructuur biedt ook hiervoor een goed kader.

Wat betekent dit voor De Hoek

Ruimtelijk-planologisch

- Door optimale toepassingen van de SER-ladder kan er maximaal op De Hoek nog 1 tot 2 hectare aan bedrijventerrein worden benut door middel van intensivering en inbreiding.
- Doordat ingrepen in de openbare en private ruimte in het kader van een herstructurering zorgen voor een betere uitstraling en kwaliteit van de ruimte, heeft dit een direct en indirect effect op de (toekomst)waarde van het terrein. De ingrepen op zichzelf zorgen voor een duurzaam behoud en verbetering van de aantrekkelijkheid van De Hoek.

Vastgoed

- Deelgebieden waar sprake is van een dalende kwaliteit en uitstraling van de private ruimte en leegstand toeneemt komen zeer beperkt in aanmerking voor sloop en herontwikkeling vanwege de nog hoge vastgoedwaarde (van vooral kantoorachtige panden). Kansrijke herontwikkeling voor deze panden heeft vooral betrekking op in pandige verbetering en herstructurering (refurbishment en flexibele indeling).
- Gebieden die wel in aanmerking komen voor sloop en herontwikkeling vanwege een matige tot slechte uitstraling, kwaliteit en courantheid, functioneren goed en zijn nog in gebruik. De behoefte aan sloop en herontwikkeling is niet aanwezig.
- Er valt winst te behalen op het gebied van duurzaamheid door gebruik te maken van meer duurzame bouwmaterialen, het realiseren van 'green buildings' of 'zongericht' bouwen.

Energie en afval

- Er zijn kansen voor een collectieve inzameling van afval of de collectieve inkoop van energie. Onderzocht dient te worden in hoeverre bedrijven en ondernemers hier behoefte aan hebben.
- Ook zijn er kansen voor het verbeteren van energieverbruik en afvalproductie door bewustwording te creëren bij bedrijven en ondernemers, eventueel via een warmtescan.

Vervoer

- Op het gebied van vervoer vinden geen duurzame initiatieven plaats. Tot de mogelijkheid behoren het gebruik van alternatieve brandstoffen of het opzetten van een collectief vervoersmanagement systeem. Een parkmanagementstructuur biedt ook hiervoor een goed kader.

7. STAKEHOLDERSANALYSE

Hoofdstuk 7 gaat in op de rol die verschillende stakeholders op De Hoek spelen. De stakeholdersanalyse brengt in beeld welke verschillende partijen een rol spelen, wat hun belangrijkste wensen zijn en op hoe ze betrokken kunnen worden bij mogelijke herstructureringsprojecten. De analyse maakt onderscheid tussen vier verschillende groepen:

- *beleggers;*
- *ontwikkelaars;*
- *overheidsinstanties en semi-overheidsinstanties;*
- *ondernemers en bedrijven.*

7.1 Beleggers

Vastgoedbeleggers zijn instituties/instellingen die investeren in de aankoop van (bedrijfs- of kantoor)panden. Het doel van de vastgoedbelegger is direct rendement (winst) te halen uit de exploitatie van het beleggingspand, en indirect bij een eventuele verkoop van het pand. Beleggers zijn vooral geïnteresseerd in marktsegmenten waarbij de vastgoedwaarde van panden in de loop der tijd sterk toeneemt of waarbij de exploitatie van panden een zeer laag risicoprofiel met zich meebrengt (gegarandeerde rendement uit exploitatie).

Betrokkenheid van beleggers bij De Hoek

Op bedrijventerrein De Hoek zijn meerdere beleggers actief, vooral waar het kantoorachtige panden betreft. De belangrijkste beleggers zijn SEGRO (Slough Estates Group), Axa, Warburg-Henderson, Cortona, Avio

Propco, Shiplside Beheer BV, NSI en Kappe International. Het betreft hier vooral beleggers die actief zijn op een bovenregionaal (zo niet internationaal) schaalniveau. De beleggingen in De Hoek zijn vaak een onderdeel van een grotere beleggingsportefeuille. De meeste beleggers op De Hoek bezitten meer dan één pand of verschillende units in een bedrijfsverzamel pand (zie bijlage a voor een uitgebreid overzicht van eigendomsposities). De betrokkenheid bij De Hoek beperkt zich in eerste instantie vooral tot de eigen kavel / het eigen pand. Beleggers hebben immers sterk de neiging alleen naar de waarde, het rendement en de winstgevendheid van de eigen portefeuille te kijken. Het gaat dus vooral om de verhuurbaarheid en verkoopbaarheid van panden en kavels waar beleggers in geïnteresseerd zijn. Dit is echter vaak voor een deel afhankelijk van de kwaliteit, ligging, bereikbaarheid en uitstraling van het gehele terrein.

Daarom zijn de beleggers op De Hoek ook geïnteresseerd in herstructurering van het terrein, indien een opwaardering van de kwaliteit van het terrein, een verbetering van de bereikbaarheid en het terugdringen van leegstand ervoor zorgt dat de rendabiliteit van



hun beleggingsportefeuille toeneemt. Beleggers zouden daarom geïnteresseerd kunnen worden in het aanbrengen van fysieke verbetering in uitstraling en kwaliteit van hun eigen panden en kavels, wat de uitstraling van het gehele terrein ten goede kan komen. Uit gesprekken met SEGRO, Kappe International, AXA en Warburg-Henderson blijkt dat zij tevreden zijn de kwaliteit en uitstraling van het vastgoed in hun eigen portefeuille. Leegstand of incourantheid is geen 'issue'. De verhuurbaarheid van de panden op zich is goed. Op verschillende locaties hebben de beleggers/ eigenaren, waaronder SEGRO en Kappe International, al geïnvesteerd in het vastgoed (vooral schilderwerk en onderhoud buitenkant). Ook zijn sommige beleggers actief bezig met het aankopen en vergroten van de vastgoedportefeuille op De Hoek, of plannen aan het opzetten voor uitbreiding van bestaand vastgoed (o.a. Kappe International met een pand aan de Kruisweg). Het belangrijkste punt voor veel beleggers is een verbetering van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de kavels en panden. Zij zien vooral kansen in een betere routing en structuur van de infrastructuur maar geven tegelijkertijd aan dat de verantwoordelijkheid in eerste instantie bij de overheid ligt.

Het ontbreekt bij veel beleggers echter aan motivatie en urgentie om samen met andere bedrijven en eigenaren zich collectief te verenigen. De beleggers zijn van mening dat zij zelfstandig goed in staat zijn de private kavels en panden courant en verhuurbaar te houden. Wel wordt er door o.a. SEGRO aangegeven dat in de toekomst de mogelijkheid bestaat om bijvoorbeeld de parkmanagementorganisatie, die op De Hoek Noord geïnitieerd wordt, uit te rollen over De Hoek zelf. Het is immers gemakkelijker voor bedrijven en eigenaren op De Hoek zich aan te sluiten bij een beproefde en succesvolle organisatie, waarbij al massa gecreeerd is, dan van onderaf een nieuwe organisatie op te starten op een bestaand terrein met "tegenstrijdige" belangen.

Het financieel-economisch belang van beleggers

Circa 70% tot 80% van het vastgoed op bedrijventerrein De Hoek is in eigendom van beleggers (hierbij is ook het vastgoed van de Hotels en de McDonald's gerekend). Dit is uitzonderlijk hoog voor een gemengd bedrijventerrein. Beleggers spelen daarom ook een cruciale rol bij herstructurering. Zij hebben veel belang bij een goed functionerend bedrijventerrein, met een goede kwaliteit en een laag leegstandspercentage om een zo hoog mogelijk rendement te bewerkstelligen.

Beleggers en hun rol bij herstructurering

De rol van beleggers bij herstructurering beperkt zich tot:

- het leveren van input voor de wenselijkheid en omvang van de (deel)plannen;
- verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer van privaat vastgoed en private kavels;
- verantwoordelijkheid voor de omvang, financiering en realisatie van herontwikkelingsmogelijkheden in de private ruimte;
- mede verantwoordelijk voor de aanleg en financiering van (optimale) infrastructurele voorzieningen en de aanleg van verlichting, groen, et cetera;

- deelname aan het gezamenlijk opzetten van een parkmanagementorganisatie en het opzetten van extra voorzieningen zoals een collectieve beveiliging, bewegwijzering, et cetera.

Conclusie:

Wat opvalt op De Hoek is dat relatief veel grondposities en vastgoed in handen is van beleggers. Hiervoor zijn twee redenen. Ten eerste sluit (of sloot) het type vastgoed goed aan bij een laag risicoprofiel voor beleggers en is deze het meest winstgevend. Op De Hoek staan vooral veel kantoorachtige panden, bedrijfsverzamelgebouwen en logistiek vastgoed. De tweede reden is het feit dat de locatie nabij Schiphol en direct aan de A4/A5 ervoor zorgt dat het vastgoed op De Hoek waardeverloopt en winstgevend is. Herstructurering van De Hoek is daarom in grote mate afhankelijk van de bereidheid van de actieve beleggers om deel te nemen aan het programma, vooral als het gaat om ingrepen in de private ruimte. Voor beleggers is een herstructurering vooral interessant als het mogelijkheden biedt om de waarde van het vastgoed te verhogen of als het herprofilering van bedrijfskavels mogelijk maakt, waardoor vastgoed ontwikkeld kan worden met een lager risicoprofiel en een hoger rendement (denk aan logistiek, distributie, showroom, retail). Daarom is het ook voor beleggers interessant te participeren en te investeren in verbeteringen in de openbare ruimte, zoals de aanleg van verlichting, het verbeteren van de groenvoorziening, het plaatsen van bewegwijzering of het instellen van collectieve beveiliging.

7.2 Ontwikkelaars

Ontwikkelaars zijn instellingen/organisaties/bedrijven die primair verantwoordelijk zijn voor de bouw, realisatie, verhuur en verkoop van het vastgoed. Maar ze kunnen zich ook op het grondontwikkelingsproces begeven, de stap daarvoor. Bij herontwikkeling betekent dit dat bestaand onroerend goed wordt aangekocht, gesloopt en/of (her)ontwikkeld. Ontwikkelaars streven ernaar te anticiperen op toekomstige wensen, behoeften en mogelijkheden in de vastgoedmarkt. Zij streven naar een goede relatie met marktpartijen, naar langdurige zekerheid en naar een goed rendement. De tevredenheid van de gebruiker is daarbij van groot belang. Ontwikkelaars zijn dus niet verantwoordelijk voor het beheer van bestaand vastgoed. Het komt echter vaak voor dat vastgoedontwikkelaars zich ook op het gebied van de vastgoedbelegger bevindt en het eigen vastgoed na oplevering in eigen beheer houdt en verhuurt.



Bron: BusinessGarden.nl, 2011



Bron: SEGRO, 2011

Betrokkenheid van ontwikkelaars bij De Hoek

Op bedrijventerrein De Hoek zijn beperkt ontwikkelaars actief. Het terrein is immers volledig uitgegeven. Wel geldt dat een aantal van de hierboven genoemde vastgoedbeleggers zich ook op het gebied van de vastgoedontwikkeling begeven, zoals SEGRO, Warburg-Henderson en Avio Propco. Dit komt vooral tot ontplooiing bij de uitbreidingsplannen van De Hoek Noord (UndercoverPark) en West (Business Garden).

Ontwikkelaars zijn dus nauwelijks betrokken bij de Hoek, behalve in de hoedanigheid van ontwikkelende beleggers, waarbij de ontwikkeling van vastgoed in dienst staat van de portefeuille van de belegger.

Het financieel-economisch belang van ontwikkelaars

In principe gaat het hier om de ontwikkelingswinst en om de omzet (vooral bij ontwikkelende bouwers) van ontwikkelaars. Doordat ontwikkelaars nauwelijks actief zijn op De Hoek is dit momenteel niet van toepassing.

Ontwikkelaars en hun rol bij herstructurering

Ontwikkelaars werken vooral in opdracht van beleggers en vastgoedeigenaren (vaak ook de bedrijven die het pand realiseren). Een ontwikkelaar *pur sang* werkt dus vooral uitvoerend en heeft relatief weinig risico. In principe heeft hij alleen oog voor het te ontwikkelen pand of gebied en is dus bij herstructurering de uitvoerder van herontwikkeling van panden en kavels.

Conclusie:

Omdat ontwikkelaars op De Hoek nauwelijks actief zijn, behalve in de vorm van ontwikkelaar-beleggers, komen ontwikkelaars pas in beeld bij de herstructurering op het moment van uitvoering. Ontwikkelaars hebben daarom ook geen direct belang bij herstructurering behalve dat het opdrachten oplevert in de uitvoering. Ontwikkelaars hoeven daarom niet bij de planvorming of visievorming betrokken te worden. Ze zullen ook geen behoefte hebben aan (financiële) deelname in de herstructurering.

7.3 Ondernemers en bedrijven

Ondernemers en eigenaren zijn de bedrijven die op De Hoek zitten. Zij zijn de uiteindelijke gebruikers van het terrein en ondervinden dagelijks hoe het is om op het terrein te zitten. Het zijn vooral de ondernemers en bedrijven die de toegevoegde waarde van bedrijventerrein De Hoek bepalen voor de gemeente Haarlemmermeer en de regio. Zij zorgen voor werkgelegenheid in de regio. De ondernemers en bedrijven kunnen grofweg in vijf doelgroepen ondergebracht worden: logistiek en distributie, zakelijke en financiële dienstverlening, productie en industrie, (groot)handel en horeca en hotels.

Betrokkenheid van ondernemers en bedrijven bij De Hoek

Op bedrijventerrein De Hoek is een belangrijk deel van de bedrijven niet de eigenaar van het pand/gebouw waarin ze gehuisvest zijn (zie ook tabel beleggers). Soms hebben de ondernemers/bedrijven daarom minder invloed op de uitstraling en onderhoud van het pand/gebouw of de kavel. Wanneer ondernemers/bedrijven in een pand/gebouw huren zullen zij ook veel minder snel geneigd zijn extra te investeren in het pand of de kavel. Dit is immers de verantwoordelijkheid van de verhuurder. Hieronder volgen de eigenschappen, kenmerken en betrokkenheid bij De Hoek van de vijf verschillende doelgroepen.

- Logistiek en distributie. Bedrijven vooral gehuisvest in grootschalige hallen en loodsen, vaak solitair. Maken veel transportbewegingen en intensief gebruik van de infrastructuur. Bedrijven hebben vooral ruimte nodig voor op- en overslag en voor het (tijdelijk) parkeren van vrachtwagens. De bedrijvigheid op De Hoek heeft



Cyberfreight International

een sterke relatie met activiteiten op Schiphol. Bedrijven hebben er vooral belang bij dat de staat van de infrastructuur op orde is en dat aan- en afvoer naar en van bedrijventerrein De Hoek voorspoedig verloopt (geen congestie). Uitstraling en kwaliteit van het pand is minder belangrijk dan functionaliteit (hoogte en omvang van het pand). Voorbeelden van bedrijven in deze sector zijn: Cyber Freight International Holding BV, World Asia Logistics BV, Damen Transport & Handling en DHL.

- Zakelijke en financiële dienstverlening.

Bedrijven zijn vooral gehuisvest in de kantoorachtige panden aan de parallelweg van de Kruisweg. Bedrijven hebben relatief weinig ruimte nodig voor hun 'productieproces', zij produceren immers vooral diensten. Bedrijven hechten vooral waarde aan de uitstraling van pand, omgeving en collectieve voorzieningen (zoals horeca en een groene omgeving). Op dit moment ontbreekt het aan beide op De Hoek. De groene omgeving heeft weinig tot geen functie en uitstraling en er zijn zeer beperkt extra horecavoorzieningen. De meeste bedrijven in deze sector kampen met parkeertekorten. Verkeersbewegingen beperken zich tot personenvervoer. Bedrijven hechten ook veel waarde aan een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en korte regionale reistijden. Voorbeelden van bedrijven in deze sector zijn: ING, Omron Healthcare Europe BV, Actan Accountants & adviseurs BV.



Actan Accountants & Omron Healthcare Europe

Op dit moment ontbreekt het aan beide op De Hoek. De groene omgeving heeft weinig tot geen functie en uitstraling en er zijn zeer beperkt extra horecavoorzieningen. De meeste bedrijven in deze sector kampen met parkeertekorten. Verkeersbewegingen beperken zich tot personenvervoer. Bedrijven hechten ook veel waarde aan een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en korte regionale reistijden. Voorbeelden van bedrijven in deze sector zijn: ING, Omron Healthcare Europe BV, Actan Accountants & adviseurs BV.

- Productie en industrie. Het betreft de zwaardere bedrijvigheid op De Hoek die qua geluid- en stankoverlast de meeste hinder veroorzaken (wat op De Hoek overigens beperkt is). Bedrijven zijn vooral gehuisvest in middelgrote bedrijfspanden. Uitstraling van pand en kavel varieert per type vestiging. Sommige productiebedrijven hechten meer waarde aan de uitstraling (bijvoorbeeld omdat ze technologisch hoogwaardige producten fabriceren en het pand een onderdeel is van het 'visitekaartje' naar klanten) dan andere bedrijven (zoals schrootbedrijven). Bedrijven in deze sector zijn vooral op zoek naar functionele bedrijfspanden om hun productieproces te kunnen huisvesten. Daarnaast hebben ze behoefte aan voldoende ruimte (binnen of buiten) voor opslag van grondstoffen/halffabricaten. Bedrijven zijn vooral op zoek naar locaties waar ze 'ongestoord' kunnen operen. Dat betekent dat ze niet op naast kantoorachtige functies willen zitten of nabij woonwijken. Een goede bereikbaarheid is een pluspunt. Collectieve voorzieningen (warmte-koude-opslag, inkoop van energie/goederen, collectieve afvalinzameling) vormen voor deze groep bedrijven vaak een extra toegevoegde waarde.

- (Groot)handel. (Groot)handel bedrijven zijn vaak de toeleveranciers van producten voor andere bedrijven en consumenten. Het handelsbedrijf is het aanspreekpunt voor de klant en doet alles, behalve het fysiek transporteren. Een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid is voor dit type bedrijf essentieel. Bedrijven in deze sector hebben behoefte aan voldoende



Keukenmaxx

ruimte voor opslag en parkeren. De (groot)handelsbedrijven op De Hoek zitten vooral in kleinschalige en middelgrote bedrijfspanden met veel (buiten)opslagcapaciteit. De waardering voor uitstraling hangt sterk af van het type functie. Kleinschalige handelsondernemingen hechten vaak minder waarde aan uitstraling (zoals occasionbedrijven), terwijl handelsondernemingen die in belangrijke mate consumentgericht zijn (vooral PDV/GDV bedrijven zoals: keukenhandelaren, woon- en bouwmarkten) juist meer waarde hechten aan de uitstraling van pand en omgeving en veel ruimte nodig hebben voor parkeren.

- Horeca en hotels. Het betreft een klein aantal bedrijven (NH Hotel, Bastion Hotel en McDonalds), maar wel op een prominente plek op bedrijventerrein De Hoek, namelijk aan de zichtrand direct aan de A4/A5, bij de huidige op-/afrit naar de A4. Uit gesprekken met de hotels en McDonalds blijkt dat zij vooral belang hebben bij de strategische ligging nabij Schiphol en direct aan de A4. Zij hechten veel waarde aan een uitstekende autobereikbaarheid van en naar Schiphol en richting Hoofddorp. Een directe verbinding met de provinciale weg (de Kruisweg) is voor deze bedrijven daarom prioriteit. Verder hechten deze bedrijven ook veel waarde aan een kwalitatief goede uitstraling met voldoende parkeergelegenheid en groen. Samenwerking tussen deze bedrijven zou mogelijk een voordeel kunnen opleveren. Een specifiek cluster of samenwerkingsverband kan mogelijk meer daadkracht aan de dag leggen bij bijvoorbeeld een herinrichting van de openbare en private ruimte in het hotelcluster. Zo ontstaan er meer kansen voor een goed parkeergelegenheden en een goede uitstraling en onderhoud van het groen.



NH Hotel & McDonalds

Een aparte groep op het terrein zijn dienstwoningen. Aan de Rijnlandeweg bevindt zich een klein cluster van drietal dienstwoningen. Ook staat aan het begin van de Vuursteen een dienstwoning. Op dit moment ondervinden zowel de bedrijven als de bewoners geen hinder van elkaar. Tegelijkertijd zijn op een modern gemengd bedrijventerrein met veel logistieke bedrijven en bedrijven die anderszins veel vervoersbewegingen veroorzaken, woningen in principe niet wenselijk. Tegen het licht van toekomstige ontwikkelingen en uitbreiding van De Hoek (Business Garden en UndercoverPark) komt de woonfunctie op het terrein steeds meer onder druk te staan. Het faciliteren van de woonfunctie bij herstructurering is daarom ook niet wenselijk. Vanuit dit gezichtspunt biedt het uitplaatsen van de woningen op de lange termijn nieuwe kansen voor herontwikkeling van de locatie als bedrijventerrein.

Het financieel-economisch belang van ondernemers en bedrijven

Deze subparagraaf zet het financieel economisch belang van de ondernemers en bedrijven per type doelgroep uiteen.

- Logistiek en distributie: 34% van de bedrijven (24 vestigingen) en 19% van de werkgelegenheid (387 arbeidsplaatsen). Bedrijven hebben een gemiddelde toegevoegde economische waarde van circa 20 miljoen.

- Zakelijke en financiële dienstverleningen: 21% van de bedrijven (15 vestigingen) en 22% van de werkgelegenheid (446 arbeidsplaatsen). Bedrijven hebben een gemiddelde toegevoegde economische waarde van circa 9,6 miljoen.
- Productie en industrie: 7% van de bedrijven (6 vestigingen) en 9% van de werkgelegenheid (174 arbeidsplaatsen). Bedrijven hebben, ondanks dat ze in aantal relatief laag zijn, een gemiddelde toegevoegde economische waarde van circa 7,2 miljoen.
- (Groot)handel: 27% van de bedrijven (19 vestigingen) en 40% van de werkgelegenheid (804 arbeidsplaatsen). Zoals blijkt is het merendeel van de werkgelegenheid geconcentreerd in deze sector. Bedrijven hebben een gemiddelde toegevoegde economische waarde van circa 11 miljoen.
- Horeca en hotels: betreft 4% van de bedrijven (3 vestigingen) en 7% van de werkgelegenheid (132 arbeidsplaatsen). Bedrijven hebben een gemiddelde toegevoegde economische waarde van circa 1 miljoen.

Ondernemers en bedrijven en hun rol bij herstructurering

Ondernemers en bedrijven zijn gebaat bij een goede uitstraling en kwaliteit van voetpaden, fietspaden, weginfrastructuur en de beschikking over voldoende parkeerplaatsen op het bedrijventerrein. Dit zorgt voor een versterking van de lokale en regionale bereikbaarheid en is een verbetering van de interne verkeersveiligheid.

Ondernemers en bedrijven zijn echter niet altijd bereid gevonden mede te investeren in de openbare ruimte. Ondernemers en bedrijven zijn verder verantwoordelijk voor:

- het leveren van input voor de wenselijkheid en omvang van de (deel)plannen;
- de omvang, financiering en realisatie van herontwikkelingsmogelijkheden in de private ruimte.
- de aanleg en financiering van optimale infrastructurele voorzieningen en de aanleg van verlichting, groen, et cetera;
- het gezamenlijk opzetten van parkmanagementorganisatie en opzetten van extra voorzieningen (collectieve beveiliging, bewegwijzering, et cetera).

Conclusie:

- Bedrijven en ondernemers hechten, zoals uit figuur 8 (pag. 14) al bleek, vooral veel waarde aan een goede bereikbaarheid en ontsluiting naast een goede uitstraling en kwaliteit van het terrein. Dit geldt zeer sterk voor de ondernemers en bedrijven op De Hoek, omdat de sectoren logistiek en de zakelijke dienstverlening sterk zijn vertegenwoordigd. Logistieke bedrijven hebben er vooral belang bij dat de staat van infrastructuur op orde is en dat aan- en afvoer naar en van het terrein voorspoedig verloopt (geen congestie).
- Bedrijven in de zakelijke dienstverlening daarentegen hechten vooral waarde aan de uitstraling van pand en omgeving en hebben ruimte nodig voor groen en parkeren. De mening en waardering van ondernemers en bedrijven vormen de belangrijkste input voor het ambitieniveau van een mogelijke herstructurering en het eventueel vormen van bijvoorbeeld een parkmanagementorganisatie.
- Zonder voldoende draagvlak onder ondernemers en bedrijven is het lastig een herstructureringsaanpak te formuleren die zal slagen. Tegelijkertijd is het ook belangrijk de ondernemers en bedrijven erop te wijzen dat de verwezenlijking van hun ambitieniveau ook mede afhankelijk is van de bereidheid te investeren. Dit blijkt in de praktijk echter een lastige ontwikkeling.

7.4 Overheden en semi-overheden

Betrokkenheid van overheden en semi-overheden bij De Hoek

De overheden die betrokken zijn bij het functioneren van De Hoek zijn: de gemeente Haarlemmermeer, Pilotbureau Herstructurering Bedrijventerreinen, de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, Connexxion, ProRail/NS, Waterleidingbedrijf en Gasunie.

De verschillende overheden zijn verantwoordelijk voor:

- Beleid en coördinatie beleidsuitvoering (ontwikkeling, herstructurering, en samenhangend regionaal beleid over bedrijventerreinen en kantorenlocaties, segmentering, economische visie, milieu, et cetera);
- realisatie en uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen;
- vergunningverlening (voor nieuwbouw, verbouwing, milieuverordeningen, et cetera);
- onderhoud en aanleg van openbare werken (infrastructuur, groen, water, et cetera);
- handhaving beleid (parkeerbeleid, milieubeleid, et cetera).

Per type overheid is aangegeven aan wat de betrokkenheid is bij De Hoek

- Gemeente Haarlemmermeer. De gemeente vormt beleid over de ontwikkeling en herstructurering van bedrijventerrein De Hoek, in overeenstemming met bestaand beleid over kantorenlocaties (regionaal beleid) en in samenhang met de mogelijke realisatie van het Undercover Park ten noorden van De Hoek. De gemeente formuleert de randvoorwaarden en kaders waarbinnen nieuwe en bestaande ontwikkelingen vorm worden gegeven. Zij is dan ook de initiator van de herstructurering van De Hoek. Daarnaast is de gemeente verantwoordelijk voor het onderhoud en de aanleg van groenvoorzieningen, wegen, waterberging, et cetera, en het uitvoeren en handhaven van bestaand beleid als het gaat om parkeren en milieuwetgeving. De gemeente is de meest direct betrokken overheidsorganisatie bij de herstructurering van bedrijventerrein De Hoek en is gebaat bij een goed functionerend bedrijventerrein, vooral omdat dit voor werkgelegenheid en (belasting)inkomsten zorgt.
- Pilotbureau Herstructurering Bedrijventerreinen: Op basis van een bestuurlijk initiatief is het Pilotbureau Herstructurering Bedrijventerreinen (PHB) Metropoolregio Amsterdam opgericht. Gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam kunnen gebruik maken van de diensten van het bureau. PHB is een samenwerkingsverband tussen de provincies Noord-Holland en Flevoland, het Rijk en de Stadsregio Amsterdam. Schiphol Area Development Company (SADC) levert samen met het Ontwikkelingsbedrijf van de gemeente Amsterdam (OGA), Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied (RON) en Stadsregio Amsterdam menskracht en huisvest daarnaast het PHB. Concreet luiden de doelen van de pilot als volgt:
 - ervaring opdoen met en bundelen van kennis over herstructurering;
 - versnellen van herstructureringsprojecten;
 - nagaan of en hoe het instrumentarium voorgesteld door THB werkt;
 - voorstellen maken voor de manier waarop de herstructurering in organisatorische zin structureel moet worden aangepakt in de regio.
- Provincie Noord-Holland. De provincie is vooral verantwoordelijk voor het beleid over herstructurering en nieuwe uitleg van bedrijventerreinen en kantorenlocaties. Zij vertaalt Rijksbeleid naar een regionaal schaalniveau en stimuleert een regionale

aanpak van sociaal-economische en maatschappelijke problemen, zoals de veroudering van bedrijventerreinen. Zij controleert of de gemeente binnen de gestelde kaders van haar eigen beleid goed functioneert. Op het gebied van bedrijventerreinen streeft de provincie bijvoorbeeld naar een optimale toepassing van de SER-ladder en duurzaamheid. De provincie stimuleert, mede door het verlenen van subsidies, de herstructurering van bedrijventerreinen. Daarnaast is de provincie verantwoordelijk voor het onderhoud, de verbetering en de aanleg van provinciale wegen (zoals de Kruisweg).

- Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat beheert en ontwikkelt in opdracht van de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu het nationale netwerk van wegen en vaarwegen. Het is uitvoerder en opdrachtgever voor het onderhoud, de verbetering en de aanleg van snelwegen. Zij is direct betrokken bij de herstructurering van De Hoek, omdat de afrit naar de A4 verlegd wordt.
- Connexxion en ProRail/NS. Connexxion en ProRail/NS zijn betrokken bij de herstructurering van De Hoek, omdat dwars over het terrein een HOV-verbinding loopt en een busverbinding over de parallelweg. Met de ontwikkeling van De Hoek Noord (Undercover Park) wordt mogelijk de HOV-halte verlegd. Ook is het mogelijk dat een herinrichting van de weginfrastructuur een verlegging van de busverbinding en bushaltes over het terrein met zich meebrengt.
- Waterleidingbedrijf en Gasunie. Het waterleidingbedrijf beheert en onderhoudt waterleidingen. Over De Hoek loopt een hoofdtransportleiding. Mogelijke herinrichting van de ruimte heeft rekening te houden met de beperkingen van het traject van deze leiding. Hetzelfde geldt voor de Gasunie die eigenaar is van de gasleidingen langs de A4.

Het financieel-economisch belang van overheden en semi-overheden

De financieel-economische belangen van de betrokken overheden zijn lastig in kaart te brengen. Enerzijds zijn er de infrastructurele kosten voor de aanleg van een nieuwe afrit van de A4 naar de Kruisweg, die minimaal enkele miljoenen bedraagt, en de kosten van de herstructureringsaanpak, die nog vastgesteld moeten worden. Anderzijds zijn er de (belasting)opbrengsten zoals WOZ, inkomstenbelasting, winstbelasting, et cetera. Ook zijn er de indirecte opbrengsten, zoals het feit dat er 2.000 mensen op het bedrijventerrein werken die allen hun inkomsten baseren op deze werkgelegenheid en dit voor een groot deel weer uitgeven (consumentenbestedingen) in de gemeente Haarlemmermeer (of de regio).

Overheden en semi-overheden en hun rol bij herstructurering

Overheden zijn in eerste instantie verantwoordelijk voor de planvorming en visievorming, zowel bij de inventarisatie, het proces als de uiteindelijke vaststelling. Bij de uitvoering van herstructurering op het gebied van opknappen en aanleggen van infrastructuur, groenvoorziening en eventueel ict-voorzieningen (glasvezel) zijn de overheden financieel betrokken en betrokken als opdrachtgever en deels ook uitvoerder. Ook heeft de gemeente Haarlemmermeer een proces- en regiefunctie bij de herstructurering.

Conclusie:

De gemeente formuleert de randvoorwaarden en kaders waarbinnen nieuwe en bestaande ontwikkelingen vorm worden gegeven. Zij is dan ook de initiator van de herstructurering van De Hoek. Daarnaast is de gemeente verantwoordelijk voor het onderhoud en de aanleg van groenvoorzieningen, wegen, waterberging, et cetera, en het uitvoeren en handhaven van bestaand beleid als het gaat om parkeren en milieuwetgeving. De gemeente is de meest direct betrokken overheidsorganisatie bij de herstructurering van bedrijventerrein De Hoek en is gebaat bij een goed functionerend bedrijventerrein, vooral omdat dit voor werkgelegenheid en (belasting)inkomsten zorgt. Uiteindelijk bepaalt de gemeente welke herontwikkeling en herstructurering mogelijk is. De andere stakeholders zijn daarom afhankelijk van de kaders en de plannen die de gemeente maakt.

Daarnaast is ook de provincie betrokken. Zij vertaalt Rijksbeleid naar een regionaal schaalniveau en stimuleert een regionale aanpak van sociaal-economische en maatschappelijke problemen, zoals de veroudering van bedrijventerreinen. Op het gebied van bedrijventerreinen streeft de provincie bijvoorbeeld naar een optimale toepassing van de SER-ladder en duurzaamheid. De provincie stimuleert, mede door het verlenen van subsidies, de herstructurering van bedrijventerreinen. Daarnaast is de provincie verantwoordelijk voor het onderhoud, de verbetering en de aanleg van provinciale wegen (zoals de Kruisweg).

Wat betekent dit voor De Hoek***Beleggers***

- Inbrengen kennis en expertise bij visie- en beleidsvorming en input leveren voor de wenselijkheid en omvang van deelprojecten op het private gebied.
- Investeerders en trekker van de aanpak van de herstructurering van privaat vastgoed, eventueel in PPS-constructie met overheid en andere partijen.
- Mogelijke betrokkenheid bij financiering van de aanleg van (optimale) infrastructurele voorzieningen en het opzetten van een organisatie voor het beheer en onderhoud van collectieve voorzieningen (parkmanagementorganisatie).

Ontwikkelaars

- Ontwikkelaars komen pas in beeld bij de herstructurering op het moment van uitvoering. Ontwikkelaars hebben geen direct belang bij herstructurering, behalve dat het opdrachten oplevert in de uitvoering.
- Ontwikkelaars worden niet of nauwelijks betrokken bij de planvorming of visievorming. Ze hebben ook geen behoefte aan (financiële) deelname in de herstructurering.

Ondernemers en bedrijven

- Meedenken in visie- en beleidsvorming en het leveren van input voor de wenselijkheid en omvang van de (deel)plannen.
- Verantwoordelijk voor beheer & onderhoud van de private ruimte en het gebruik van de openbare ruimte op De Hoek.
- Trekker van projecten op het gebied van beheer & revitalisering: verantwoordelijk voor de omvang, financiering en realisatie van herontwikkelingsmogelijkheden in de private ruimte.
- Participeren in duurzaam beheer/ parkmanagement.
- Aanspreekpunt voor het ondernemersbelang bij herstructurering.

Overheden en semi-overheden:

- Gemeente:
 - verantwoordelijk voor een 'basisniveau' van beheer & onderhoud van de openbare ruimte op De Hoek;
 - verantwoordelijk voor een actueel planologisch kader en opsteller van toekomstvisies;
 - uitwerking van het flankerend beleid;
 - medeontwikkelaar van regionaal herstructureringsbeleid (Plabeka/ Pilotbureau Herstructurering) ;
 - aanspreekpunt voor bedrijfsleven;
 - ondersteunen van ondernemers bij uitwerking projecten op het gebied van beheer & revitalisering;
 - randvoorwaarden creëren voor herprofilering & transformatie door marktpartijen.
- Mede overheden:
 - inbrengen van kennis & expertise bij visie- en beleidsontwikkeling;
 - cofinanciering van herstructureringsprojecten;
 - participeren in de uitwerking van het regionaal;
 - beleid voor werklocaties;
 - onderhoud en beheer en aanleg van openbare infrastructurele werken die niet binnen het gemeentelijke takenpakket horen (zoals gas- en waterleidingen, provinciale wegen en snelwegen).

8. STERKE EN ZWAKKE PUNTEN VAN DE HOEK

Dit hoofdstuk geeft een korte terugblik op de conclusies uit de analysehoofdstukken verzameld in een tabel naar de sterke en zwakke punten van bedrijventerrein De Hoek

De vier analyses die hierboven zijn gepresenteerd leiden uiteindelijk tot een opsomming van sterke punten/kansen en zwakke punten/bedreigingen voor De Hoek op een viertal thema's, (1) bereikbaarheid en infrastructuur, (2) ruimtelijke structuur en inrichting, (3) kwaliteit openbare en private ruimte en (4) voorzieningen en parkmanagement. De conclusies op de vier thema's vormen het beoordelingskader van de toekomstwaarde van De Hoek.

Sterke punten / kansen	Zwakke punten / bedreigingen
Bereikbaarheid en infrastructuur	
• Mogelijke uitbreiding en betere aansluiting van langzaamverkeer op lokaal/ regionaal netwerk (fiets- en voetpaden). • Kansen voor verbetering verkeersveiligheid en doorstroming door verlegging op- en afritten van de A4. • Herinrichting van openbare parkeerruimten voor andere functies of voor parkeren voor gebruikers terrein (mogelijk via privaat beheer). • Ligging aan de A4 en nabij Schiphol zorgt voor uitstekende bereikbaarheid en is een 'unique selling point'. • Goede OV bereikbaarheid (HOV-halte).	• Beperking (her)ontwikkelkansen openbare ruimte door aanwezigheid (ondergronds) infrastructuur zoals gas- en waterleidingen. • Doorstroming en filevorming op- en naar De Hoek. • Matige staat van de infrastructuur (beschadiging en continu teit van voet- en fietspaden). • Oneigenlijk gebruik van openbare parkeerplaatsen vergroot onveiligheid, verrommeling en verpaupering van De Hoek. • Knik in de Hoeksteen zorgt voor onoverzichtelijke verkeerssituatie.
Ruimtelijke structuur en inrichting	
• Aanwezigheid intensiveringsmogelijkheden (in totaal 1 tot 2 hectare), toepassing SER-ladder. • Aanwezigheid en bereidheid tot ingrijpen van grote private partijen en beleggers. • Mogelijke versterking/ betere segmentering van aanwezigheid ruimtelijke clusters van functies/ doelgroepen. • Up-to-date maken bestemmingsplan om zorg te dragen voor goede segmentering en ter stimulering nieuwe kansen voor (her)ontwikkeling vastgoed en intensiveringsruimte. • Aanwezigheid van beleggers (bereidheid tot investeren in vastgoed en omgeving ter verbetering rendement portefeuille). • Aanhaken bij ontwikkeling en ambitieniveaus van UndercoverPark en Business Garden.	• Beperking bouwhoogte door LIB. • Beperking (her)ontwikkelkansen openbare ruimte door aanwezigheid (ondergronds) infrastructuur zoals gas- en waterleidingen. • Relatief hoge leegstand in kantoren (beperkt ruimte voor nieuwe kantoorontwikkeling). • Geen uniforme uitstraling en (architectonische) kwaliteit van panden en kavels. • Aanwezigheid (bedrijfs)woningen kunnen op de lange termijn herontwikkeling bedreigen (conflict tussen woon- en werkfunctie) door uitbreiding werkfunctie en toename overlast (vervoersstromen, geluidsoverlast). Op dit moment is er overigens geen conflict. • Versnipperd privaat eigendom.

Sterke punten / kansen	Zwakke punten / bedreigingen
Voorzieningen en parkmanagement	
- Opzetten van verenigde bedrijvenorganisatie (parkmanagement) kan zorgen voor collectieve beveiliging, beter onderhoud en uitstraling groen, bewegwijzering, etc. - Er is (intensiverings)ruimte beschikbaar voor uitbreiden voorzieningen (horeca, truckcenter, glasvezel, etc.). - Onderzoeken behoefte aan collectieve inzameling van afval of de collectieve inkoop van energie. - Mogelijkheid onderzoeken om voorzieningen en beheer in PPS met bestaande partijen (beleggers en belanghebbenden) te organiseren. Ook met het oog op ontwikkeling UndercoverPark en Business Garden. - Bewustwording creëren bij bedrijven en ondernemers over duurzaam beheer en ontwikkeling (over materiaalgebruik, recycling, energie-inkoop, etc.) eventueel starten met een warmtescan. - Aanhaken en uitbouwen bestaande voorbeelden van duurzaamheidsinitiatieven van private partijen (windmolens, zonne-energie, facelift panden, etc.).	- Ontbreekt aan collectieve voorzieningen en samenwerkingsverbanden tussen bedrijven en ondernemers. - Geen ondernemersvereniging aanwezig. - Geen collectieve beveiliging. - Geen bewegwijzering. - Geen gezamenlijk afvalbeheer of energie-inkoop. - Beperkte aanwezigheid van goede horecavoorzieningen voor bedrijven.
Kwaliteit openbare en private ruimte	
- Opstellen beeldkwaliteitsplan ter bevordering uitstraling en kwaliteit private en openbare ruimte. - Opstellen onderhoud- en beheersplan ter verbetering van kwaliteit openbare ruimte. - Opstellen nieuw verkeerscirculatieplan/ infrastructuurplan (overeenkomstig met geschetst beeld in ontwerpstructuurvisie) - Mogelijk subsidiestromen opzetten ter verbetering onderhoud en beheer private ruimte (bijv. gevel-tot-gevelaanpak) - Inzetten op meer ruimte voor kansrijke doelgroepen. - Kansrijke herontwikkeling van panden heeft vooral betrekking op in pandige verbetering en herstructurering (refurbishment en flexibele indeling). - Optimaal gebruik maken van kennis en expertise bij andere overheidspartijen. - Optimaal gebruik maken bestaande subsidiestromen.	- Onderhoud en beheer private ruimte is niet altijd op orde. - Soms matige kwaliteit en uitstraling openbare ruimte (beschadigde infrastructuur, matige aanwezigheid en kwaliteit groen). - Variatie in uitstraling en kwaliteit private panden (architectonische waarde en indeling van kavels). Terrein heeft soms verrommelde uitstraling.

9. KANSEN EN SCENARIO'S

Dit hoofdstuk vertaalt de analyses van hoofdstuk 3 en 8 in herstructureringskansen. Ook hebben we vier potentiële ontwikkelscenario's op hoofdlijnen uitgewerkt om de herstructurering vorm te geven. Per scenario geven we aan wat de belangrijkste kansen zijn en welke rol verschillende stakeholders spelen bij de herstructureringsaanpak.

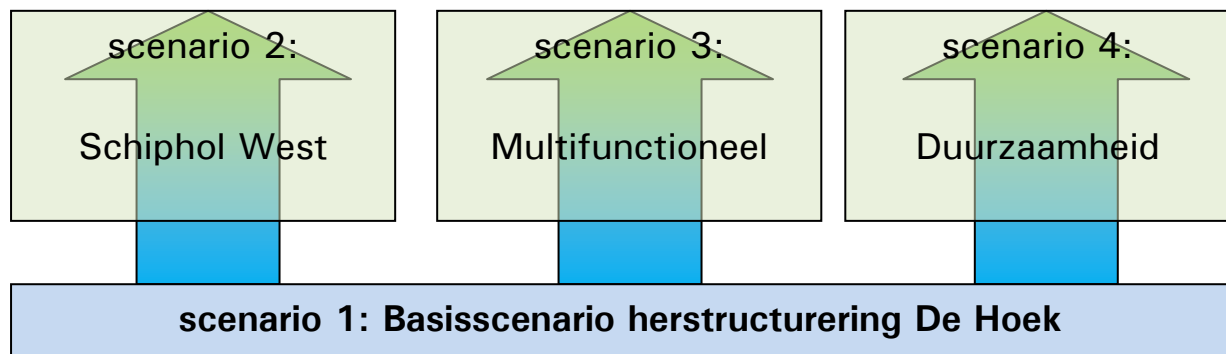
9.1 Vier kansrijke ontwikkelscenario's

Op basis van de verschillende onderzoeksanalyses kan een groot aantal kansen geformuleerd worden voor een mogelijke herstructurering van bedrijventerrein De Hoek. Om deze kansen binnen een duidelijk kader te plaatsen, hebben we een viertal ontwikkelscenario's opgesteld die zich richten op een specifieke ruimtelijke en vastgoed benadering van De Hoek om te komen tot een nieuw en identiteitsvol werklandschap:

- De Hoek als up-to-date bedrijventerrein waar bedrijven nauw betrokken zijn;
- De Hoek als logistieke hotspot met als nieuwe naam Schiphol West;
- De Hoek als multifunctioneel bedrijventerrein gericht op beleving en ervaring;
- De Hoek als bedrijventerrein waar duurzaamheid centraal staat in de herstructurering.

Het is ook heel goed mogelijk en zelfs het meest waarschijnlijk, om elementen van de verschillende scenario's te mixen of om één scenario in één specifiek deelgebied te stimuleren en een ander scenario in een tweede deelgebied.

Figuur 21: Scenario's voor De Hoek



Bron: Stec Groep, 2011

Het basisscenario is het minimale scenario dat uitgevoerd moet worden. Dit is eigenlijk gewoon het op orde brengen van het bedrijventerrein De Hoek. Denk daarbij aan het zorgen dat het bestemmingsplan op orde is, stimuleren dat er parkmanagement van de grond komt etcetera. De normale situatie die op nieuwe bedrijventerreinen gangbaar is, moet ook voor het bestaande De Hoek 'normaal' worden. Zonder uitvoering van dit scenario is de uitvoering van de andere drie scenario's niet mogelijk. Hieronder werken we de scenario's verder uit.

9.2 Scenario 1: Basisscenario ondernemers verenigd en richtinggevend

Wat houdt het scenario in?

Dit scenario is het basisscenario omdat het enkel is gericht op het up-to-date brengen van De Hoek. Het houdt in dat de bedrijven op De Hoek, of het nu huurders, eigenaren of beleggers zijn, zich organiseren. Dat kan in de vorm van een parkmanagementorganisatie of een bedrijfs- en/of eigenarenvereniging. Deze organisatie moet het merendeel van de ondernemers en eigenaren vertegenwoordigen. In het verleden was er een ondernemersvereniging voor De Hoek, maar deze is ter ziele gegaan door te veel verdeeldheid. Het ontbrak aan een rode draad waar de organisatie op gefocust was. Bovendien was en is de diversiteit aan partijen op De Hoek groot, met te weinig oog en begrip voor elkaars belangen. Met de herstructurering of doorontwikkeling van De Hoek voor de deur is het een uitgelezen moment om een nieuwe organisatie op te tuigen met een gerichte opdracht. De ondernemers gezamenlijk bepalen immers het succes van de herstructurering van De Hoek. Het is van belang dat de bedrijven gezamenlijk de visie uitdragen en doorontwikkelen, zorgen voor meer samenhang en verder kijken dan hun eigen kavel. De focus ligt op De Hoek als geheel. Bovendien is de gemeente pas bereid te investeren als ondernemers zich commiteren aan de herstructurering en ook een (financiële) bijdrage leveren.

De conclusies uit de analyses geven aan dat er te weinig samenhang is op De Hoek, de uitstraling van de verschillende panden is verre van uniform en het eigendom is sterk versnipperd. Daar staat tegenover dat er wel interesse en bereidheid is tot investeren. Beleggers en ontwikkelaars zijn betrokken, hebben plannen voor De Hoek en vinden dat er ook ingrepen nodig zijn in het openbare gebied.



Door de ondernemers een prominente rol te geven, sluit de hele herstructurering optimaal aan op de wensen van de markt en zorgt voor economische duurzaamheid.

De overheid heeft een beperkte rol. Zij geeft heel duidelijk aan wat er niet mag op De Hoek, maar laat het daarbij en geeft de ondernemers ruimte

om te ondernemen en om kansen die zij zien te realiseren op het bedrijventerrein De Hoek. De beperkingen die de gemeente oplegt gaan over functies die absoluut ongewenst zijn of die niet toegestaan zijn of over het gebruik en de inrichting van de openbare ruimte, waarvoor de gemeente verantwoordelijk is.

Dit scenario is bedoeld om private betrokkenheid bij de herstructurering te optimaliseren. Ondernemers moeten zich vooraf commiteren anders komt de gemeente niet in actie.

De gemeente is aan zet om (mede) te zorgen voor een up-to-date openbaar gebied, passend bij het concept voor De Hoek. Maar zij komt pas in actie als de ondernemers ook concrete stappen zetten, bijvoorbeeld realisatie van een onderdeel van de visie. Handtekeningen zetten alleen is niet voldoende, daadwerkelijke actie is nodig. Dus een uitvoeringsovereenkomst waarbij gemeente en bedrijfsleven concrete, smartafspraken

vastleggen over de acties die elk van de partijen gaat ondernemen en het financiële kader daarbij.

Hoe past dit scenario bij de verzakelijking?

In de onderstaande box is het toekomstperspectief van verzakelijking opgenomen. Het basisscenario voor De Hoek is vooral gericht op het eerste en derde doel of perspectief. Door de focus te verleggen van individuele bedrijfskavels naar De Hoek als geheel, komt er meer samenhang in ruimtelijke en functionele zin. Daarnaast is het een kleine stap om de gezamenlijke organisatie van het bedrijfsleven uit te breiden met of tot een parkmanagementorganisatie, waarbij het gezamenlijke concept bewaken een belangrijke pijler is, de derde doelstelling. Ook het aspect van private investeringen in herstructurering wordt met dit scenario bediend.

Box: Het toekomstperspectief verzakelijking

1. Van focus op gebouwen naar verbreding naar gebieden.
Nu: De meeste bedrijventerreinen worden per kavel ontwikkeld.
Perspectief 2030: Vrijwel alle bedrijventerreinen worden als gebied (her)ontwikkeld.
2. Van eigenaar-gebruikersmarkt naar meer mogelijkheden voor huur.
Nu: De meeste bedrijfsruimte is koop, een klein deel (maximaal 30%) is huur. Op basis van oordelen van experts zijn nu hoogstens enkele procenten in handen van beleggers of andere private partijen (ontwikkelaars, grote bedrijven, semipublieke ontwikkelingsmaatschappijen).
Perspectief 2030: Een groter percentage van de bedrijfsruimtemarkt is huur, zeker op nieuwbouwlocaties. Uitgaande van de kansen in met name de logistiek en de lichte industrie is een substantieel percentage van de terreinen in 2030 in handen van private (PPS-)partijen.
3. Van parkmanagement in enge zin – dat weinig gericht is op waardebehoud op lange termijn – naar bedrijfsleven dat investeert in realisatie, beheer en vernieuwing van bedrijventerreinen.
Nu: Er is steeds meer sprake van parkmanagement.
Perspectief 2030: Op de meeste bedrijventerreinen (nieuw, maar ook oud) wordt gestuurd op parkmanagement in brede zin en op toekomstwaarde van de locatie.
4. Van gronduitgifte door gemeenten naar PPS-constructies van overheden en vastgoedpartijen.
Nu: Gemeenten geven zo'n 80% van de grond uit.
Perspectief 2030: Dit percentage kan dalen als gemeenten en marktpartijen intensief samenwerken in diverse PPS-constructies en ondernemers vaker kiezen voor (vormen van) huur.
5. Van een grote herstructureringsopgave – 6.500 hectare op korte termijn – naar meer particuliere investeringen in oude bedrijventerreinen.
Nu: Weinig ontwikkelaars en beleggers stappen in oude bedrijventerreinen.
Perspectief 2030: Op de helft van de verouderde bedrijventerreinen zijn beleggers en ontwikkelaars actief op gebiedsniveau.
6. Van sporadisch investeringen van professionele beleggers naar een structureel ontwikkelaars en beleggersdeel.
Nu: Een klein deel van de Nederlandse bedrijfsruimtemarkt is in handen van professionele



beleggers.

Perspectief 2030: Een substantieel percentage van de Nederlandse bedrijfsruimte is in handen van professionele beleggers (voornamelijk logistiek, kleinschalige en lichte industrie).

Bron: roadmap verzakelijking

Welke consequenties heeft dit scenario?

Door een organisatie van het bedrijfsleven en commitment aan een gezamenlijke visie te vragen, wordt van onderaf gewerkt aan een gedragen visie. Zo goed als mogelijk wordt ingespeeld op individuele wensen en ideeën en. Bedrijven worden gecommiteerd aan de herstructurering, financieel en organisatorisch, in de voorbereiding en de uitvoering.

Kaartbeeld scenario 1



9.3 Scenario 2 De Hoek als logistieke hotspot Schiphol West

Wat houdt het scenario in?

Als het bedrijfsleven goed georganiseerd is (scenario 1), werkt zij samen met de gemeente aan de realisatie van De Hoek als logistieke hotspot. In dit scenario is de beste ontwikkelrichting van De Hoek de focus op logistieke hotspot. Dit heeft de meeste toekomstwaarde en sluit goed aan op De Hoek Noord.



De locatie krijgt een nieuwe naam en een nieuw profiel, dat aansluit op haar sterke punten, zoals ligging nabij Schiphol en bij de A4. Bovendien is het aandeel logistieke bedrijven op De Hoek al groot en is De Hoek Noord (UndercoverPark) voornamelijk gericht op deze doelgroep. Door De Hoek als Schiphol West in de markt te zetten ontstaat nieuwe interesse. De locatie heeft een duidelijk profiel en onderscheidt zich van de andere bedrijventerreinen in Hoofddorp.



De gemeente en het verenigde bedrijfsleven gaan actief aan de slag om dit profiel tot stand te brengen. De infrastructuur en bereikbaarheid worden verbeterd om het terrein uitstekend toegankelijk te maken voor grootschalige en zware transportbewegingen. Logistiek en distributie komt centraal te staan. De huidige functies kunnen behouden blijven, maar nieuwe ontwikkeling staan vooral in het teken van

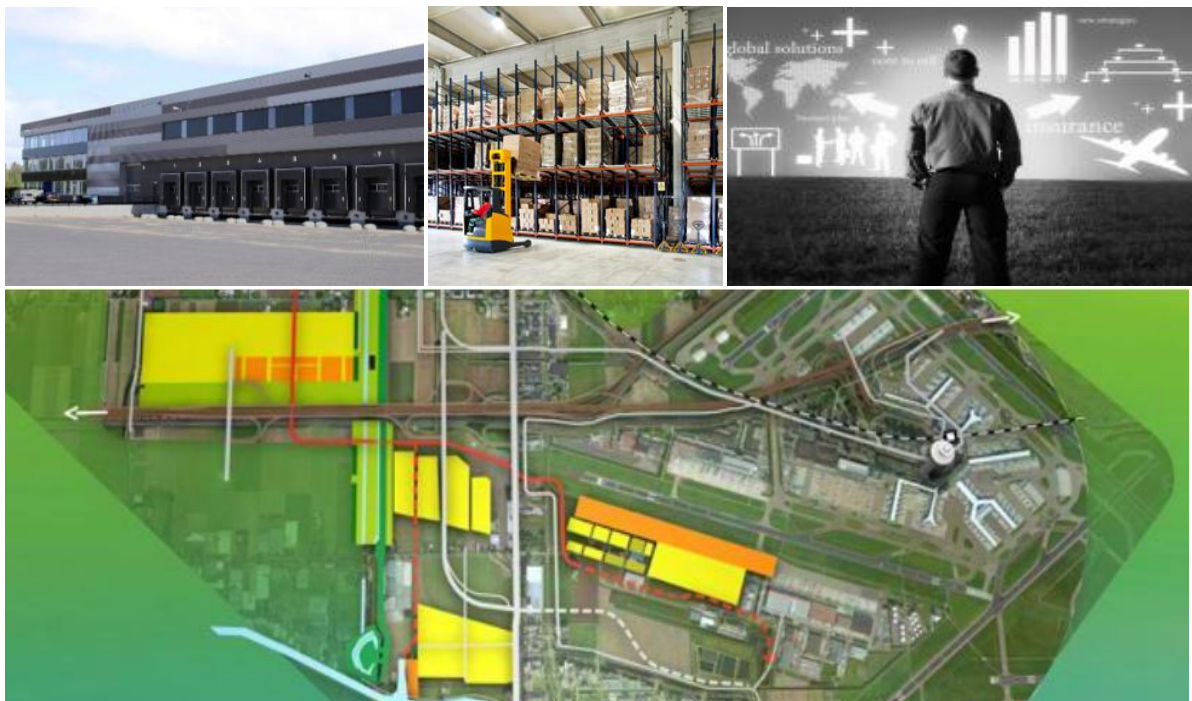
het versterken van het logistieke profiel. Binnen dit profiel past bijvoorbeeld geen uitgebreid langzaamverkeersnetwerk.

Hoe past dit scenario bij de verzakelijking?

Dit scenario sluit aan op meerdere verzakelijgingsperspectieven. De focus ligt op het totale bedrijventerrein en niet op individuele gebouwen/kavels. Daarnaast is een duidelijke profilering van De Hoek als logistiek terrein, aan de A4 en direct naast Schiphol gelegen, belangrijk. Het toekomstperspectief van De Hoek of van Schiphol West wordt verwoord in een visiedocument dat gericht is op het toekomstige functioneren van het terrein. Het gaat dan vooral om de functionele benadering en in beperkte mate ook om samenhang in de uitstraling, maar alles ten dienste van een goed functionerend logistiek bedrijventerrein.

Daarnaast wordt door de nadruk op logistiek de huurdersmarkt interessanter. Op De Hoek zijn al relatief veel beleggers, dat kunnen er meer worden door mogelijke transformaties naar logistiek vastgoed.

Kaartbeeld scenario 2



Welke knelpunten worden opgelost?

De nadruk op logistiek geeft kansen voor het oplossen van de leegstand die met name in de kantorensector zit. Daarnaast kunnen de knelpunten in de openbare ruimte binnen dit scenario prima worden opgelost: interne ontsluiting, kwaliteit/niveau van onderhoud van de openbare ruimte, parkeren (op eigen terrein) et cetera.



9.4 Scenario 3 De Hoek als multifunctioneel verblijfsgebied

Wat houdt het scenario in?

Dit scenario gaat uit van een herontwikkeling van bedrijventerrein De Hoek tot een modern gemengde economische zone. De nadruk ligt op De Hoek als verblijfsgebied. Naast werken, vinden er meer activiteiten plaats. Daarvan getuigt nu al de aanwezigheid van hotels en horeca en enkele PDV-vestigingen. Dit is historisch zo gegroeid, maar zeker ook functioneel aantrekkelijk. De halte van het HOV, centraal op De Hoek, maakt het gebied ook interessant voor andere functies, bijvoorbeeld leisure, entertainment, horeca of PDV. Met dit scenario ligt de focus op de beleving door bezoekers en werknemers van De Hoek, het moet een prettige plek zijn om te verblijven. Dat kan met het aantrekken van meer consumentengerichte (kleinschalige) bedrijvigheid gericht op de bezoeker en werknemer, bijvoorbeeld specifieke services (stomerij, kleine boodschappen, snacks en dergelijke). Dat betekent ook dat de uitstraling, kwaliteit en toegankelijkheid van het terrein verbeterd moeten worden voor zowel mensen die op het terrein werken als mensen die naar het terrein komen. Met name de toegankelijkheid van het langzame verkeer en de kwaliteit van de groenvoorziening zullen verbeterd moeten worden. De gemeente is daarbij vooral verantwoordelijk voor het aanpakken van de openbare ruimte en het opstellen van nieuwe ontwikkelkaders en stelt samen met het bedrijfsleven een sterke



visie op voor de toekomst van De Hoek. Uiteraard is van belang dat het geen concurrerende locatie wordt voor het winkelcentrum van Hoofddorp.

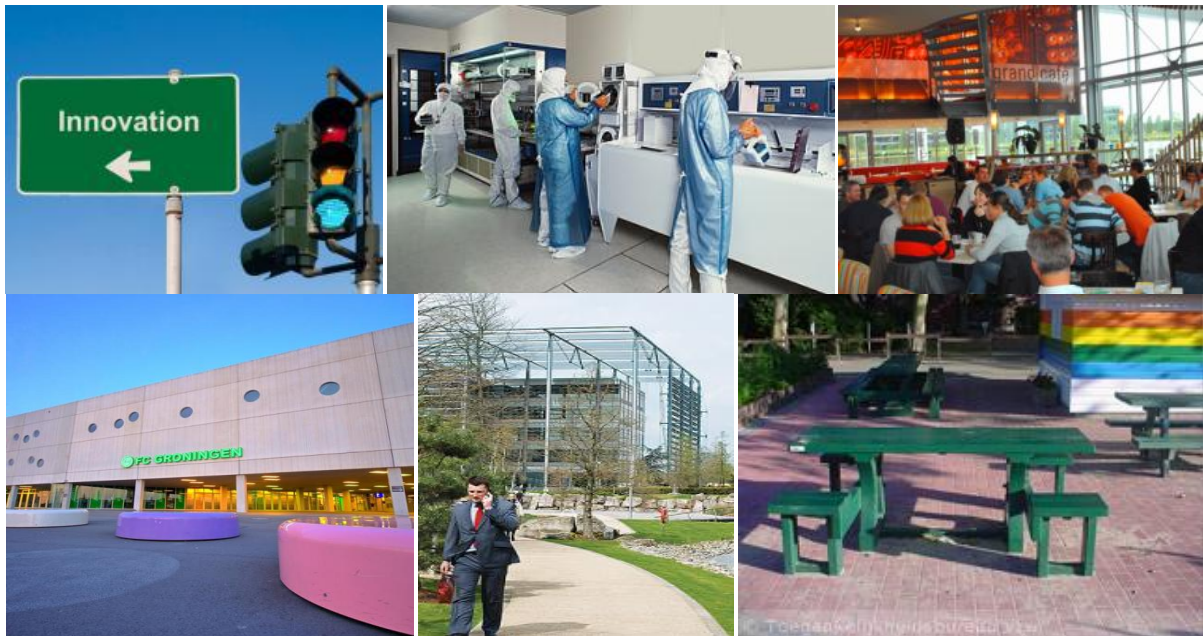
Hoe past dit scenario bij de verzakelijking?

Ook dit scenario sluit aan op meerdere verzakelijgingsperspectieven. De gebiedsgerichte benadering staat centraal en focust zich op het verblijfsklimaat van De Hoek. De gedachte is om een gemengd bedrijventerrein te creëren waar aanvullende functies mogelijk zijn die passen bij reeds aanwezige zaken als hotels, McDonald's, de HOV-halte en een keukenzaak. Dat maakt het gebied aantrekkelijker voor werknemers, maar ook voor bezoekers en beleggers.

Welke knelpunten worden opgelost?

De nadruk op een gemengd bedrijventerrein met een goed verblijfsklimaat gaat direct in op een aantal knelpunten die in de openbare ruimte gesignaleerd worden. Daarnaast wordt het gebied rondom de HOV-halte beter benut.

Kaartbeeld scenario 3



9.5 Scenario 4 De Hoek duurzaam in alle facetten

Wat houdt het scenario in?

Het vierde ontwikkelscenario is gericht op het creëren van een optimaal duurzaam bedrijventerrein. Herontwikkeling en herstructurering staat vooral in het teken van het verbeteren van de kwaliteit, uitstraling en het beheer van het terrein. Dit is al een element van duurzaamheid. Het behouden en intensief gebruiken van de schaarse ruimte. Maar met dit scenario gaan we nog een stap verder. Alle aspecten van de herstructurering moeten zo duurzaam mogelijk worden uitgevoerd. En daarnaast stimuleren we bedrijven om hun bedrijfsvoering te verduurzamen. Bij dit laatste is een parkmanagementorganisatie een goed bruikbare organisatievorm. Ook om bijvoorbeeld

duurzame mobiliteit en duurzame en decentrale energie te stimuleren en om gezamenlijk een aantal duurzaamheidsinitiatieven te ontplooien.

Bij de uitwerking van dit scenario is van belang om een inventarisatie van kansen en ideeën bij het bedrijfsleven te houden. Voor zover nu bekend is er nog geen sprake van uitwisseling tussen bedrijven op De Hoek. Bijvoorbeeld waar het gaat om vervoersstromen of energie. Ook kan gezocht worden naar aansluiting op het groene imago van De Hoek Noord (UndercoverPark). In hoeverre zijn de ideeën door te trekken naar De Hoek (bestaand)?

Hoe past dit scenario bij de verzakelijking?

De wijze waarop dit scenario invulling geeft aan verzakelijking is vooral door de gebiedsbenadering en door de noodzaak van een toekomstgericht parkmanagement.

Welke knelpunten worden opgelost?

In dit scenario wordt met name ingespeeld op de knelpunten die uit de duurzaamheidsscan komen. Het is vooral gericht op kansen, zaken die op gebied van duurzaamheid nog behaald kunnen worden. Het gaat dan om beperkte intensivering van het ruimtegebruik, om duurzaamheidsinitiatieven bij vastgoed(her)ontwikkeling, om energie en afval collectief in te kopen en eventueel uit te wisselen en om op vervoersgebied te verkennen welke mogelijkheden er zijn (bijvoorbeeld vervoermanagement).



9.7 Tot slot

De geschetste scenario's zijn bedoeld als ontwikkelrichting. Ze komen voort uit de analyses van De Hoek en geven in hoofdlijnen aan welke perspectieven voor De Hoek kansrijk worden geacht. Het is niet in detail uitgewerkt, concrete acties zitten er nog niet in. Dat is namelijk de bedoeling van de volgende stap. Eerst zal nu de keuze gemaakt worden voor een van de scenario's of mogelijk een mix. Die wordt dan uitgewerkt in een plan van aanpak, waarin concrete acties, tijdsplanningen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden gekoppeld worden aan financiën op

hoofdpijnen. Tot slot volgt in het kort een samenvattende tabel met de belangrijkste verschillen tussen de vier scenario's.

Kenmerken	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
Focus	Private betrokkenheid	Functioneel logistiek	Gemengd en verblijfsklimaat	Duurzaamheid
Karakteristiek	Proces en organisatie	Inhoud en functie	Sfeer en uitstraling	Bijdrage milieu
Visie op niveau bedrijventerrein	ja	ja	ja	ja
Rol bedrijfsleven	Organiseert zich, maakt en realiseert visie, betaalt mee aan herstructurering	Visie, marketing en profilering	Samen met gemeente visie en realisatie	Meewerken, visie geven en eigen kansen
Rol gemeente	Geeft kader, levert bijdrage op verzoek	Samen optrekken met bedrijfsleven	Belangrijke rol in visie ontwikkeling	Heeft lead in visie-ontwikkeling, samen met bedrijven
Korte samenvatting	• Prioriteit bij opzetten samenwerking/ organisatie bedrijfsleven • Gericht op gedragen visie en private betrokkenheid • Investering bedrijfsleven voorwaarde • Basis infrastructuur op orde	• Scenario 1 is basis • Profilering als logistiek terrein, nieuwe naam en aansluiten op De Hoek Noord • Gescheiden verkeersstromen en routing • Onderlinge samenwerking tussen bedrijven op gebied vervoer • kansen voor schaalvergroting • Hoeksteen als centrale as	• Scenario 1 is basis • Focus op aantrekkelijke verblijfsklimaat en groen • Visie op horeca/hotel cluster en nieuwe voorzieningen OV knoop • Gemengde bedrijvigheid • Kruisweg als zichtlocatie	• Scenario 1 is basis • Intensief ruimtegebruik (SER-Ladder) • Kansen benutten voor duurzaamheidsinitiatieven (energie en afval) • Extra dimensie op scenario 2 en 3 • Sluit aan bij duurzaam profiel op De Hoek Noord • Duurzaam is de nieuwe norm: wens en eis van belegger en gebruiker
bijdrage verzakelijking	• Betrokkenheid en vereniging bedrijfsleven op terreinniveau	+ Lange termijn vastgoedontwikkeling naar logistiek. + Aansluiting ACT + Vergroten aantrekkelijkheid en rol van beleggers + Risicospreiding door participatie beleggers	+ Uitbreiding en focus hotel- en horeca cluster, + Draagt bij aan aantrekkelijke werklocatie en interesse beleggers + Risicospreiding door participatie beleggers	+ Betere toekomstvaste verhuurbaarheid: is interessant voor beleggers

De voorkeur gaat uit naar een mix van de scenario's. Ondernemers en eigenaren gaven aan tijdens de werksessies dat logistiek belangrijk is en blijft voor De Hoek. Echter, de diversiteit aan bedrijvigheid en aanwezigheid van hotels geeft ruim voldoende kansen voor een aanvullende uitbreiding tot een modern gemengd bedrijventerrein. Bij het eerste scenario is het bezwaar vooral ingegeven door de ervaring van de ondernemersvereniging. Het vergt een goed bestuur, een duidelijk plan en nauwe en goede contacten tussen de organisatie en de gemeente.

BIJLAGEN OVERZICHT

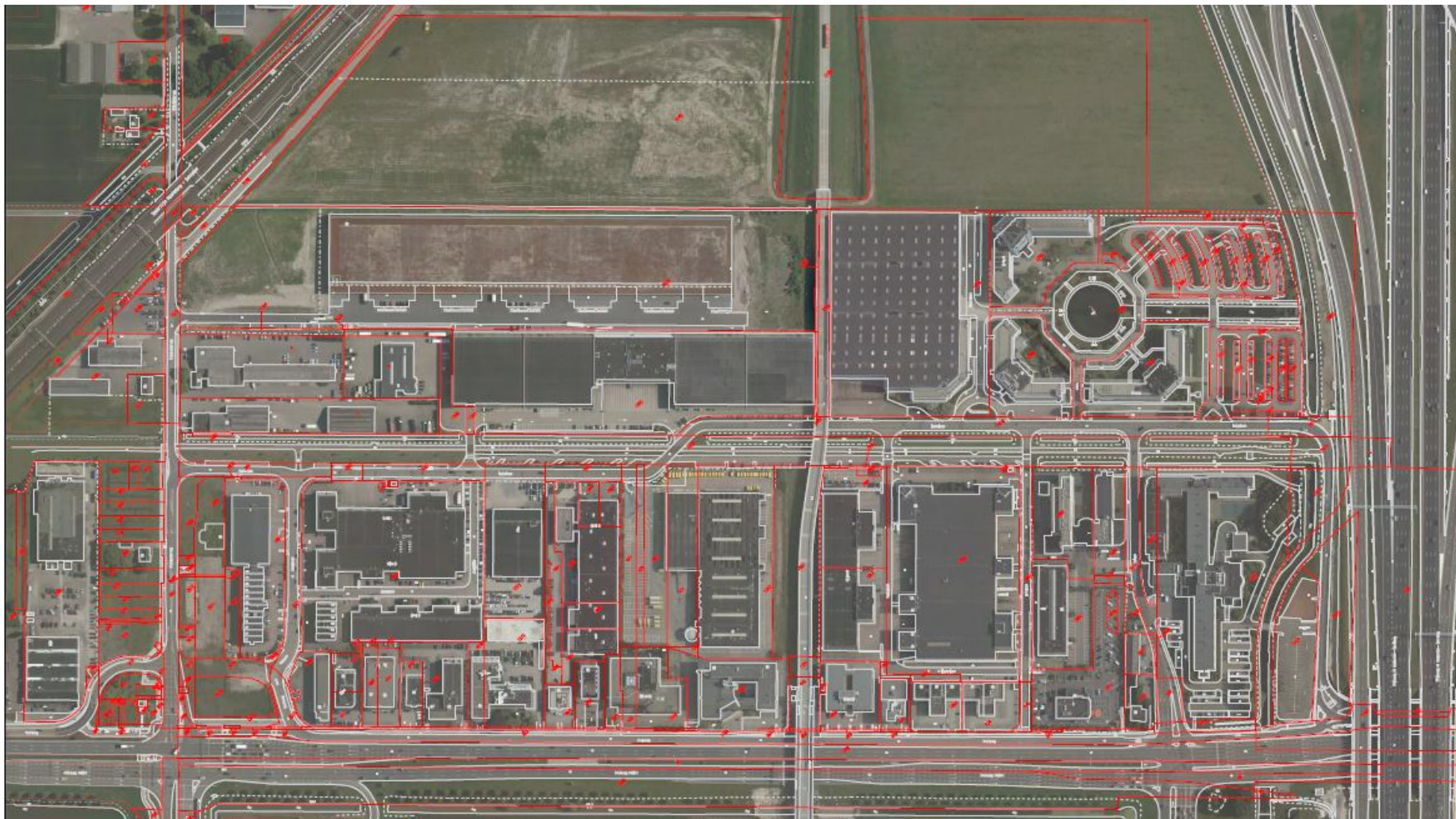
BIJLAGE A: FIGUREN EN TABELLEN GEBRUIKERS & EIGENAREN

BIJLAGE B: FIGUREN KABELS EN LEIDINGEN

BIJLAGE C: OVERZICHT DEELNEMERS SCHOUW & ONTBIJTSESSIE

Bijlage A

In deze bijlage vindt u een overzicht van de eigenaren en gebruikers op bedrijventerrein De Hoek. Het betreft een situatietekening van het eigendom op De Hoek en een tabel per perceel de eigenaar.



Perceelnr	Adres	Eigenaar
AK	3 Rijnlanderweg 780	VERDUYN BEHEER BV
AK	4 Rijnlanderweg 774-772	DIJK VAN P.
AK	5 Hoeksteen 16	SEGRO DE HOEK B.V.
AK	339	DE STAAT (INFRASTRUCTUUR EN MILIEU)
AK	385	DIJK VAN L.
AK	408	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	411 Kruisweg 659-659 A	DELTA FORCE INVESTMENTS B.V.
AK	414 Kruisweg 655-657	BRUGMAN H.J.C.A.
AK	416 Kruisweg 649	WORLD COURIER HOLLAND BV
AK	427	SLOUGH ESTATES MAINLAND B.V.
AK	428 Kruisweg 615-617	FIRST ATLANTIC DEVELOPMENT B.V.
AK	429	SLOUGH ESTATES MAINLAND B.V.
AK	437	SLOUGH ESTATES MAINLAND B.V.
AK	444 Kruisweg 583 A	N.V. NUON INFRA WEST
AK	446	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	449 Kruisweg 577-579-581	NSI KANTOREN B.V.
AK	458	ONROEREND GOED BEHEER MAATSCHAPPIJ KRUISWEG B.V.
AK	473	PROVINCIE NOORD-HOLLAND
AK	934 Kruisweg 563	CORTONA ESTATES B.V.
AK	936	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	1007	BRUGMAN H.J.C.A.
AK	1023 Kruisweg 611-619	FIRST ATLANTIC DEVELOPMENT B.V.
AK	1027 Zandsteen 1, 9-33 (oneven)	SEGRO DE HOEK B.V.
AK	1028	AMPI B.V.
AK	1029	SEGRO DE HOEK B.V.
AK	1031 Zandsteen 2, 14-30, 40-64 (even); Hoeksteen 7-15 (oneven)	AVIO OWNERCO BV
AK	1032	DIJK VAN L.
AK	1034	BRUGMAN H.J.C.A.
AK	1035	BRUGMAN H.J.C.A.
AK	1037 Kruisweg 643-645-647-647A	TUG VASTGOED B.V.
AK	1038 Kruisweg 631-641 (oneven)	SHIPSIDE BEHEER BV
AK	1040	KAPPE INTERNATIONAL B.V.
AK	1041	COOPERATIEVE VERENIGING AIRPORT TRADE BUILDING W.A.

Perceelnr	Adres	Eigenaar
AK	1042	AMPI B.V.
AK	1043 Hoeksteen 67-69	NANHOE HOLDING B.V.
AK	1044 Hoeksteen 63-65	NANHOE HOLDING B.V.
AK	1045 Hoeksteen 51-61, 49 (oneven)	KAPPE INTERNATIONAL B.V.
AK	1046 Hoeksteen 45-47	KAPPE INTERNATIONAL B.V.
AK	1047 Hoeksteen 41-43	KAPPE INTERNATIONAL B.V.
AK	1048	KAPPE INTERNATIONAL B.V.
AK	1049 Kruisweg 629	B.V. EXPLOITATIE MAATSCHAPPIJ VAN ONROERENDE GOEDEREN 'T STEENBEZIT
AK	1050 Kruisweg 625	KAPPE INTERNATIONAL B.V.
AK	1051	SLOUGH ESTATES MAINLAND B.V.
AK	1055	BENELUX INDUSTRIAL PARTNERSHIP DUTCH B.V.
AK	1057 Hoeksteen 131-147 (oneven)	BENELUX INDUSTRIAL PARTNERSHIP DUTCH B.V.
AK	1058 Kruisweg 583 Kruisweg 585 Kruisweg 587	STICHTING BEDRIJFSPENSIOENFONDS VOOR DE DETAILHANDEL
AK	1059 Leisteen 1A	N.V. NUON INFRA WEST
AK	1060 Leisteen 1-9 (oneven); Hoeksteen 149-157 (oneven)	BENELUX INDUSTRIAL PARTNERSHIP DUTCH B.V.
AK	1061	AMPI B.V.
AK	1062	STICHTING BEDRIJFSPENSIOENFONDS VOOR DE DETAILHANDEL
AK	1063	STICHTING BEDRIJFSPENSIOENFONDS VOOR DE DETAILHANDEL
AK	1064 Kruisweg 567-569, 573-575	CORTONA ESTATES B.V.
AK	1101 Kruisweg 545	ONROEREND GOED BEHEER MAATSCHAPPIJ KRUISWEG B.V.
AK	1349 Kruisweg 609, 613	FIRST ATLANTIC DEVELOPMENT B.V.
AK	1350 Kruisweg 601-603	DUOFIN B.V.
AK	1351	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	1353 Hoeksteen 81	SLOUGH ESTATES MAINLAND B.V.
AK	1359	SLOUGH ESTATES MAINLAND B.V.
AK	1360	SEGRO DE HOEK B.V.
AK	1361	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	1364	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	1403	VERDUYN BEHEER BV
AK	1413 Kruisweg 659B, 659C	DELTAFORCE INVESTMENTS B.V.
AK	1414	DIJK VAN L.
AK	1573 Hoeksteen 27-29	ROCKWOOD AIRFREIGHT BEHEER B.V.
AK	1574	SHIPSIDE BEHEER BV

Perceelnr	Adres	Eigenaar
AK	1579	BASTION AIRPORT B.V.
AK	1580	Vuursteen 1 BASTION AIRPORT B.V.
AK	1601	Hoeksteen 15A N.V. NUON INFRA WEST
AK	1602	AMPI B.V.
AK	1900	Kruisweg 661-665 (oneven) NSI KANTOREN B.V.
AK	1970	MCDONALD'S NEDERLAND B.V.
AK	1971	Vuursteen 5 MCDONALD'S NEDERLAND B.V.
AK	1982	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	1993	Hoeksteen 26 SEGRO DE HOEK B.V.
AK	1994	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	1995	PROVINCIE NOORD-HOLLAND
AK	1996	Hoeksteen 38 EUROCOMMERCE PROJECTONTWIKKELING B.V.
AK	1997	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	2001	BASTION AIRPORT B.V.
AK	2002	Leisteen 18-20 WILLEMS M.F.J.M.
AK	2003	DE STAAT (INFRASTRUCTUUR EN MILIEU)
AK	2288	VOOR TENAAMSTELLING MANDELIG PERCEEL ZIE DE HOOFDPERCELEN DE PELIKAAN, MITA EN DE UIVER OP DE TEKENING (A)
AK	2289	Hoeksteen 40 WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2290	Hoeksteen 54-72 (even) WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2291	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2292	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2293	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2294	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2295	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2296	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2297	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2298	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2299	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2300	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2301	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2302	ING KANTOREN BEWAAR MAATSCHAPPIJ B.V.
AK	2303	ING KANTOREN BEWAAR MAATSCHAPPIJ B.V.

Perceelnr	Adres	Eigenaar
AK	2304	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2305	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2306	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2307	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2308	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2309	WARBURG-HENDERSON KAPITALANLAGEGESELLSCHAFT FUR IMMOBILIEN M.B.H.
AK	2310	PELIKAAN PROPERTY BV
AK	2311	PELIKAAN PROPERTY BV
AK	2312	PELIKAAN PROPERTY BV
AK	2313	PELIKAAN PROPERTY BV
AK	2314	PELIKAAN PROPERTY BV
AK	2315 Hoeksteen 74-84 (even)	PELIKAAN PROPERTY BV
AK	2417	DE STAAT (INFRASTRUCTUUR EN MILIEU)
AK	2418	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	2419	DE STAAT (INFRASTRUCTUUR EN MILIEU)
AK	2420	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	2421	DE STAAT (INFRASTRUCTUUR EN MILIEU)
AK	2422 Kruisweg 495	ONROEREND GOED BEHEER MAATSCHAPPIJ KRUISWEG B.V.
AK	2423	DE STAAT (INFRASTRUCTUUR EN MILIEU)
AK	2424	ONROEREND GOED BEHEER MAATSCHAPPIJ KRUISWEG B.V.
AK	2601 Hoeksteen 115-129 (oneven)	BENELUX INDUSTRIAL PARTNERSHIP DUTCH B.V.
AK	2602	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	2605 Rijnlanderweg 786-788	AMSTERDAM HOTEL EXPLOITATIE B.V.
AK	2606	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	2607	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	2608	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	2609	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	2610	AMSTERDAM HOTEL EXPLOITATIE B.V.
AK	2611	AMSTERDAM AIRPORT HOTEL OWNER BV
AK	2612	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	2613	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	2614	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	2615	DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER

Perceelnr		Adres	Eigenaar
AK	2616		AMSTERDAM AIRPORT HOTEL OWNER BV
AK	2617		DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	2618		AMSTERDAM AIRPORT HOTEL OWNER BV
AK	2619		DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER
AK	2620		AMSTERDAM AIRPORT HOTEL OWNER BV
AK	2621		AMPI B.V.
AK	2628		DE HOEK-NOORD S-PARK B.V.
AK	2629	Rijnlanderweg 766A t/m H, J t/m M	DE HOEK-NOORD S-PARK B.V.
AK	2630		GLADON J.
AK	2631		ONROEREND GOED BEHEER MAATSCHAPPIJ KRUISWEG B.V.
AK	2632		ONROEREND GOED BEHEER MAATSCHAPPIJ KRUISWEG B.V.
AK	2633		ONROEREND GOED BEHEER MAATSCHAPPIJ KRUISWEG B.V.
AK	2634		GLADON J.A.B.

Gebruiker / Bedrijf	Straatnaam	Huisnummer	Postcode
Kyocera Mita Europe BV	Bloemlaan	4	2132 NP
MAN Hoofddorp	Hoeksteen	16	2132 MS
NEC Benelux	Hoeksteen	26	2132 MS
NEC Logistics Europe B.V.	Hoeksteen	26	2132 MS
Axus Nederland BV	Hoeksteen	60	2132 MS
Ald Automotive	Hoeksteen	60	2132 MS
Bloem Bloem BV	Hoeksteen	15	2132 MT
Kappé Schiphol BV	Hoeksteen	55-57	2132 MT
Travel Market Service Amsterdam BV	Hoeksteen	57	2132 MT
Retomed Beauty B.V.	Hoeksteen	63-65	2132 MT
Retomed Health B.V.	Hoeksteen	63-65	2132 MT
Miss Toerisme Organisatie Benelux	Hoeksteen	63-65	2132 MT
ILM Worldwide B.V. i.o.	Hoeksteen	69	2132 MT
Shinyo Co., Ltd.	Hoeksteen	129	2132 MX
Bouwkundig Diensten Buro BV	Hoeksteen	135	2132 MX
Altrex Air & Ocean BV	Hoeksteen	147	2132 MX
Triple Trans Port B.V.	Hoeksteen	151	2132 MX
Zoologistics BV	Hoeksteen	153	2132 MX
Getoptics BV	Hoeksteen	155	2132 MX
Fracht Fwo BV	Hoeksteen	155	2132 MX
BBTG Management BV	Hoeksteen	155	2132 MX
Noordtrans Log. & Warehousing	Hoeksteen	157	2132 MX
Hellmann Worldwide Logistics BV	Hoeksteen	157	2132 MX
SLogistics Consult. & Trans.	Hoeksteen	157	2132 MX
NH Schiphol Airport Hotel	Kruisweg	495	2132 NA
ASICS Europe BV	Kruisweg	565-573	2132 NA
Omron Healthcare Europe BV	Kruisweg	577	2132 NA
Briva BV	Kruisweg	583	2132 NA
Wellness Training Centre	Kruisweg	583	2132 NA
Derichebourg Staff Solutions BV	Kruisweg	583-587	2132 NA
Ziegler Nederland BV	Kruisweg	587	2132 NA
DHL International BV	Kruisweg	603	2132 NA
I-Company BV	Kruisweg	609	2132 NA

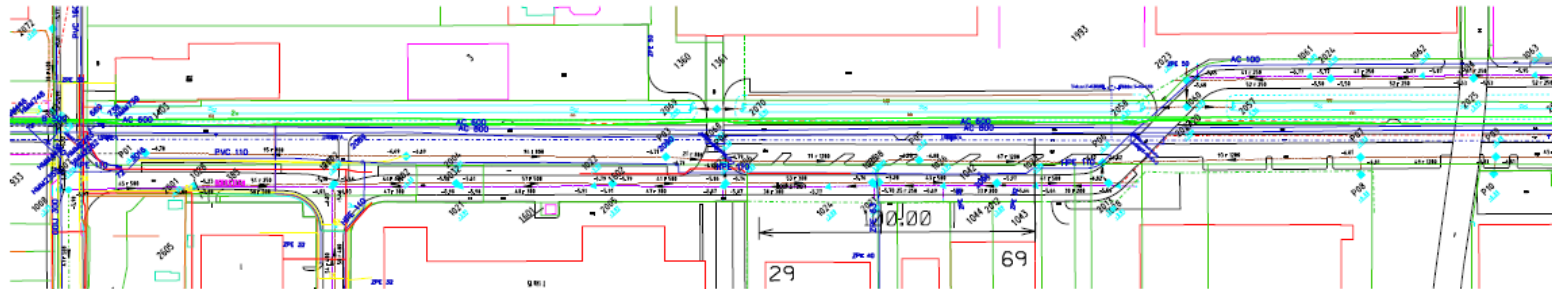
Gebruiker / Bedrijf	Straatnaam	Huisnummer	Postcode
Actan Accountants & Adviseurs	Kruisweg	629	2132 NB
Express Management Worldwide	Kruisweg	633	2132 NB
Smith & Nephew USD Limited	Kruisweg	637	2132 NB
Smith + Nephew BV	Kruisweg	637	2132 NB
Cognis Benelux BV	Kruisweg	639	2132 NB
NKM Noell Special Cranes Gmbh & VCo KG	Kruisweg	643-647	2132 NC
World Courier Holland BV	Kruisweg	649	2132 NC
KeukenMaxx	Kruisweg	657	2132 NC
Intercity Communications BV	Kruisweg	659	2132 NC
A.A.R. Aircraft Component Services	Kruisweg	705	2132 ND
Technisch handelskantoor Lloyd B.V.	Kruisweg	705	2132 ND
ACTM Netherlands BV	Kruisweg	809A	2132 NG
Toll Global Forwarding (Netherlands) BV	Leisteen	1	2132 ME
Bijoux Shops BV	Rijnlanderweg	660	2132 NK
OTX Logistics	Rijnlanderweg	766F	2132 NM
Soyang Europe BV	Rijnlanderweg	766F	2132 NM
BB&L Autoverhuur B.V.	Rijnlanderweg	774	2132 NM
Buchner Bedrijfswagenservice	Rijnlanderweg	780B	2132 NM
Verduyn-Group Nederland	Rijnlanderweg	780	2132 NM
ICRM BV i.o.	Rijnlanderweg	780	2132 NM
H.Van der Maarl	Rijnlanderweg	855	2132 NM
Bastion Hotel	Vuursteen	1	2132 LZ
McDonald's Hoofddorp	Vuursteen	5	2132 LZ
Argusi BV	Zandsteen	6	2132 MR
Waterpas Hoofddorp	Zandsteen	24	2132 MR
Unique Logistics BV	Zandsteen	28-30	2132 MR
Remiro Freight Serv. B.V. i.o.	Zandsteen	40	2132 MR
Thomsen Select BV	Zandsteen	42	2132 MR
Holland Airfreight	Zandsteen	42	2132 MR
MDL Freight Services BV	Zandsteen	48	2132 MR
Bizworx Solution Provider	Zandsteen	48	2132 MR
Thomsen Select V.O.F.	Zandsteen	48	2132 MR
Unique Facil. Manag. BV	Zandsteen	50-52	2132 MR

Gebruiker / Bedrijf	Straatnaam	Huisnummer	Postcode
Cyprus Airways Public Ltd.	Zandsteen	64	2132 MR
Cyber Freight Amsterdam B.V.	Zandsteen	1	2132 MZ
Slough Estates Mainland bv	Zandsteen	11	2132 MZ
Deltronics (Netherlands) BV	Zandsteen	15	2132 MZ
Smart Logistics BV	Zandsteen	21A	2132 MZ
Engage Software BV	Zandsteen	29A	2132 MZ
Janssen, E. Tandtechniek	Zandsteen	31	2132 MZ
Dick Koster Dental Services	Zandsteen	33C	2132 MZ
Tu & Tu Consumer Electronics B.V.	Zandsteen	33B	2132 MZ

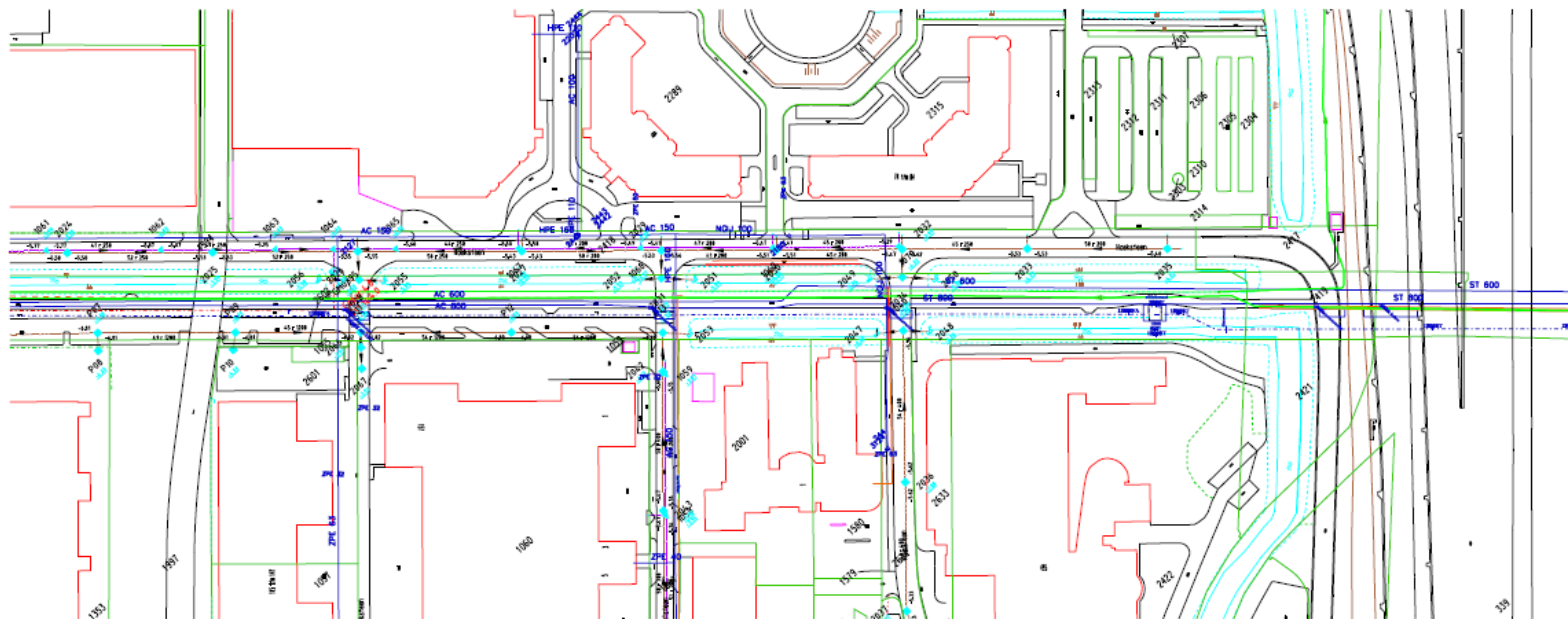
Bijlage 2

Hieronder zijn twee kaarten met daarop de (ondergrondse) ligging van kabels en leidingen weergegeven.

Figuur westzijde Hoeksteen



Figuur oostzijde Hoeksteen



Bijlage 3

In onderstaande tabellen zijn weergegeven de aanwezigen personen tijdens de schouw en verschillende sessies

Deelnemers Schouw Bedrijventerrein De Hoek 1 februari 2011

Bedrijf / Organisatie	contactpersoon
Kyocera	dhr. Andy van der Meijs
Bastion Airport Hotel	dhr. W. van Riesen
DHL Nederland	dhr. Rene Korving
AXA (Avio Trade Port)	dhr. R.J. van Baal
McDonalds	dhr. Frank Franken
Slough Estates Mainland BV (SEGRO)	dhr. Ernst Sweens
Provincie Noord Holland	dhr. Dick Winters
Warburg-Henderson/ Cushman & Wakefield	dhr. Michel Chang / dhr. Paul. W. Stuurman
Gemeente Haarlemmermeer	dhr. Klaas-jan Dolman mevr. Joost van Faassen (RO) dhr. Hans Kleiss (gebiedsmanager) mevr. Saskia van Diemen (OVR) mevr. Bonnie Chopard (OVR) dhr. Wouter den Oude (B&O)
Stec Groep	dhr. Erik Jan van Dijk mevr. Desiree Uitzetter

Deelnemers Ontbijtsessie Bedrijventerrein De Hoek 2 maart 2011

Bedrijf / Organisatie	contactpersoon
Gemeente Haarlemmermeer	dhr. A van Dijk (wethouder) dhr. Kleiss dhr. K.J. Dolman mevr. B. Chopard dhr. R. Rolleman dhr. R. Stolker
Stec Groep	dhr. Erik Jan van Dijk mevr. Desiree Uitzetter dhr. Peije Bruil
Bastion Hotel	dhr. W. van Riesen
Slough Estates Mainland BV (SEGRO)	dhr. S. de Ruijter dhr. E. Sweens
McDonalds	dhr. Frank Franken dhr. E. Abbenues
Kyocera Mita Europe	dhr. Rodermond dhr. A van der Meijs
Hellmann Worldwide Logistics	dhr. R. Boogaard
Actan Accountants & adviseurs	dhr. C. Brocken
World Courier Holland	dhr. P. Wiegel
BB&L Car Rentall	mevr. L. van Dijk
Kappé International	dhr. G. de Winther dhr. Pafort
AXA (Avio Trade Port)	dhr. R.J. van Baal
Avio Propco	dhr. Hornschuh
Cortona Estates	dhr. R. Dickhaut

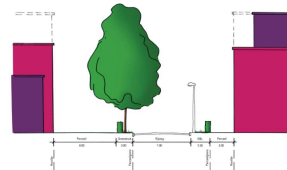
Rockwood Airfreight Beheer	dhr. De Vos
DHL Nederland	dhr. Rene Korving

Deelnemers Middagsessie Bedrijventerrein De Hoek 21 juni 2011

Bedrijf / Organisatie	contactpersoon
SvenDesk Management B.V.	dhr.S. de Ruijter
Waterpas Hoofddorp	dhr.R. Burggraaf
Hillgate Properties N.V.	dhr. D. Vat
KYOCERA MITA Europe B.V.	dhr. R. Rodermond dhr. B. Smits
Yield Plus Nederland B.V. namens: eigenaar Pelikaan Property B.V.	dhr. F. Rigutto
McDonald's Nederland B.V.	dhr.E. Abbenhues dhr. Franken
Actan accountants & adviseurs B.V.	dhr. K. Brocken
DHL International B.V.	dhr. R. Korving
Projectbureau Herstructurering Bedrijventerreinen	dhr. C. Brandsema dhr. J. Rutte
Bastion Hotel	dhr. W. van Riezen
NH Hotels	dhr. De Vos dhr. Steggerda
Verduyn Groep	dhr. Verduyn
World Courier	dhr. Kwant
STEC Groep	dhr. E.J. van Dijk mevr. D. Uitzetter dhr. P. Bruil
Gemeente Haarlemmermeer	dhr. K.J. Dolman mevr. B. Chopard dhr. A. Slagmolen dhr. G. Bijlenga dhr. J. Manschot



PLAN VAN AANPAK **HERSTRUCTURERING DE HOEK** **Stec Groep aan gemeente Haarlemmermeer** **en ondernemers en eigenaren De Hoek**



Stec Groep B.V.
 Peije Bruil, Erik Jan van Dijk,
 Desirée Uitzetter
 April 2012

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	1
1.1	Achtergrond	1
1.2	Het proces	2
1.3	Leeswijzer	3
2.	CONCLUSIES HAALBAARHEIDSANALYSE	4
2.1	Context van de herstructurering De Hoek	4
2.2	Kansen voor De Hoek	6
2.3	Belangrijkste knelpunten op De Hoek	6
2.4	Naar een nieuw ambitieniveau voor De Hoek	8
3.	DE HOEK ALS MULTIFUNCTIONELE LOGISTIEKE HOTSPOT	9
3.1	De Hoek wordt een multifunctionele logistieke hotspot	9
3.2	Uitgangspunten in de herprofilering van De Hoek	12
4.	ACTIEPROGRAMMA DE HOEK	16
4.1	Inleiding	16
4.2	Kostenoverzicht Plan van Aanpak	18
4.3	Actie 1: opstellen, uitwerken en gefaseerde uitvoering nieuw infrastructuurplan	20
4.4	Actie 2: collectieve organisatie en heldere communicatie	26
4.5	Actie 3: opstellen beeldkwaliteitsplan	29
4.6	Actie 4: verbeteren groen en verblijfsklimaat op De Hoek	34
4.7	Actie 5: verbeteren verlichting op De Hoek	36
4.8	Actie 6: onderzoek en opzetten collectieve beveiliging op De Hoek	37
4.9	Actie 7: opzetten van een herkenbaar bewegwijzeringssysteem voor De Hoek	39
4.10	Actie 8: gebiedsontwikkeling HOV-punt	40
4.11	Indicatieve planning actieprogramma	42

1. INLEIDING

In de inleiding leest u over de aanleiding om in aansluiting op het rapport Haalbaarheidsanalyse en herstructurering Bedrijventerrein De Hoek dit Plan van Aanpak te maken voor bedrijventerrein De Hoek en hoe het stuk tot stand is gekomen. We sluiten dit hoofdstuk af met een leeswijzer.

1.1 Achtergrond

Herstructurering staat hoog op agenda in de gemeente Haarlemmermeer

Herstructurering van werklocaties is voor de gemeente Haarlemmermeer een belangrijk economisch en sociaal-maatschappelijk speerpunt. Samen met ondernemers en marktpartijen kan hierdoor de kwaliteit van de werklocaties in Haarlemmermeer nu en in de toekomst op peil gehouden worden en wordt verpaupering en veroudering op de terreinen tegengegaan. In de gemeente Haarlemmermeer is De Hoek Bestaand aangewezen tot één van de speerpuntprojecten wat betreft herstructurering van werklocaties, zoals opgenomen in de Programmabegroting 2010-2013 en de Voorjaarsrapportage 2010. Dit vanwege de potentie van het terrein in combinatie met het verbeteren van de representatieve entreefunctie van het terrein en voor Hoofddorp en het beter benutten van de centrale en goed bereikbare ligging. Uitgangspunt is een bottom-up aanpak vanuit het bedrijfsleven gecombineerd met een integrale gemeentelijke aanpak met een jaarlijks uitvoeringsprogramma waarin beleid en uitvoering aan elkaar worden gekoppeld.

Het momentum is nu

Daarnaast is juist nu het moment om De Hoek aan te pakken en op te knappen. Aan de westzijde wordt De Hoek West ontwikkeld en ten noorden van het terrein komt het grootschalige logistieke security park De Hoek Noord. Deze twee bedrijventerreinontwikkelingen, en de verlegging van de afrit van de A4, bieden goede kansen voor een aanpak. Een betere uitstraling, bereikbaarheid en beeldkwaliteit zorgen voor een goed vestigingsklimaat op de

Figuur 1: De Hoek in de Haarlemmermeer



nieuw te ontwikkelen terreinen en op De Hoek zelf. De aanleiding en achtergrond voor de aanpak staan uitgebreid omschreven in het rapport Haalbaarheidsanalyse en herstructurering De Hoek van september 2011.

1.2 Het proces

Stap 1: haalbaarheid herstructurering helder

Begin 2011 is een start gemaakt met een haalbaarheidsanalyse voor de herstructurering van bedrijventerrein De Hoek. De haalbaarheidsanalyse maakt deel uit van een breder traject om te komen tot een gedegen plan van aanpak voor de uitvoering van de herstructurering van De Hoek dat hier voor u ligt. In de analyse is de huidige stand van zaken op bedrijventerrein De Hoek in kaart gebracht. Op basis hiervan zijn kansrijke ontwikkelscenario's gemaakt voor een herstructureringsaanpak van De Hoek. Basis van het haalbaarheidsonderzoek vormden een stakeholdersanalyse, een ruimtelijke analyse en een duurzaamheidsscan.

Stap 2: input van alle betrokken stakeholders

Tijdens de haalbaarheidsanalyse stond een bottom-up benadering centraal. Ondernemers, eigenaren, ontwikkelaars en ook vertegenwoordigers van de gemeente zijn direct betrokken geweest tijdens een schouw van het terrein en twee bijeenkomsten om de haalbaarheidsanalyse zo veel mogelijk te laten aansluiten op de wensen en eisen van bedrijven op De Hoek.

Ook zijn eigenaren, ondernemers en de gemeente nauw betrokken geweest bij de verdere vertaling van de haalbaarheidsanalyse in dit Plan van Aanpak. Stec Groep heeft een eerste aanzet gedaan voor het Plan van Aanpak dat in een kleiner comité en één-op-één met belangrijke eigenaren van vastgoed en ondernemers op De Hoek is doorgesproken. Het betrof een representatieve groep ondernemers en eigenaren, samengesteld uit verschillende delen en branches van het terrein. Verder zijn via een nieuwsbrief alle ondernemers en eigenaren uitgenodigd om input te leveren voor het Plan van Aanpak. Samen met de betrokkenen is vastgesteld welke acties daadwerkelijk nodig zijn en prioriteit hebben om tot een succesvolle herstructurering te komen. In dit Plan van Aanpak zijn alle acties uitgewerkt.

Stap 3: klip-en-klaar acties in beeld

Op basis van de haalbaarheidsanalyse werken we acties uit met daarin onder meer:

- heldere omschrijving van de maatregel/actie;
- achtergrond en doelstelling;
- stappen die gezet moeten worden;
- in te zetten instrumenten;
- relevante aspecten van duurzaam beheer;
- betrokken partijen en wie de kar moet trekken;

- kosten en financiering;
- belangrijke randvoorwaarden voor succes.

Figuur 2: plangebied De Hoek e.o.



Bron: Google Earth, 2011; Bewerking Stec Groep, 2011

1.3 Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk 2 bevat een verkorte weergave van de belangrijkste conclusies uit het haalbaarheidsonderzoek en de context voor de herstructurering van De Hoek. Hoofdstuk 3 gaat in op de gewenste ontwikkelstrategie en het ambitieniveau voor de herstructurering en legt een koppeling tussen de kansen en knelpunten en de acties. In hoofdstuk 4 presenteren we een concreet actieprogramma voor bedrijventerrein De Hoek met kostenraming en indicatieve planning.

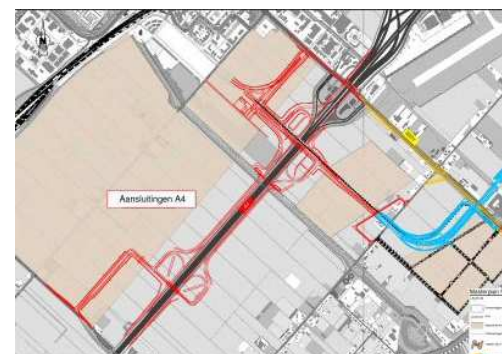
2. CONCLUSIES HAALBAARHEIDSANALYSE

Hoofdstuk 2 geeft een korte weergave van de belangrijkste conclusies die volgen uit de Haalbaarheidsanalyse De Hoek. Het betreft een samenvatting van de context van de herstructurering en de belangrijkste kansen knelpunten op De Hoek.

2.1 Context van de herstructurering De Hoek

Belangrijke ingrepen en ontwikkelingen die op en rond De Hoek plaatsvinden zijn:

- Nieuwe aansluiting op de A4: de huidige aansluiting op de A4 zal ter hoogte van de Vuursteen verdwijnen en meer westwaarts van het gebied, parallel aan de HOV-busbaan vanuit Beukenhorst naar Schiphol, aansluiten op de N201. De nieuwe aansluiting zorgt dat De Hoek prominenter in beeld blijft. Door de vernieuwing van de aansluiting van de A4 vermindert de verkeersintensiteit naar en op de Kruisweg. Dit biedt kansen voor nieuwe ontsluitingen van De Hoek op de Kruisweg.
- Verleggen N201: De N201 is één van de drukste provinciale wegen in Nederland. Uit oogpunt van verbetering van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn en De Ronde Venen wordt de N201 verlegd. In 1996 is het Masterplan Corridor N201 opgesteld door de provincie Noord-Holland samen met de betrokken gemeenten. Vanaf 2007 is op verschillende plaatsen gestart met verbeteringen en het omleggen/verleggen van de N201. Het verleggen van de N201 betekent voor Hoofddorp en bedrijventerrein De Hoek dat de weg deels zuidelijker gaat lopen, waardoor het verkeer eerder aftakt richting Hoofddorp-Centrum. De uitvoering van het verleggen van de N201 gebeurt in fases. Het deel langs De Hoek wordt naar verwachting in 2014 in gebruik genomen. De verkeersintensiteit voor De Hoek zal verminderen en daardoor zal de verkeersveiligheid toenemen.



Aansluiting A4 – Kruisweg N201 (Bron: Website Provincie Noord Holland, 2012)

- De Hoek Noord: Ontwikkelaar/belegger SEGRO heeft plannen om het gebied ten noorden van De Hoek te ontwikkelen tot een beveiligd kantoren- en bedrijvenpark. In 2005 hebben de gemeente en SEGRO een intentieovereenkomst gesloten en in 2008 is daarom een masterplan vastgesteld. SEGRO is als grondeigenaar en ontwikkelaar/belegger ook een belangrijke speler bij de herstructureringsopgave voor De Hoek. Zo heeft SEGRO reeds een aantal panden gerevitaliseerd en op de locatie van de voormalige McCain-fabriek de logistieke bedrijfshal Zone 001 gerealiseerd.
- De Hoek West: Ontwikkelaar Hillgate realiseert ten westen van de Rijnlanderweg het kantorenpark De Hoek West. Ook de ontwikkeling van het Hyatt Place Hotel maakt hiervan deel uit. In 2006 hebben de gemeente en Hillgate een ontwikkelingsovereenkomst gesloten. Een stedenbouwkundig plan maakt daar deel van uit. Inmiddels zijn twee kantoren langs het spoor gerealiseerd en is gestart met de bouw van het hotel.



(onder) (Bron: gem. Haarlemmermeer '12)

N.B. Het bestemmingsplan van De Hoek en omgeving (inclusief De Hoek Noord en De Hoek West) is in procedure. Naar verwachting wordt het plan op de korte termijn vastgesteld om de ontwikkeling van De Hoek Noord en De Hoek West mogelijk te maken. Het bestaand gebied van De Hoek is conserverend opgenomen omdat de gewenste ingrepen nog niet voldoende haalbaar zijn. Met de ontwikkelaar van De Hoek Noord is overigens afgesproken dat deze extra ontwikkelrechten krijgt wanneer deze bestaande kantoor of bedrijfsruimte revitaliseert, bij voorkeur in de Haarlemmermeer, bijvoorbeeld op De Hoek. Op deze manier wordt investeren in het bestaand gebied extra gestimuleerd.

2.2 Kansen voor De Hoek

De haalbaarheidsanalyses laten zien dat De Hoek potentie heeft. De centrale ligging, de zichtlocaties, de goede bereikbaarheid met auto én openbaar vervoer en de aanwezigheid van een aantal grote eigenaren/beleggers zijn bijvoorbeeld sterke punten en bieden kansen voor verbetering. De markt ziet dat ook, getuige de nieuwe ontwikkelingen in De Hoek Noord en West. In de achterliggende jaren is bovendien reeds een aantal panden op het bestaande terrein herontwikkeld waaronder Zone 001, het bedrijfsverzamelgebouw achter de Rijnlanderweg en diverse panden langs de Hoeksteen voor onder meer DHL Fokker Services. Veel bedrijven zijn er naar grote tevredenheid gevestigd.

2.3 Belangrijkste knelpunten op De Hoek

De haalbaarheidsanalyses tonen ook de belangrijkste knelpunten waar een herstructureringsaanpak een antwoord op moet vinden. Deze knelpunten kunnen worden geclusterd naar een viertal thema's, (1) bereikbaarheid en infrastructuur, (2) ruimtelijke structuur en inrichting, (3) kwaliteit openbare en private ruimte en (4) voorzieningen en parkmanagement. Hieronder samenvatting van de belangrijkste knelpunten die dit plan van aanpak wil oplossen.

1. bereikbaarheid & infrastructuur:

- Matige doorstroming en filevorming op en naar De Hoek (op de Vuursteen en de Kruisweg).
- Matige staat van de infrastructuur (beschadiging en continuïteit van voet- en fietspaden).
- Oneigenlijk gebruik van openbare parkeerplaatsen vergroot onveiligheid, verrommeling en verpaupering van De Hoek, voornamelijk aan de Hoeksteen.
- Knik in de Hoeksteen zorgt voor onoverzichtelijke verkeerssituatie.
- Ondanks gunstige ligging aan de zichtzone langs de Kruisweg is de parallelweg van de Kruisweg, matig bereikbaar en toegankelijk voor bestemmingsverkeer.
- Matige aansluiting en uitstraling van het langzaamverkeersnetwerk (fiets- en voetpaden).

2. ruimtelijke structuur en inrichting:

- Beperkte bouwhoogte door LIB.
- Beperkte (her)ontwikkelkansen openbare ruimte door aanwezigheid (ondergrondse) infrastructuur zoals gas- en waterleidingen.
- Relatief hoge leegstand in kantoren (in combinatie met een regionaal overaanbod aan kantoren).

- Geen uniforme uitstraling en (architectonische) kwaliteit van panden en kavels.
- Aanwezigheid een enkele (bedrijfs)woning bedreigt op de lange termijn herontwikkeling (conflict tussen woon- en werkfunctie) door uitbreiding werkfunctie en toename overlast (vervoersstromen, geluidsoverlast).
- Het bestemmingsverkeer voor kantorenstrook aan Kruisweg wordt nu achterlangs ontsloten, via de Leisteen en Hoeksteen. Dit deel van het terrein heeft een andere functie en huisvest vooral logistieke bedrijven. Het betreft een gebied met wat minder uitstraling dan als toegang voor de kantorenstrook ideaal zou zijn.
- Versnipperd privaat eigendom.

3. kwaliteit openbare en private ruimte

- Onderhoud en beheer private ruimte is niet altijd op orde.
- Matige kwaliteit en uitstraling openbare ruimte (beschadigde infrastructuur, matige aanwezigheid en kwaliteit groen).
- Variatie in uitstraling en kwaliteit private panden (architectonische waarde en indeling van kavels). Terrein heeft een verrommelde uitstraling.
- Het ontbreekt aan een collectieve 'awareness' en 'verantwoordelijkheid' bij bedrijven en eigenaren over de integrale gebiedskwaliteit. Er is bij veel bedrijven geen visie 'over de eigen kavel heen'.

4. voorzieningen en parkmanagement

- Het ontbreekt aan collectieve voorzieningen en samenwerkingsverbanden tussen bedrijven en vastgoedeigenaren.
- Geen actieve ondernemersvereniging aanwezig.
- Geen collectieve beveiliging.
- Geen bewegwijzering.
- Geen gezamenlijk afvalbeheer of energie-inkoop.
- Beperkte aanwezigheid van goede horecavoorzieningen voor bedrijven (McDonalds en de hotels en het verderop gelegen Transpolisgebouw).

Conclusie

Het terrein schiet op twee belangrijke punten tekort.

- Infrastructuur en bereikbaarheid zijn ontoereikend en voldoen niet aan de huidige eisen en wensen van bedrijven.

- Terrein heeft een gebrekkige uitstraling en ruimtelijke kwaliteit.

2.4 Naar een nieuw ambitieniveau voor De Hoek

Vier mogelijke ontwikkelrichtingen

Er zijn vier ontwikkelscenario's mogelijk die zich richten op een specifieke gebiedsgerichte en gebouwgerichte benadering van De Hoek om te komen tot een nieuw en identiteitsvol werklandschap:

1. De Hoek als up-to-date bedrijventerrein waar bedrijven nauw betrokken zijn:

Dit scenario is bedoeld om private betrokkenheid bij de herstructurering te optimaliseren. Het betreft een basisscenario gericht op het (functioneel) up-to-date houden van De Hoek, door kleinschalige (lokale) ingrepen in de openbare en private ruimte. Het opzetten van een bedrijvenvereniging op De Hoek is daarbij een eerste essentiële stap.

2. De Hoek als logistieke hotspot:

In dit scenario krijgt de locatie een nieuw profiel, dat aansluit op haar sterke punten, zoals ligging nabij Schiphol en bij de A4, en de ontwikkeling van De Hoek Noord. Logistiek en distributie komen centraal te staan. De infrastructuur gaat op de schop om het terrein uitstekend toegankelijk te maken voor grootschalige en zware transportbewegingen. Binnen dit profiel past geen uitgebreid langzaamverkeersnetwerk of een gevarieerd aanbod aan (zakelijke) dienstverlenende functies.

3. De Hoek als multifunctioneel bedrijventerrein gericht op beleving en ervaring:

Dit scenario gaat uit van een herontwikkeling tot een modern gemengde economische zone. De nadruk ligt op De Hoek als verblijfsgebied. Er komt meer ruimte voor andere (persoonlijke en consumentgerichte) functies zoals hotels, horeca, PDV/GDV-vestigingen, showrooms, entertainment en leisure. De uitstraling, kwaliteit en toegankelijkheid van het terrein moet verbeterd worden en aantrekkelijk worden voor bezoekers en passanten.

4. De Hoek als bedrijventerrein waar duurzaamheid centraal staat in de herstructurering:

Het vierde ontwikkelscenario is gericht op het creëren van een optimaal duurzaam bedrijventerrein. Herontwikkeling en herstructurering staan vooral in het teken van het verbeteren van de kwaliteit en het beheer van het terrein. Parkmanagement is een belangrijk thema, en er wordt sterk gestuurd op een collectieve inkoop van afval en energie en het opzetten van een mobiliteitsplan.

Voor een uitgebreide omschrijving van de ontwikkelrichtingen verwijzen we naar de haalbaarheidsanalyse.

3. DE HOEK ALS MULTIFUNCTIONELE LOGISTIEKE HOTSPOT

In dit hoofdstuk leggen we een koppeling tussen de kansen en knelpunten uit hoofdstuk 2 en het actieplan van hoofdstuk 4. We beschrijven de gewenste ontwikkelstrategie en het ambitieniveau voor de herstructurering.

3.1 De Hoek wordt een multifunctionele logistieke hotspot

Aan ondernemers, eigenaren en de gemeente is de vraag voorgelegd welke ontwikkelrichting zij het meest kansrijk achten en hoe zij invulling denken te geven aan de uitvoering van de ontwikkelrichting. Op grond van daarvan is gekozen voor herprofilering van De Hoek als multifunctionele logistieke hotspot. Dit is een combinatie van ontwikkelrichting 2 en 3: een logistieke hotspot met ruimte voor multifunctionele bedrijvigheid aan de kantorenstrook en rondom de HOV-verbinding. Het voorstel om het bedrijventerrein Schiphol West te gaan noemen zou hier ook goed bij passen.

Multifunctionele logistieke hotspot past bij de kenmerken van De Hoek

Het is een goede locatie met een uitstekende externe bereikbaarheid door de ligging aan de A4 en vlak bij Schiphol. Ook de ontwikkeling van ACT, waarbij De Hoek kan aansluiten, biedt extra kansen voor het versterken van het logistieke segment. Zo is er bijvoorbeeld de mogelijkheid om aan te sluiten op de Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV) van ACT. Ook in de positionering en marketing en wellicht als het gaat om duurzaamheidsmaatregelen kan samenwerking uitkomst bieden. De gemeente wil daarbij optreden als regisseur en de ontwikkelingen en afstemming faciliteren. Het terrein is dus uitermate geschikt voor logistiek. Dit segment moet daarom ook goed bediend worden.

Nu de A4 verlegd wordt en de Kruisweg (N201) aangepakt wordt biedt het ook kansen om de interne infrastructuur aan te pakken. Een goede interne en externe bereikbaarheid, waarbij de staat van de infrastructuur up-to-date en veilig is, draagt bij aan het verbeteren van het vestigingsklimaat. Hierdoor worden ondernemers en eigenaren gestimuleerd te investeren in panden en omgeving, neemt de vastgoedwaarde toe en dit maakt het terrein toekomstbestendig. Scenario 2 sluit hier het beste bij aan.

De Hoek heeft nu geen duidelijk karakter, terwijl het enerzijds een entreefunctie voor Hoofddorp is en anderzijds veel logistieke bedrijven huisvest. Aan de Kruisweg zitten nu veel kantoorachtige panden met een zakelijke uitstraling. Daarnaast telt De Hoek een McDonalds en twee grote hotels. Een derde hotel wordt ontwikkeld. Hieruit blijkt dat De Hoek meer is dan een regulier bedrijventerrein gericht op logistiek en dit biedt kansen voor het verder ontwikkelen van De Hoek als multifunctioneel bedrijventerrein. Het ontbreekt echter aan een goede (sociale)

veiligheid, groenstructuren, voet- en wandelpaden, aanwezige voorzieningen en een strakke beeldkwaliteit, die het gebied leefbaar en aantrekkelijk maken voor bezoekers en werknemers. Dit sluit goed aan op scenario 3.

De Hoek als multifunctionele logistieke hotspot past bij wensen en eisen van stakeholders

De keuze voor dit gemengd scenario heeft vooral te maken met de wens van ondernemers en eigenaren de huidige identiteit van het terrein te willen behouden. Op het terrein zitten nu al veel logistieke bedrijven die graag op deze locatie blijven zitten. Daarnaast wordt het logistieke karakter van De Hoek versterkt met de ontwikkeling van het ook voor een groot deel op logistiek geënte De Hoek Noord als onderdeel van De Hoek.

Verder beseffen ondernemers en eigenaren ook dat de uitstraling en beeldkwaliteit voor een groot deel de aantrekkelijkheid als vestigingslocatie bepaalt. Dit is nu niet optimaal. Leegstand in kantoorachtige panden en minder courante bedrijfsverzamel panden is hier mede debet aan. Het opknappen van de entrees en de zichtlocatie aan de parallelle Kruisweg kan de aantrekkelijkheid verbeteren en de leegstand terugdringen. Dit betekent echter dat er meer functies mogelijk moeten zijn dan alleen kantoorgebruikers aan de zichtzone. Daar kom bij dat kantoren op De Hoek nu al hevig moeten concurreren met sterke locaties rondom het station en op Beukenhorst Zuid. Een gemengde locatie met meer multifunctionele bedrijvigheid, waarbij een levendig HOV-knooppunt als nieuw centrum kan dienen, verbetert de aantrekkelijkheid van het bedrijventerrein en kan de leegstand tegengaan.

Nieuwe ontwikkelingen voegen toe aan een duurzaam karakter van De Hoek

De hierboven genoemde ontwikkelingen zijn ingegeven vanuit het principe dat De Hoek een waardevolle locatie is voor bedrijven en de lokale economie in de Haarlemmermeer stimuleert door het creëren van werkgelegenheid. Behoud van het terrein en behoud van vestigingen en werkgelegenheid staan daarom centraal in de aanpak. Er wordt gezocht naar een duurzame manier om De Hoek verder te brengen. Dit betekent enerzijds bedrijven te stimuleren te investeren in 'groene maatregelen', zoals NSI heeft gedaan met haar nieuwe kantoor en SEGRO bij de ontwikkeling van Zone 001. Anderzijds is het behoud van De Hoek zelf al een duurzaamheidsmaatregel. Investerings in een betere infrastructuur en bereikbaarheid, het helpen zoeken naar een herinvulling van leegstaande panden, het bevorderen van het opknappen van de bestaande private en openbare ruimte en investeerders en eigenaren de mogelijkheid bieden uit te kunnen breiden op de bestaande kavels, maakt van De Hoek een toekomstbestendige en aantrekkelijke werklocatie.

Sfeerbeelden van multifunctionele logistieke hotspots



Randvoorwaarden om deze ambitie te realiseren

De herstructurering moet een bijdrage leveren aan een verbetering van het vestigingsklimaat. De randvoorwaarde om de ambitie te realiseren zijn:

- behoud van de huidige gevestigde bedrijven op De Hoek;
- mogelijke ontwikkeling van een HOV-cluster met extra voorzieningen (bijvoorbeeld horeca, vergaderruimten, broodjeszaak, etc.);
- verbetering van de ontsluiting en bereikbaarheid, zowel naar als op De Hoek en in samenhang met de ontsluiting van De Hoek West en De Hoek Noord;
- verbetering van de uitstraling en verblijfskwaliteit van de openbare en private ruimte door de gewenste beeldkwaliteit op het terrein vast te leggen, verrommeling (zwerfvuil en oneigenlijk ruimtegebruik) tegen te gaan, beschadigingen te repareren en de sociale veiligheid te verbeteren;
- optimale inbreiding en het tegengaan van langdurige leegstand;
- verduurzaming en toekomstbestendigheid van het terrein;
- zorg te dragen voor een (permanente) transparante en heldere communicatiestructuur tussen ondernemers en eigenaren en de gemeente.

Deze randvoorwaarden vormen de basis voor een haalbare en realistische herstructurering. Dit betekent dat er een totaalplan gemaakt moet worden, maar dat niet alle genoemde knelpunten direct opgelost of opgepakt kunnen worden. Een gefaseerde aanpak met een duidelijk prioriteit in acties is het resultaat. Dit betekent bijvoorbeeld dat de gemeente en private partijen vooral inzetten op pragmatische 'kleine' ingrepen om problemen in de beeldkwaliteit en representativiteit van De Hoek op te lossen. Er wordt ook geen actief uitplaatsings- of verplaatsingsbeleid gevoerd. De gemeente zal in eerste instantie vooral zorg dragen voor flankerend en ondersteunend beleid. De mate waarin ondernemers en eigenaren mede investeren in het opknappen van de ruimte bepaalt of het ambitieniveau daadwerkelijk wordt gehaald.

3.2 Uitgangspunten in de herprofilering van De Hoek

De belangrijkste uitgangspunten voor de herprofilering van De Hoek zijn:

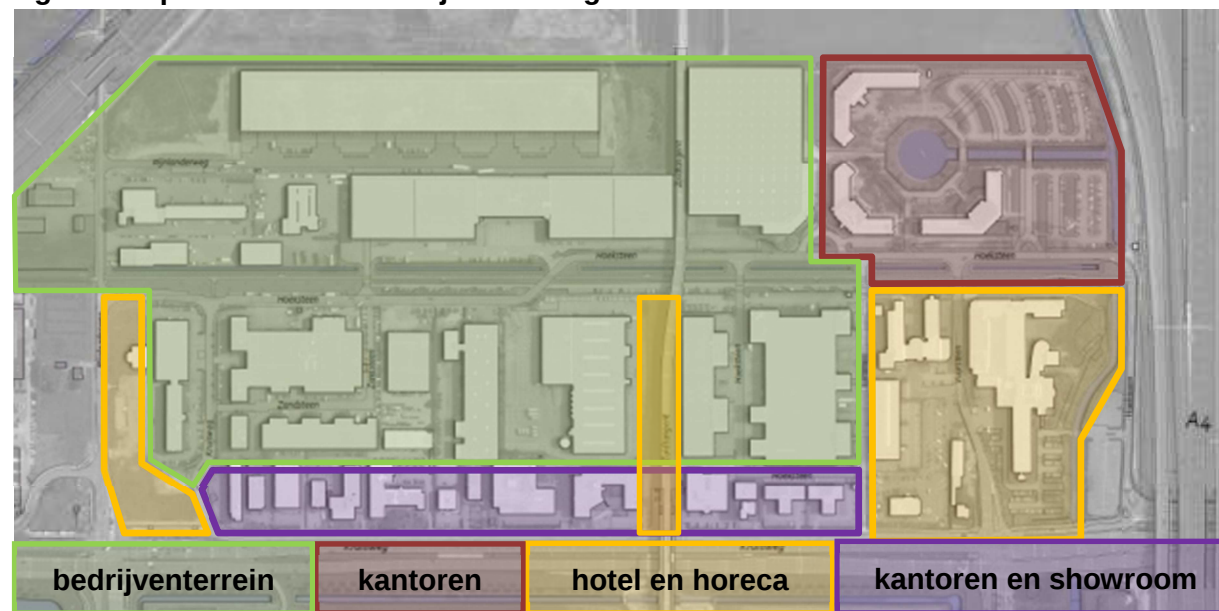
1. De Hoek en omgeving wordt Schiphol West
2. De Hoek krijgt een nieuwe ruimtelijke indeling

De Hoek en omgeving gaat Schiphol West heten...

Allereerst wordt voorgesteld dat De Hoek een naamsverandering zal ondergaan. Om het terrein, in combinatie met de verdere toekomstige ontwikkeling van De Hoek Noord en De Hoek West, een betere positionering te geven binnen de regio en de relatie met Schiphol verder te benadrukken, willen we de drie terreinen in de toekomst aanduiden met de naam **Schiphol West**. Om een naamswisseling mogelijk te maken dient wel afstemming/overeenstemming plaats te vinden met Schiphol NV, ook in verband met bijvoorbeeld het veranderen van de ANWB-bebording of adresgegevens. Daarnaast moet uitgezocht worden hoe de naamswijziging formeel vastgelegd kan worden.

...en krijgt een nieuwe indeling

Figuur 1: opzet nieuwe ruimtelijke indeling De Hoek



Het resultaat is een nieuwe ruimtelijke indeling van het bedrijventerrein. Het gaat om een segmentering naar type functie zoals weergegeven in figuur 1. Deze segmentering dient als basis voor het opstellen van een beeldkwaliteitsplan en als kader voor kansrijke toekomstige (her)ontwikkeling. Het betreft een richtlijn voor nieuwe ontwikkelingen door middel van omgevingsvergunning. Er worden in totaal vier nieuwe deelgebieden onderscheiden (1) bedrijventerrein, (2) kantoren, (3) hotel en horeca en (4) kantoren en showroom.

Bestemmingsplantechnisch gelden dan de volgende randvoorwaarden:

- Bouwhoogte: De hoogtebeperkingen worden ingegeven door de mogelijkheden binnen het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Afwijkingen zijn alleen mogelijk mits er een verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven door de minister van Infrastructuur en Milieu. Er is geen verhoging mogelijk.
- Bebouwingspercentage: Het maximale bebouwingspercentage is gemiddeld 70%. Uitzondering zijn specifiek afgebakende percelen voor kantoorontwikkeling of hotelontwikkeling (een maximum van 100%) en de kantorenstrook aan de parallelweg ten westen van het HOV-knooppunt (een maximum van 60%). Waar een maximum van 100% geldt, maakt het perceel echter onderdeel uit van een grotere kavel die verder onbebouwd moet blijven. Voor het totaal (perceel + omliggende kavel) geldt een percentage van circa 70%. Voorgesteld wordt om het maximale bebouwingspercentage op te rekken naar 80%, onder voorwaarden dat het parkeren op de eigen kavel opgevangen kan worden. Dit stimuleert intensiever ruimtegebruik geeft meer ruimte aan uitbreiding op de eigen kavel.
- Bedrijfsruimtegebruikers:
 - o *Bedrijventerreinen*: alle typen en soorten bedrijvigheid tot en met milieucategorie 3. Hoofdfuncties zijn logistieke dienstverlening, groothandel en productie. Huidige bestemming blijft bestaan. Gestreefd wordt naar het opknappen van de private en openbare ruimte om de beeldkwaliteit te verbeteren.
 - o *Kantoren*: exclusief bestemd voor (solitaire) kantoorontwikkeling. Huidige bestemming blijft bestaan. Een kwaliteitsslag in uitstraling en kleinschaliger en flexibeler indeling van kantoorruimtes kan bijdragen aan het terugdringen van leegstand
 - o *Hotel en horeca*: bestemd voor hotel of horecafuncties. Ook is een ontwikkeling van kleinschalige kantoorachtige of bedrijfsfuncties mogelijk, gericht op dienstverlening. Huidige bestemming rondom de Vuursteen en ten westen van de Rijnlanderweg blijft bestaan (betreft drie hotels, waarvan één in ontwikkeling, en een McDonalds). Het deelgebied rondom de HOV-verbinding kent in de huidige situatie de bestemming 'verkeer'. De bestemming wordt verruimd zodat de mogelijkheid om horecafuncties te ontwikkelen wordt gerealiseerd. In combinatie met een verbetering van de infrastructuur moet de aantrekkelijkheid van het gebied verbeterd worden.
 - o *Kantoren en consument gerichte functies*: bestemd voor kantoorontwikkeling en zakelijke dienstverlening, aangevuld met persoonlijke dienstverlening en andere meer consument gerichte functies. De huidige bestemming laat aan de parallelweg alleen kantoren toe, met uitzondering van een enkel pand (grootschalige detailhandel). Bij concrete initiatieven kan de gemeente meewerken aan wijzigen/verruimen

van de bestemmingsruimte om persoonlijke dienstverlening en andere consumentgerichte functies te ontwikkelen. Dit kan bijvoorbeeld zijn perifere of grootschalige detailhandel (bouwmarkt of kampeerwinkel), zorg (ooglaserkliniek), onderwijs (opleidingscentrum) of leisurefunctie (speelparadijs). Incidentele gevallen zullen getoetst worden aan beleid, waaronder het detailhandelsbeleid.

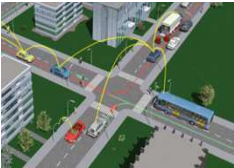
4. ACTIEPROGRAMMA DE HOEK

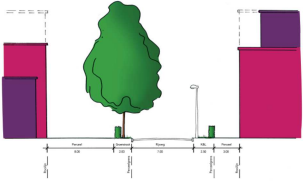
In dit hoofdstuk presenteren we een concreet actieprogramma voor bedrijventerrein De Hoek. Op basis van de analyses en ambities geven we een aantal acties die opgepakt moeten worden om de herstructurering in gang te zetten en uit te voeren.

4.1 Inleiding

De eerder genoemde kansen en knelpunten, de ontwikkelrichting en het ambitieniveau zijn vertaald in acht concrete en haalbare acties. Hieronder worden deze acties in het kort toegelicht. Voor een uitgebreid overzicht en inhoudelijke beschrijving van de acties verwijzen we naar paragraaf 4.3 tot en met 4.10. In paragraaf 4.2 staan de kosten van tussen de verschillende acties beschreven en in 4.11 een indicatieve planning.

Tabel 1: overzichtstabel en omschrijving van acties

actie	omschrijving en resultaat
1. . infrastructuurplan 	• Doel is een goede aansluiting op de A4, en de N201 (betere doorstroming en verminderen congestie) en een goede interne bereikbaarheid van de parallelle Kruisweg. Daarnaast worden de voet- en fietspaden verbeterd (aanleggen fietssnelweg, goed ontsloten HOV-knooppunt naar hele terrein). • De gemeente is opdrachtgever van nieuwe onderzoeken. • Bedrijfsleven levert input, maar is gedeeltelijk ook verantwoordelijk voor opwaarderen kruisingen en wegprofielen (zoals bijv. aan de Vuursteen) omdat wegen privaat eigendom zijn.
2. collectieve organisatie 	• Het bedrijfsleven is verantwoordelijk voor het opzetten van een actieve ondernemersvereniging of het aanstellen van een bedrijvenmanager. • De gemeente zorgt voor een centraal aanspreekpunt voor bedrijven in de vorm van goed accountmanagement. • Bedrijven (ondersteund door gemeente) onderzoeken wenselijkheid om het bedrijvenmanagement/ de ondernemersvereniging uit te bouwen in Parkmanagement of BIZ (ook voor uitvoeren taken van beheer en onderhoud en onderbrengen beveiliging). Mogelijk

	kan dit aansluiten bij het parkmanagement op Schiphol Rijk
3. beeldkwaliteitsplan 	• Er komt een beeldkwaliteitsplan voor heel De Hoek met als doel een goede en strakke beeldkwaliteit van de openbare en private ruimte te realiseren, die goed op elkaar aansluiten. • Beeldkwaliteitsplan wordt door de gemeente opgesteld met hulp en input van ondernemers, waarbij specifieke deelprojecten worden onderscheiden zoals een: - o Groenplan - o Verlichtingsplan - o Bewegwijzering - o Collectieve beveiliging. • Ook wordt voor twee deelgebieden (entree Vuursteen/Kruisweg, entree Hoeksteen/Rijnlanderweg) gebiedsvisies gemaakt in relatie tot uitbouwen hotelcluster (met McDonalds) en realiseren beveiligde entree naar De Hoek Noord. • Mogelijk kan beheer en onderhoud van deelprojecten (verlichting, groen, beveiliging) overgeheveld worden in Parkmanagement/ BIZ (met financiering van gemeente)
4. groenplan 	• Gemeente stelt, met input van bedrijfsleven, een groenplan op om meer uniformiteit en kwaliteit te krijgen in groenstructuren en -voorzieningen. Het bedrijfsleven wordt gevraagd actief te participeren in het opwaarderen van groen. Een hoge kwaliteit aan groen verbetert de verblijfskwaliteit (lunchrondje) en is aantrekkelijk voor bezoekers.
5. verlichtingsplan 	• Gemeente stelt, met input van bedrijfsleven, een verlichtingsplan op met als doel goed functionerende en voldoende verlichting op het terrein (mogelijk ook duurzaam en slim). Bedrijfsleven zorgt voor een aanpak van verlichting op private ruimte. Resultaat is een veiliger en duurzamer De Hoek.
6. collectieve beveiliging	• Beveiliging gebeurt nu door individuele bedrijven of ondernemers, maar draagt nog niet voldoende bij aan een veilig De Hoek. Bedrijfsleven gaat intensiever samenwerken en zorgt voor collectieve beveiliging, eventueel inclusief cameratoezicht (op entrees). Mogelijk met

	financiële ondersteuning van gemeente en ondergebracht in Parkmanagement/Biz
7. bewegwijzering 	De Hoek moet op de kaart komen. Het gebied moet een duidelijk uitstraling krijgen. Bedrijfsleven investeert in nieuwe borden en reclame voor private ruimte (volgens beeldkwaliteitsplan) en gemeente investeert in bebording naar het terrein toe (straatnamen, ANWB-bebording)
8. gebiedsontwikkeling HOV-knooppunt 	Gemeente gaat de markt uitnodigen een gebiedsontwikkeling te realiseren rondom een verbeterd HOV-knooppunt onder de Zuidtangent met mogelijkheden voor horeca, broodjeszaak, OV-voorzieningen (bijv. AH to go, Kiosk). De markt is trekker en ontwikkelaar, de gemeente faciliteert en begeleidt.

4.2 Kostenoverzicht Plan van Aanpak

Kosten voor de herprofilering van De Hoek zitten vooral in de uitvoering

De kosten van alle acties zijn in onderstaande tabel uitgesplitst naar onderzoeks- en plankosten en uitvoeringskosten. De kosten zijn exclusief de inzet van projectmanagement. Deze tabel geeft een indicatief beeld van de geraamde plankosten om de verschillende (deel)acties voor een herstructurering op De Hoek uit te werken. De kosten voor de uiteindelijke voorbereiding en uitvoering van de verschillende onderdelen van dit plan zijn niet meegenomen. Dat hangt namelijk erg af van de uitwerking van de maatregelen en het ambitieniveau.

Tabel 3: indicatieve totale kosten voor de herstructurering van De Hoek

actie	onderzoeks- en plankosten (eenmalige)	uitvoering (kosten per jaar)
1. infrastructuurplan	opstellen globaal ifrastructuurplan € 10.000 tot € 12.500	n.n.t.b.
2. collectieve organisatie en communicatie	onderzoek & draagvlakmeting: € 7.500 tot € 15.000	opzetten parkmanagement en uitvoering takenpakket € 100.000 tot € 200.000 aanstellen (bedrijfs)accountmanagement (2x) 0,2 tot 0,4 fte is circa € 20.000
3. beeldkwaliteitsplan	opstellen plan en gebiedsvisies € 10.000 tot € 12.500	PM
4. groenplan	onderzoek & opstellen groenplan € 5.000 tot € 10.000	uitvoeren verbeteringen PM
5. verlichtingsplan	onderzoek & opstellen verlichtingsplan € 5.000 tot € 10.000	reparatie & uitvoering PM
6. collectieve beveiliging en cameratoezicht	onderzoek behoefte € 2.500	uitvoeren beveiliging en cameratoezicht € 25.000 tot € 50.000
7. bewegwijzering	onderzoek € 2.500	uitvoeren bewegwijzering € 25.000 tot € 50.000
8. gebiedsontwikkeling HOV-knooppunt	uitwerken gebiedsvisie € 5.000 tot € 10.000 bestemmingsplan wijziging PM	uitvoeren herontwikkeling PM
totaal	€ 47.500 tot € 75.000	PM

Aandeel gemeente versus aandeel bedrijfsleven

De gemeente heeft budget beschikbaar gesteld om een plan voor de infrastructuur en de beeldkwaliteit op te stellen. Dekking voor de overige acties en voor de uitvoering moet nog gevonden worden en is nadrukkelijk onderdeel van de uitwerking door het bedrijfsleven en de gemeente samen, wellicht met subsidie van derden.

In dit Plan van Aanpak is een bepaalde ambitie neergelegd ten aanzien van de inzet van de gemeente en van het bedrijfsleven. Van de onderzoeks- en plankosten komt 85 tot 90% van het totaal voor rekening van de gemeente. Het bedrijfsleven zal ongeveer 10 tot 15% van de kosten moeten dekken.

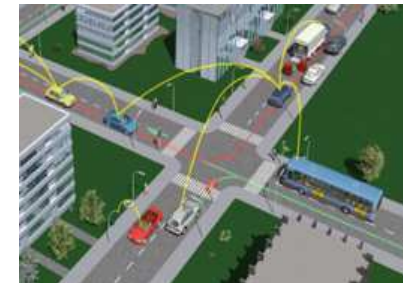
De doelstelling is dat het bedrijfsleven samen met de gemeente actief participeert in de uitvoering. Dit betekent dat het bedrijfsleven ook deelt in de kosten van de uitvoering. Afhankelijk van het gekozen ambitieniveau voor het opknappen en onderhouden van de private en openbare ruimte wordt verwacht dat het bedrijfsleven ook meer investeert. Een goed voorbeeld is de financiële bijdrage van een ontwikkelende partij op De Hoek in het verbeteren van de infrastructuur en bereikbaarheid op de Hoeksteen.

Het zoeken en vinden van financiële dekking is vooral maatwerk. Daarom wordt op voorhand niet bepaald welke partij, welke kosten van de uitvoering moet gaan dragen. Belangrijk is dat dit in gezamenlijk overleg tussen gemeente en private partijen gebeurt. Overigens zijn mogelijke subsidieregelingen van de provincie of het Rijk niet meegenomen. De aanpak en inzet voor De Hoek zal deel uitmaken van de integrale aanpak van de Gemeente Haarlemmermeer en opgenomen worden in de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's voor de herstructurering van de bedrijventerreinen.

In de volgende paragrafen zijn de acties uitgewerkt en toegelicht. De omvang, inhoud en impact van de afzonderlijke (deel)acties dienen vaak nader onderzocht te worden op (financiële) haalbaarheid.

4.3 Actie 1: opstellen, uitwerken en gefaseerde uitvoering nieuw infrastructuurplan

Waarom: Het is het algemene beeld, gedeeld door ondernemers, eigenaren en gemeente, dat de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het terrein in zijn geheel, maar ook van de bedrijven op het terrein, beter kan en moet. Met de verlegging van de N201 en de vernieuwde aansluiting van de N201 op de A4 wordt al een belangrijke stap gemaakt. Rest een verbetering van de interne en externe ontsluiting van De Hoek zelf.



Wat: Het opstellen, uitwerken en de uitvoering van een infrastructuurplan is complex. Er is een groot aantal deelprojecten dat verder uitgewerkt moet worden. Nader onderzoek is nodig over een wenselijke en haalbare ontsluiting, die rekening houdt met de wensen en eisen van alle betrokkenen. Het infrastructuurplan dient als leidend kader voor de uitwerken van alle deelprojecten en geeft een helder beeld over welke acties, wanneer uitgevoerd worden. Hieronder volgt een zo concreet mogelijke input voor het op te stellen infrastructuurplan. Daarbij worden verbeteringen voor de auto-infrastructuur gescheiden van verbeteringen voor het fiets- en wandelverkeer.

Verbeteringen voor de auto-infrastructuur

- a) De Rijnlanderweg wordt opgewaardeerd en vormt een hoofdontsluitingsroute voor Bedrijventerrein De Hoek. Planvorming is in een vergevorderd stadium. Uitvoering is afhankelijk van de ontwikkeling van De Hoek Noord en De Hoek West en vindt naar verwachting plaats eind 2012.
- b) De Vuursteen blijft gehandhaafd als tweede ontsluitingsroute. De wens is de Vuursteen recht te trekken en zorg te dragen voor een goede verkeersafwikkeling naar de twee hotels en McDonalds. Onderzoek is nodig

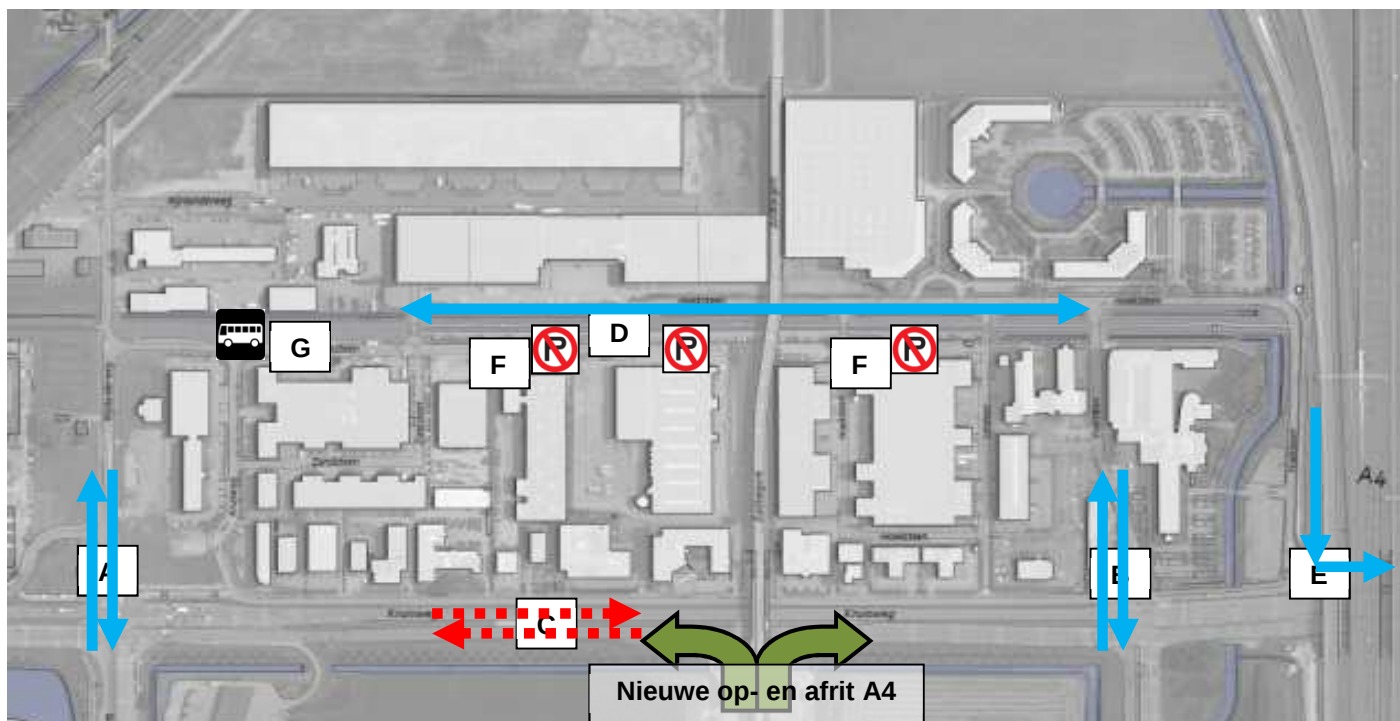
met betrekking tot het traject, de financiering en de rolverdeling bij het project, ook omdat de weg niet geheel gemeentelijk grondbezit is. Onderzoek en planvorming vindt plaats begin maart 2012. Deze maatregelen is als wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan opgenomen en voor uitvoering moet een wijzigingsplan worden vastgesteld. Uitvoering van het rechte trekken kan op zijn vroegst plaatsvinden medio 2013. Medio 2013 wordt geprobeerd de uitvoering te combineren met de herprofilering van de Kruisweg door de provincie.

- c) Opwaardering van de parallelle Kruisweg. Er wordt gestreefd naar een betere directe aansluiting van de parallelle Kruisweg, richting de Kruisweg. Onderzoek is nodig om te bepalen of een betere ontsluiting mogelijk is:
- a. op de nieuw te realiseren op- en afrit van de verlegde A4;
 - b. direct op de Rijnlanderweg;
 - c. direct op de (rechtgetrokken) Vuursteen.
 - d. met tweerichtingsverkeer op de parallelle Kruisweg

Onderzoek vindt plaats medio 2012. Dit onderzoek kan pas van start gaan nadat duidelijkheid is over het wel of niet rechte trekken van de Vuursteen, de opwaardering van de Rijnlanderweg en de aansluiting van de A4. Dit project heeft prioriteit omdat het van belang is voor een verbetering van de uitstraling en beeldkwaliteit van de zichtzone langs de Kruisweg.

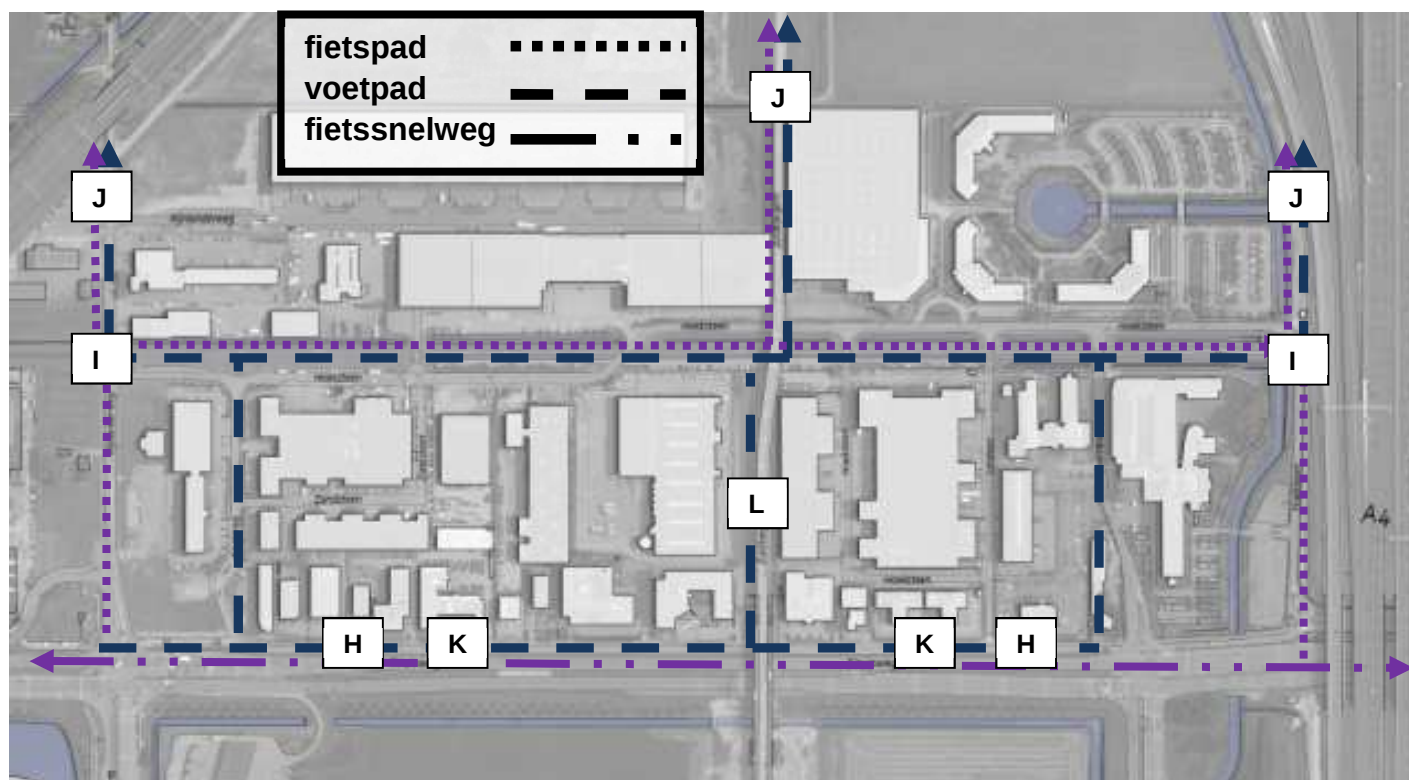
- d) De wens is de Hoeksteen te verleggen teneinde 'de knik' uit de weg te halen. Bij het verleggen wordt rekening gehouden met bestaande (ondergrondse) infrastructurele belemmeringen. De Hoeksteen krijgt een breed wegprofiel. Directe betrokkenheid van private partijen is nodig in verband met versnipperd eigendom en de mogelijke route. Onderzoek over mogelijke route, profiel en ligging vindt plaats vanaf 2012. Planvorming vindt plaats vanaf medio 2012. Uitvoering zal naar verwachting plaatsvinden vanaf medio 2014, omdat de prioriteit vooral ligt bij een opwaardering van de parallelle Kruisweg, de Rijnlanderweg en een verbeterde ontsluiting via de Vuursteen.

Figuur 2: ingrepen, verbeteringen en aanpassingen aan de auto-infrastructuur.



- e) De 'directe route' via de Hoeksteen naar de Rijkersstreek en Schiphol blijft behouden voor het verkeer vanuit De Hoek. Een directe aansluiting van de Rijkersstreek op de Kruisweg/N201 is wenselijk om de verkeersdruk op de Vuursteen door verkeer van en naar Schiphol te verminderen.
- f) De openbare parkeerplaatsen langs de Hoeksteen verdwijnen, mogelijk voor een verbreding en verlegging van de Hoeksteen, voor meer en hoogwaardiger groen of verkocht aan private partijen voor uitbreiding van kavels en panden. Het afsluiten van de parkeerplaatsen gebeurt medio 2012. De fysieke verwijdering van de parkeerplaatsen vindt plaats medio 2014.

- g) Reservering HOV/OLV¹-route over de Hoeksteen in de toekomst. Vooruitlopend op deze reservering is het mogelijk dat de huidige busroutes ook via de Hoeksteen gaan lopen. Het onderzoek zal gelijk lopen aan het onderzoek over de opwaardering van de Kruisweg (eind 2012). Realisatie is mede afhankelijk van wensen en medewerking van Connexxion.



Figuur 3: ingrepen, verbeteringen en aanpassingen aan de fiets- en wandelinfrastructuur.

¹ HOV = Hoogwaardige Openbaarvervoer Verbinding; OLV = Ongestoorde Logistieke verbinding naar Schiphol.

Verbeteringen voor fiets- en wandelverkeer

- h) Het fietspad op de rijbaan van de parallelle Kruisweg blijft behouden en wordt verbeterd tot een fietssnelweg. Het fietspad langs de Hoeksteen en Rijnlanderweg wordt verbeterd en krijgt een meer permanente uitstraling. De realisatie van de fietssnelweg is afhankelijk van duidelijkheid door het onderzoek over het wel of niet rechte trekken van de Vuursteen, de opwaardering van de Rijnlanderweg en de aansluiting van de A4. Planvorming en uitvoering vinden plaats vanaf medio 2012.
- i) Het fietspad aan de oostzijde van de Hoeksteen, in de richting van de Rijkersstreek, blijft behouden en wordt aangesloten op de fietssnelweg onder de A4 door. Het fietspad aan de westzijde van de Hoeksteen, langs de Rijnlanderweg, krijgt een permanente uitstraling en wordt aangesloten op het fietspad langs de Hoeksteen en de fietssnelweg. Het aantakken op de fietssnelweg is uiteraard afhankelijk van de realisatie ervan. Dit project loopt gelijk met onderdeel h).
- j) Er wordt onderzocht op welke plekken een aansluiting mogelijk is van fiets- en voetpaden naar De Hoek Noord. Onderzoek gaat plaatsvinden in maart 2012. Realisatie van nieuwe aansluitingen gaat tegelijk met de ontwikkeling van De Hoek Noord (2012).
- k) De voetpaden langs de parallelle Kruisweg worden aangepast en waar mogelijk verbreed. Dit project kan pas uitgevoerd worden nadat er duidelijkheid is over de mogelijke route en het profiel van de parallelle Kruisweg. De planvorming vangt medio 2012 aan. De uitvoering gaat tegelijkertijd met de uitvoering van h).

Hoe:

1. Opstarten van verschillende (deel)onderzoeken naar mogelijkheden (en onmogelijkheden) om de infrastructuur te verbeteren op de verschillende locaties. Daarbij moet ook rekening gehouden worden met provinciale afspraken – over het verleggen van de op- en afritten van de A4, het verleggen van de N201 en het aanpakken van de kruising Rijnlanderweg-Kruisweg – en toekomstige ontwikkeling (en ontsluiting) van De Hoek Noord en De Hoek West. Ook met de wensen en voorkeuren van ondernemers en eigenaren, die zijn opgenomen in de haalbaarheidsanalyse en in deze rapportage, dienen als input voor het verbeteren van de infrastructuur.
2. Alle partijen (overheden, ondernemers en eigenaren en andere belanghebbenden) worden direct bij het besluitvormingsproces betrokken. Betrokkenen worden op de hoogte gehouden van vorderingen in het onderzoek en de besluitvorming via nieuwsbrief, meetings of andere vormen van communicatie.
3. Daarna wordt een kostenanalyse gemaakt, de private betrokkenheid vastgelegd en wordt besloten wat de fasering is van de verschillende deelprojecten.
4. Vervolgens worden de private en publieke investeringen gereserveerd.

5. En vindt een gefaseerde aanpak van de infrastructuur plaats.

Locatie: zie figuur 2 en 3

Rolverdeling:

De gemeente heeft een regiefunctie en is verantwoordelijk voor het geven van opdracht voor de verschillende (deel)onderzoeken. De provincie Noord Holland en het Rijk zijn verantwoordelijk voor het verleggen, verbeteren en opknappen van de provinciale infrastructuur (N201) en de op- en afrit naar de A4. De gemeente is hier echter direct bij betrokken omdat het direct van invloed is op de verbetering van de ontsluitingsmogelijkheden naar en van De Hoek. De gemeente is verantwoordelijk voor het onderhoud, beheer en verbeteren van de openbare infrastructuur op De Hoek. Een deel van de infrastructuur is echter in bezit van private partijen. Mogelijk kunnen of moeten deze partijen een bijdrage leveren aan het verbeteren en opknappen van de interne infrastructuur op De Hoek (eventueel door middel van ruilverkaveling). Ook is de gemeente verantwoordelijk voor de communicatie naar ondernemers en eigenaren.

De bedrijven en eigenaren, inclusief de betrokken partijen bij de ontwikkeling van De Hoek Noord (Segro) en De Hoek West (Hillgate Properties), zijn direct betrokken bij de onderzoeken, leveren input (zie ook de Haalbaarheidsanalyse en dit Plan van Aanpak) en dragen ook een deel van de kosten voor de uitvoering.

Indicatieve kosten:

De omvang van de onderzoeken en onduidelijkheid over de fasering, participatie van private partijen en omvang van de uit te voeren projecten maakt het lastig om een inschatting te maken van de mogelijk kosten. De kosten (en mogelijk opbrengsten) worden nader bepaald in de toekomstige onderzoeken.

4.4 Actie 2: collectieve organisatie en heldere communicatie

Waarom: de communicatielijnen tussen bedrijven en tussen de gemeente en bedrijven is niet altijd helder en transparant. Om zaken geregeld te krijgen moeten bedrijven soms bij verschillende gemeenteloketten aankloppen om een relatief klein probleem op te lossen, of om verbeteringen en verbouwing mogelijk te maken. Daar staat tegenover dat de bedrijven onderling niet verenigd zijn. Het is voor de gemeente vaak onduidelijk wat de (gedeelde) wens of behoefte is van ondernemers en eigenaren.



Wat: Enerzijds moet er bij de gemeente een duidelijk aanspreekpunt zijn voor de bedrijven. Dit kan georganiseerd worden door het aanstellen van een accountmanager. Deze persoon kan er voor zorgen dat alle klachten, wensen, plannen en eisen die ondernemers en eigenaren hebben of ervaren gebundeld kunnen worden. Contact kan sneller gelegd worden binnen de gemeentelijke organisatie. Het kan bijvoorbeeld gaan om op- of aanmerkingen over de kwaliteit van de openbare ruimte (kapotte verlichting, slecht onderhoud van groen, kapotte wegen, et cetera), of plannen voor verbouwing of vergunningaanvragen.

Anderzijds komt er voor de bedrijven ook een bedrijvenmanager of een ondernemersvereniging. Deze organisatie of persoon staat voor de belangen van de bedrijven, ondernemers en eigenaren. Om het gemeentelijk accountmanagement te ondersteunen is een heldere en duidelijke communicatie vanuit bedrijven en ondernemers ook een belangrijke tool. Regelmatig contact via nieuwsbrieven, bedrijvenbezoeken etc. kan daarbij helpen. De bedrijvenmanager of ondernemersvereniging:

- weet precies wat er bij de ondernemers leeft en koppelt ondernemers aan elkaar en aan andere organisaties;
- heeft een sterke rol bij de herstructurering en het behouden van de kwaliteit (hij is mede verantwoordelijk voor het vertalen van gemeentelijk beleid, eventueel in samenwerking met de bedrijvenaccountmanager, naar ondernemers en eigenaren);
- kan ondernemers met plannen (voor uitbreiding, verbouwing, duurzaamheidsinitiatieven, etc.) soepel door het gemeentelijk apparaat leiden;
- kan de ondernemer met ruimtevraag gericht helpen zoeken naar passende, alternatieve oplossingen voor verhuizing (met behulp van de SER-ladder).

De ondernemersvereniging of de bedrijvenmanager is een eerste opstap naar het opzetten van een parkmanagementorganisatie of BIZ. Een groot deel van de ondernemers ziet het voordeel in van een goed

lopende collectieve beveiliging (waaronder bijvoorbeeld ook cameratoezicht), het aanbrengen van een uniform bewegwijzeringssysteem en het verbeteren van de verblijfskwaliteit en het groen. Dit zijn thema's bij uitstek die door een parkmanagementorganisatie opgepakt kunnen worden. Zowel de bedrijvenmanager als de accountmanager heeft een ondersteunende functie bij het opstellen en uitvoeren van de verschillende (hierboven genoemde) deelprojecten en het samenbrengen van de partijen.

Hoe:

1. Aanstellen van een bedrijvenmanager of opzetten van een ondernemersvereniging.
2. Aanstellen van een centraal aanspreekpunt voor bedrijven en ondernemers binnen de gemeente: de accountmanager,
3. Bedrijvenmanager of ondernemersvereniging verzamelt en beheert de klachten en wensen van ondernemers en eigenaren, functioneert als centraal aanspreekpunt en heeft direct contact met de accountmanager bij de gemeente.
4. De bedrijvenmanager of ondernemersvereniging is verantwoordelijk voor het uitwerken van een basispakket voor een parkmanagementorganisatie of BIZ om vervolgens daarmee de boer op te gaan: een onderzoek naar de behoefte naar parkmanagement of BIZ. Hij wordt daarin ondersteund door de gemeente via de accountmanager.
5. Op basis van het onderzoek (indien er voldoende behoefte is aan parkmanagement of BIZ) een officiële draagvlakmeting uitvoeren. Vervolgens parkmanagementorganisatie opzetten en onderbrengen van collectieve taken, die ook voortvloeien uit de eerder genoemde deelprojecten en acties. Mogelijk kan dit aansluiten bij het parkmanagement op Schiphol Rijk
6. Mogelijk uitbreiden van het takenpakket in de toekomst op basis van nieuwe voorkeuren, wensen en eisen bij bedrijven en ondernemers.

Locatie: niet van toepassing

Rolverdeling:

De gemeente is verantwoordelijk voor het aanstellen van de gemeentelijke accountmanager. De gemeente, of accountmanager, ondersteunt de bedrijvenmanager bij het onderzoek naar en het opzetten van parkmanagement. De bedrijven en eigenaren, inclusief de betrokken partijen bij de ontwikkeling van De Hoek Noord (Segro) en De Hoek West (Hillgate Properties), zijn verantwoordelijk voor het aanstellen van de ondernemersvereniging of bedrijvenmanager. Ondernemers en eigenaren op De Hoek bepalen mede het ambitieniveau en de

organisatievorm van de nieuwe parkmanagementorganisatie/BIZ. Verder zijn zij hoofdfinancier. Mogelijk kunnen de eerder aangestelde bedrijfsmanager en gemeentelijke accountmanager de begeleidende of regiefunctie op zich nemen en zorg dragen voor de communicatie en het onderzoek.

Indicatieve kosten:

- Aanstellen gemeentelijk accountmanagement: 0,1 tot 0,2 fte: circa € 10.000 (100% financiering door gemeente).
- Aanstellen bedrijvenmanagement: 0,1 tot 0,2 fte: circa € 10.000 (100% financiering door private partijen).
- Eerste inventarisatie: € 2.500 tot 5.000 (hoofdfinancier zijn ondernemers en eigenaren (> 50%), gemeente en/of provincie is cofinancier (<50%) mogelijk ook via subsidie).
- Draagvlakmeting: € 5.000 tot € 10.000 (gezamenlijk gedragen traject van gemeente, ondernemers en eigenaren; > 50% financiering bedrijfsleven en gemeente en/of provincie is cofinancier (<50%) mogelijk ook via subsidie).
- Opzetten parkmanagement is afhankelijk van het ambitieniveau en de inhoud van het takenpakket. Een basispakket met beveiliging, onderhoud van groen, bewegwijzering en infrastructuur kost circa tussen de € 100.000 en € 200.000 (gefinancierd door ondernemers en eigenaren). Afhankelijk van ambitieniveau en takenpakket dragen ondernemers en eigenaren meer bij (of op basis van WOZ-waarde); 10 tot 30% financiering gemeente (bijvoorbeeld inzetten van onderhoudsbudgetten bij overdracht van beheer openbaar gebied of medefinanciering deelactiviteiten parkmanagement zoals opzetten bewegwijzering, collectieve beveiliging of verlichting) en 70 tot 90% financiering bedrijfsleven).

4.5 Actie 3: opstellen beeldkwaliteitsplan

Waarom: De beeldkwaliteit op de openbare en private ruimte is niet optimaal. Het terrein heeft een verrommelde uitstraling. De samenhang tussen de (beeld)kwaliteit van de openbare en private ruimte ontbreekt.

Wat: Het doel is de beeldkwaliteit van de openbare en private ruimte op elkaar aan te laten sluiten. Het beeldkwaliteitsplan brengt de verschillende deelprojecten (verlichtingsplan, groenplan, collectieve veiligheid & cameratoezicht, duurzaamheidsinitiatieven) bij elkaar en zorgt voor een koppeling tussen deze projecten. In het beeldkwaliteitsplan wordt de gewenste ruimtelijke en architectonische kwaliteit en uitstraling op private en openbare ruimte vastgelegd. Hierbij gaat het om het gewenste kleurgebruik, materiaalgebruik, bouwhoogtes, geveluitstraling en groenstructuren, rekening houdend met bestaande bebouwing en de nieuwe ruimtelijke indeling. Hierbij moet opgemerkt worden dat het gaat om het vastleggen van een ontwikkelkader waarmee rekening gehouden moet worden. Het betekent niet dat, indien goed beargumenteerd, afwijkende ontwikkelingen en plannen niet gerealiseerd kunnen worden. De in beeldkwaliteitsplan gebruikte referentiebeelden en principetekeningen dienen als inspiratiebron voor het ontwerp van de kavels, bedrijven en panden, en vormen geen allesomvattende en letterlijk te interpreteren weergave van het gewenste beeld. Ook zal in het plan een relatie gelegd worden met de ontwikkelingen en gewenste beeldkwaliteit op De Hoek West en De Hoek Noord.

Het beeldkwaliteitplan krijgt een directe relatie met de welstandnota en wellicht op termijn met het bestemmingsplan. In de voorschriften van het bestemmingsplan wordt aangegeven dat burgemeester en wethouders bevoegd zijn nadere eisen te stellen met betrekking tot (de situering, afmetingen en de vormgeving van gebouwen), indien dit naar hun oordeel noodzakelijk is in verband met het waarborgen van een goede ruimtelijke kwaliteit. Nadat het beeldkwaliteitplan is vastgesteld kan het als

sfeerbeelden voor beeldkwaliteitsplan

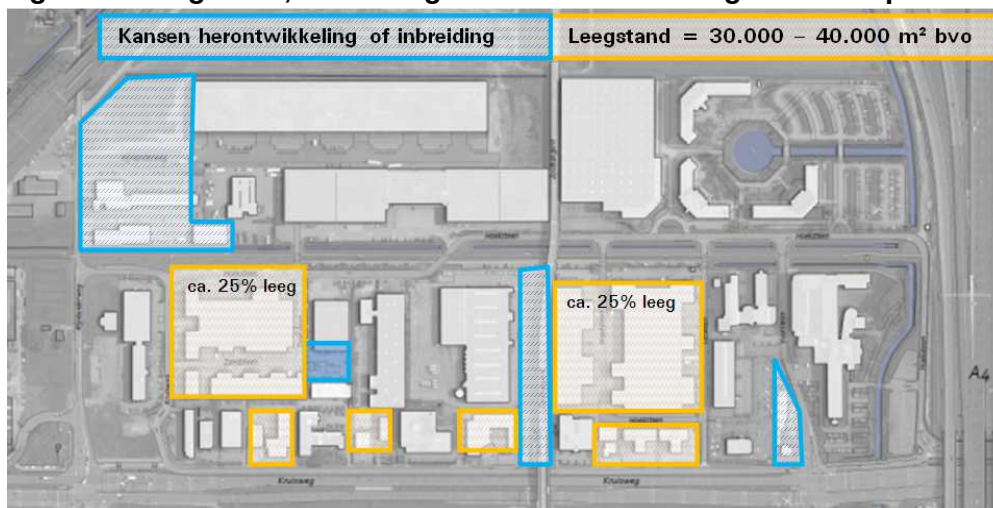


toetsingskader worden toegepast. Initiatiefnemers die bouwplannen willen realiseren zullen zowel met het bestemmingsplan, als met het beeldkwaliteitplan rekening dienen te houden.

Hoe: realisatie van een goede verblijfskwaliteit en hoogwaardiger openbaar groen bestaat globaal uit de volgende stappen:

1. Opstellen, afstemmen en integreren van de verschillende deelprojecten (verlichtingsplan, groenplan, cameratoezicht, etc.).
2. Inventariseren, aanvullen en vastleggen van de gewenste beeldkwaliteit op de verschillende deelgebieden, zowel op de openbare als private ruimte. Hierbij wordt aansluiting gezocht met private initiatieven (zie box 1).

Figuur 4: Leegstand, inbreidings- en herontwikkelingskansen op De Hoek



Bron: De Stec Groep, 2011

3. Specifiek worden er drie gebiedsvisies gemaakt voor:
 - a. aanpak/ herontwikkeling oostelijke entree. Het rechte trekken van de Vuursteen en verbeteren van de private ruimte (vooral parkeren). Direct betrokken en verantwoordelijk voor het opstellen van de visie zijn gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord Holland (aantakking op de N201), McDonalds, NH Hotels en Bastion Hotel.

- b. aanpak/ herontwikkeling westelijke entree. Het opwaarderen van de Rijnlanderweg, in combinatie met mogelijke verleggen van de Hoeksteen en de entree naar De Hoek Noord). Direct betrokken en verantwoordelijk voor het opstellen van de visie zijn Segro, Hillgate Properties, de gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord Holland (aantakking op de N201).
 - c. aanpak/ herontwikkeling HOV-knooppunt (zie ook actie 8). Gemeente zorgt voor een kader waarbinnen ontwikkelingen mogelijk worden, welke door de markt moeten worden opgepakt.
4. Opstellen en vervolgens vaststellen van het beeldkwaliteitsplan.

N.B. het opstellen, uitvoeren en de realisatie van het groenplan, verlichtingsplan, bewegwijzering en collectieve beveiliging en cameratoezicht moet tegelijkertijd opgepakt worden met het opstellen, uitvoeren en de realisatie van het beeldkwaliteitsplan en het infrastructuurplan. Het is niet wenselijk ingrepen te doen op het bedrijventerrein, die in een later stadium teniet worden gedaan door tegenstrijdige ingrepen uit andere plannen.

Box 1: Private initiatieven en plannen op De Hoek

Vershillende beleggers, ontwikkelaars, eigenaren van panden en vastgoedpartijen op De Hoek hebben recentelijk geïnvesteerd in panden en kavels om de verhuurbaarheid en aantrekkelijkheid te verbeteren. IN deze box vindt u een kort overzicht wat er is gebeurd en waarom. Ook biedt het een overzicht van de plannen die private partijen hebben om naar de toekomst toe de kwaliteit van de panden en kavels te verbeteren en daarmee een bijdrage te leveren aan de herstructurering op De Hoek.

SEGRO: SEGRO is direct betrokken bij de ontwikkeling van De Hoek Noord, maar heeft ook op De Hoek veel vastgoed in haar portefeuille. SEGRO heeft dan ook belang bij een goede uitstraling, bereikbaarheid en kwaliteit van De Hoek. Daarom investeert SEGRO in haar eigen panden en kavels. Een goed voorbeeld is de Zone 001. Op het oude McCain terrein zijn nieuwe logistieke bedrijfspanden gerealiseerd, waarbij duurzaamheid een belangrijk thema is. De panden zijn gerealiseerd met mossedum daken. Daarnaast heeft SEGRO de uitstraling van bestaande panden (aan de Hoeksteen) verbeterd door de gevels te verbeteren en te schilderen. Belangrijk voor SEGRO in de ontwikkeling van De Hoek Noord is dat er een goede beveiliging op het terrein komt, samen met parkmanagement. Dit biedt naar de toekomst toe aanknopingspunten voor dergelijke faciliteiten op De Hoek Bestaand.



NSI: NSI probeert binnen de bestaande portefeuille meerwaarde te creëren voor de aandeelhouders door te investeren in de panden, maar ook door een actief aan- en verkoopbeleid. De meerwaarde wordt gecreëerd door panden te verduurzamen en toekomstvast te maken. Eind 2010 heeft NSI een



kantoorpand uit de eigen portefeuille tot hoofdkantoor verbouwd en daarbij een verduurzaming van energielabel F naar A gerealiseerd. Zo is het kantoorpand nu voorzien van energiezuinige verlichting en een lichtregelsysteem, intelligente en energie-efficiënte verwarming, koeling en ventilatie, windmolens (zogenaamde Oonqi's), zonnepanelen en een geavanceerd energiemonitoringsysteem.

Avio Trade park 1 en 2: Verschillende beleggingsmaatschappijen en beheerders zijn actief op Avio Trade Park 1 (tussen de Hoeksteen en de Zandsteen) en Avio Trade Park 2 (rondom de Leistein). Avio Propco en het Benelux Investeringsfonds bezit deze panden. Het beheer en onderhoud is vaak in handen van derden, zoals Internos of Cushman & Wakefield. Beide parken kennen een wat hogere leegstand, vooral in de kantoorpanden, en de logistieke panden voldoen niet meer geheel aan de wensen en eisen van de logistieke dienstverlening in deze tijd. De panden zijn te laag en beschikken vaak niet over loadingdocks. Toch zijn de eigenaren en beheerders bezig met het opknappen van de private ruimte, of maken hiervoor plannen. Het gaat vooral om praktische ingrepen die snel resultaat opleveren zoals het opknappen (refurbishment) van de kantoorruimte, het aanbrengen van meer groen, het reinigen of schilderen van de gevels en het aanbrengen van meer uniforme reclame of bewegwijzering. Door modelruimten in te richten wordt vervolgens geprobeerd de aantrekkelijkheid en mogelijkheden van de ruimten aan potentiële huurders te laten zien.



NH Hotel, Bastion Hotel en McDonalds: Bastion hotel heeft plannen voor uitbreiding. Een opwaardering van de directe omgeving hoort daarbij. Ook het verbeteren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid is een onderdeel van de verbetering. NH wil graag meedenken over het verbeteren van de aansluiting van de Vuursteen op de N201 in combinatie met een herontwikkeling van verouderd vastgoed aan de Vuursteen. Verbeteringen van duurzaamheidsaspecten, zoals isolatie, verlichting en energie, worden meegenomen. Zo is Bastion aangesloten bij Green Key, een duurzaamheidskenmerk voor toeristische en zakelijke accommodaties. Investeringsplannen op het deelgebied rondom de Vuursteen komen daarmee ten goede van De Hoek in zijn geheel, mede omdat de hotels op een zichtlocatie langs de A4 zitten. Ook de McDonalds is bereid om te investeren in zijn omgeving en te kijken of er mogelijkheden zijn om zwerfvuil op het terrein tegen te gaan (door bijvoorbeeld meer prullenbakken op het hele terrein neer te zetten) en een bijdrage te leveren aan het oplossen van de parkeerproblematiek. Het maken van een gebiedsvisie voor dit deelgebied waarbij deze drie partijen betrokken zijn kan een belangrijke bijdrage leveren aan de kwaliteitsverbetering van De Hoek.



Bovengenoemde partijen hebben circa 60 % van al het vastgoed in hun bezit. De gemeente wil daarom samen met deze partijen de acties en verbeteringen goed stroomlijnen en kijken waar aansluiting gevonden kan worden bij de herstructurering op het openbaar gebied. Mogelijk kunnen zo win-win situaties gecreëerd worden waarbij de panden en kavels aan kwaliteit

winnen, terwijl de openbare ruimte en bereikbaarheid verbeterd. Daarom wil de gemeente samen met deze partijen gebiedsvisies gaan maken voor deelgebieden waar leegstand is, of juist kansen zijn op het gebied van infrastructuur. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de leegstaande plekken

Locatie: voor het gehele terrein.

Rolverdeling:

De gemeente is trekker, projectleider en (hoofd)financier. Bij de (deel)gebiedsvisies oostelijke entree, westelijke entree en HOV-knooppunt zijn echter de private partijen trekker en hoofdfinancier. De gemeente heeft dan vooral een ondersteunende functie. Ook is de gemeente verantwoordelijk voor de communicatie naar ondernemers en eigenaren. Het maken van de verschillende deelprojecten en het samenvoegen van deze deelprojecten in het op te stellen beeldkwaliteitsplan gebeurt door de gemeente.

Een koppeling tussen de verbetering van de kwaliteit van de groenstructuren en verblijfskwaliteit op openbare en private ruimte is mede de verantwoordelijkheid van ondernemers en eigenaren. Het beeldkwaliteitsplan geeft daarbij de gewenste ontwikkelrichting aan.

Private partijen zijn zelf verantwoordelijk voor het laten aansluiten van de beeldkwaliteit op de kavels en van de panden, op het plan. Betrokken zijn alle eigenaren en ondernemers op De Hoek Bestaand en de betrokken partijen bij de ontwikkeling van De Hoek Noord (Segro) en De Hoek West (Hillgate Properties). De overige betrokken partijen leveren input voor het beeldkwaliteitsplan.

Indicatieve kosten:

- Opstellen van deelprojecten: zie kosten onder de hierna te behandelen deelprojecten.
- Opstellen beeldkwaliteitsplan en integreren deelprojecten: € 5.000 tot € 7.500 (100% financiering door gemeente).
- Opstellen gebiedsvisies oostelijke en westelijke entrees: € 5.000 per visie (hoofdfinancier is gemeente, mogelijk cofinanciering door betrokken private partijen en provincie Noord Holland). Uitvoering van gebiedsvisie hangt nauw samen met verbetering N201, Rijnlanderweg en de Vuursteen en financiering zal ook mede gedragen worden door private partijen (waar het private verbeteringen betreffen zoals parkeren of groenvoorziening) en de provincie Noord Holland. Onduidelijk is wat de kosten hiervan zijn.

4.6 Actie 4: verbeteren groen en verblijfsklimaat op De Hoek

Waarom: Het ontbreekt op De Hoek aan een goede verblijfskwaliteit en goed onderhouden en hoogwaardige groenstroken. Met name rondom de HOV-verbinding en langs de Hoeksteen is het groen van een matige tot slechte kwaliteit. Ook is er sprake van verrommeling op de buitenruimte (zwerfvuil).

Wat: Het doel is de verblijfskwaliteit voor werknemers en bezoekers van het terrein te verbeteren. Er moet een nieuw groenplan komen dat onderdeel zal uitmaken van het beeldkwaliteitsplan. Hierin wordt de gewenste kwaliteit van al het groen in opgenomen. Het gaat om het aanplanten van groen met een vriendelijkere uitstraling, samen met meer bankjes en prullenbakken. Een betere uitstraling, meer groen en goede voet- en fietspaden nodigen werknemers aan om een 'lunchrondje' te doen. Ook is een mogelijkheid om de gevels van panden met groen te 'bedekken' (zie sfeerbeeld hiernaast)

voorbeeld groene gevel



Hoe: realisatie van een goede verblijfskwaliteit en hoogwaardiger groen bestaat globaal uit de volgende stappen:

1. Opstellen van een concept-groenplan voor De Hoek dat ondernemers en eigenaren kunnen aanvullen en verbeteren. Uiteindelijk moet dit leiden tot een groenplan dat onderdeel gaat uitmaken van het op te stellen beeldkwaliteitsplan. Het opknappen van de groenstructuur en verblijfskwaliteit rondom de HOV-verbinding en langs de Hoeksteen hebben prioriteit.
2. Inventarisatie van uitstraling private terreinen: onderzocht wordt of op private terreinen rommel ligt of buitenopslag, of er groen is en hoe het wordt onderhouden. Dit geeft een duidelijk beeld van de huidige situatie op private terreinen en kan gebruikt worden door en voor ondernemers om elkaar aan te spreken de situatie te verbeteren.
3. Inventariseren mogelijke koppeling van verbetering van de kwaliteit van de groenstructuren en verblijfskwaliteit op openbare en private ruimte. Dit is mede afhankelijk van financiering door ondernemers en eigenaren (eventueel via parkmanagement/BIZ. Zie actie 2). Daarbij kunnen private partijen de mogelijkheid verkennen om 'groene gevels' te realiseren.
4. Uitwerken activiteitenplan binnen het groenplan voor het aanpakken van zwerfvuil en het plaatsen van prullenbakken. Doordat de klanten van McDonalds binnen het gebied als een van de grotere vervuilers gelden,

waarvoor de McDonalds medeverantwoordelijk is, dient in ieder geval met deze partij – maar de voorkeur heeft om ook alle overige partijen hierbij te betrekken – afspraken gemaakt te worden voor het aanpakken van zwerfvuil. Overigens staat de McDonalds welwillend tegenover financiering van een dergelijk aanpak.

5. Uitwerken kostenoverzicht en financiering.
6. Het uitwerken en opnemen van het groenplan in het beeldkwaliteitsplan/ herinrichtingsplan (inclusief beheer en onderhoudsplan).
7. Uitvoering en realisatie van het groenplan.

Locatie: voor het gehele terrein

Rolverdeling:

De gemeente is trekker, projectleider en (hoofd)financier. Ook is de gemeente verantwoordelijk voor de communicatie naar ondernemers en eigenaren. Het opstellen van het concept-groenplan gebeurt door de gemeente. Een koppeling tussen de verbetering van de kwaliteit van de groenstructuren en verblijfskwaliteit op openbare en private ruimte is mede de verantwoordelijkheid van ondernemers en eigenaren.

Overige betrokken zijn alle eigenaren en ondernemers op De Hoek Bestaand en de betrokken partijen bij de ontwikkeling van De Hoek Noord (Segro) en De Hoek West (Hillgate Properties). De overige betrokken partijen leveren input en verbeterpunten aan voor het groenplan. Zij zijn medeverantwoordelijk voor cofinanciering van de uitvoering en eventueel beheer van groenplan, indien dit gekoppeld wordt aan de private ruimte. Dit kan mogelijk via een parkmanagementvereniging. Trekkers voor het aanpakken van verrommeling en zwerfvuil op het terrein zijn de gemeente en de McDonalds samen. Een principeakkoord tussen beide partijen, waarbij anderen zich kunnen/ moeten aansluiten kan een belangrijke impuls zijn voor het verbeteren van de omgevingskwaliteit.

Indicatieve kosten:

- Opstellen concept-groenplan, terugkoppeling aan en input verzamelen van ondernemers en eigenaren, opstellen definitief groenplan: € 5.000 tot € 10.000 (100% financiering door gemeente)
- Uitvoeren groenplan (afhankelijk van gewenste kwaliteit, duurzaamheidsniveau en participatie private partijen): kosten PM, waarbij de gemeente 30 tot 50% van de financiering voor haar rekening neemt. Mogelijk kan het beheer en onderhoud van de openbare ruimte ondergebracht worden bij een parkmanagementorganisatie. De gemeente zorgt dan voor overheveling van de onderhoudsbudgetten.)

4.7 Actie 5: verbeteren verlichting op De Hoek

Waarom: De verlichting op bedrijventerrein De Hoek is niet overal op orde. Op sommige plekken ontbreekt het aan voldoende verlichting en de kwaliteit is matig. Dit geeft bezoekers van het terrein, vooral in de avonduren, een onveilig gevoel. Met het oog op het verbeteren van de leefbaarheid en de kwaliteit kan er een verbeterslag gemaakt worden in de verlichting.



Wat: Op het gehele terrein dient uniforme verlichting gerealiseerd te worden. Kapotte verlichting moet worden vervangen en op plekken waar een tekort aan verlichting is, moet deze worden bijgeplaatst. Daarnaast moet onderzocht worden of de kwaliteit van de verlichting nog voldoet aan de wensen en eisen van de gebruikers van het bedrijventerrein. Daarnaast kan geïnventariseerd worden of het mogelijk is de gewenste kwaliteit van de verlichting op de openbare ruimte te koppelen aan een verbetering van verlichting op de private ruimte. Daarnaast kan onderzocht worden of de verlichting duurzamer en veiliger kan.

Hoe: realisatie van het verbeteren van de verlichting bestaat globaal uit de volgende stappen:

1. Repareren van kapotte verlichting op de openbare ruimte (dit is een taak van de gemeente en wordt als zodanig ook door de gemeente bekostigd)
2. Het opstellen van een verlichtingsplan:
 - a. Onderzoek naar een mogelijke kwaliteitsverbetering van de verlichting. Er wordt gekeken op welke plekken een tekort is, en of de intensiteit en kleur van de belichting goed is.
 - b. Inventariseren mogelijke koppeling van verbetering van de kwaliteit van verlichting op de openbare en private ruimte. Dit is mede afhankelijk van financiering door ondernemers en eigenaren (eventueel via parkmanagement/BIZ. Zie actie 2).
 - c. Onderzoeken of verlichting in de openbare (en private ruimte) duurzamer of slimmer kan.
3. Uitwerken kostenoverzicht en financiering.
4. Het uitwerken en opnemen van het verlichtingsplan in het beeldkwaliteitsplan/ herinrichtingsplan (inclusief beheer en onderhoudsplan voor de verlichting).
5. Uitvoering en realisatie van het verlichtingsplan.

Locatie: over het gehele terrein

Rolverdeling:

De gemeente is trekker, projectleider en (hoofd)financier. Ook is de gemeente verantwoordelijk voor de communicatie naar ondernemers en eigenaren. Het repareren van verlichting op de openbare ruimte behoort tot de huidige taken van de gemeente. Het verbeteren van de kwaliteit van de verlichting en de koppeling aan de verlichtingskwaliteit op private ruimte is mede de verantwoordelijkheid van ondernemers en eigenaren. Overige betrokken zijn alle eigenaren en ondernemers op De Hoek Bestaand en de betrokken partijen bij de ontwikkeling van De Hoek Noord (Segro) en De Hoek West (Hillgate Properties). De overige betrokken partijen leveren input op wenselijke uitstraling, vormgeving en locaties van nieuwe of verbeterde verlichting en leveren dus input voor het verlichtingsplan. Zij zijn medeverantwoordelijk voor de financiering van de uitvoering en eventueel beheer van een verbeterd verlichtingsplan, eventueel via een parkmanagementvereniging (indien deze opgezet kan worden).

Indicatieve kosten:

- Repareren kapotte verlichting: PM (100% financiering door gemeente).
- Onderzoeks- en inventarisatiekosten: € 2.500 tot € 5.000 (100% financiering door gemeente).
- Opstellen verbeterd verlichtingsplan: € 2.500 tot € 5.000 (100% financiering door gemeente).
- Uitvoeren verbeterd verlichtingsplan (afhankelijk van gewenste kwaliteit, duurzaamheidsniveau en participatie private partijen): kosten PM, waarbij de gemeente 30 tot 50% van de financiering voor haar rekening neemt. Mogelijk kan het beheer en onderhoud van de verlichting ondergebracht worden bij een parkmanagementorganisatie. De gemeente zorgt dan voor overheveling van de onderhoudsbudgetten.

4.8 Actie 6: onderzoek en opzetten collectieve beveiliging op De Hoek

Waarom: De sociale veiligheid op De Hoek Bestaand is benedengemiddeld. Er doen zich veel incidenten voor op het terrein in zowel de openbare als private ruimte. Het gaat om het (illegaal) dumpen van afval tot inbraak en het ondernemen van criminele activiteiten op de openbare ruimte.

Wat: Collectieve beveiliging geldt in de praktijk op bepaalde delen van het terrein. Beveiliging bij sommige bedrijfsverzamelgebouwen of bedrijvenloosden gebeurt collectief voor alle bedrijven die zich daar hebben gevestigd, bij andere wordt de beveiliging overgelaten aan het individuele bedrijf. Het plaatsen van camera's op strategische plekken in de openbare ruimte en dit duidelijk kenbaar maken



aan bezoekers van het terrein kan de sociale veiligheid op De Hoek Bestaand, maar ook op het verder te ontwikkelen De Hoek West en het geplande UndercoverPark, sterk verbeteren.

Hoe: het onderzoek naar het opzetten van collectieve beveiliging en cameratoezicht bestaat globaal uit de volgende stappen:

1. Inventariseren hoeveel ondernemers en eigenaren daadwerkelijk behoefte hebben aan collectieve beveiliging en cameratoezicht op strategische plekken op de openbare ruimte. Dit onderzoek vindt plaats in combinatie met een onderzoek naar de mogelijkheid voor het opzetten van een parkmanagementorganisatie/ BIZ en het opstellen van een beeldkwaliteitsplan.
2. Onderzoeken financiering door ondernemers en eigenaren in opzetten en onderhouden van collectieve beveiliging en cameratoezicht (eventueel via parkmanagement/BIZ. Zie actie 2). Daarbij kan ook gekeken worden of het systeem aangesloten kan worden op al bestaande private initiatieven bij ondernemers en eigenaren en geplande initiatieven voor De Hoek Noord en De Hoek West.
3. Uitwerken kostenoverzicht en financiering.
4. Het uitwerken en opnemen van het collectieve beveiliging en cameratoezicht in het beeldkwaliteitsplan/ herinrichtingsplan (inclusief beheer en onderhoud van cameratoezicht).

Locatie: nader vast te stellen locaties. In ieder geval bij de beide entrees (Vuursteen en Rijnlanderweg).

Rolverdeling:

De gemeente zorgt mogelijk voor begeleiding/ coaching van het project en eventueel medefinancier (via subsidie). Overige betrokken zijn alle eigenaren en ondernemers op De Hoek Bestaand en de betrokken partijen bij de ontwikkeling van De Hoek Noord (Segro) en De Hoek West (Hillgate Properties). De overige betrokken partijen leveren input op wenselijke inhoud van de collectieve beveiliging en de locaties van de camera's en het toezicht. Zij zijn (hoofd)verantwoordelijk voor de financiering en beheerder van de collectieve beveiliging en camera's, mogelijk via een parkmanagementvereniging of BIZ.

Indicatieve kosten:

- Onderzoeks- en inventarisatiekosten: € 2.000 (>50% financiering door bedrijfsleven en <50% door gemeente Haarlemmermeer).
- Realisatie en uitvoering (afhankelijk van kwaliteit en aantal plaatsen): € 25.000 – € 50.000 (100% financiering door bedrijfsleven. Mogelijk kan de gemeente een bijdrage leveren via subsidies (omvang onbekend)).

4.9 Actie 7: opzetten van een herkenbaar bewegwijzingssysteem voor De Hoek

Waarom: Op bedrijventerrein De Hoek ontbreekt het aan een duidelijk en overzichtelijk bewegwijzingssysteem of bebording. Er zijn op het terrein geen grote borden aanwezig die duidelijk laten zien waar welke bedrijven zitten. Ook de straatnamen zijn niet overzichtelijk weergegeven.

Wat: Te meer als De Hoek omgedoopt wordt tot Schiphol West dient er een nieuw en overzichtelijk bewegwijzingssysteem te zijn. Het bewegwijzingssysteem moet uniform zijn. Op vier niveaus kan er invulling gegeven worden aan het systeem:

1. deelterreinen (De Hoek Bestaand, De Hoek Noord en De Hoek West);
2. deelgebieden (Avio Trade Park 1 en 2, M2, Zone 001, etc.);
3. straatnamen;
4. bedrijfsnamen.



Hoe: het creëren van een bewegwijzingssysteem moet in overleg en samenwerking met het bedrijfsleven plaatsvinden. De realisatie van een bewegwijzingssysteem bestaat globaal uit de volgende stappen:

1. Opstellen randvoorwaarden en uitgangspunten voor de kwaliteit en uniformiteit van het bewegwijzingssysteem. Dit onderzoek vindt plaats in combinatie met een onderzoek naar de mogelijkheid voor het opzetten van een parkmanagementorganisatie/BIZ en het opstellen van een beeldkwaliteitsplan.
2. Onderzoeken financiering door ondernemers in opzetten en onderhouden van het bewegwijzingssysteem (eventueel via parkmanagement/BIZ. Zie actie 2).
3. Uitwerken kostenoverzicht.
4. Opnemen van het bewegwijzingssysteem in het beeldkwaliteitsplan/ herinrichtingsplan (inclusief beheer en onderhoud).
5. Plaatsen van bewegwijzing.

Locatie: nader vast te stellen locaties. In ieder geval bij de op- en afrit van de A4, op de beide entrees (Vuursteen en Rijnlanderweg) en bij de verschillende zijwegen (Hoeksteen, Zandsteen, Leisteen).

Rolverdeling:

Alle eigenaren en ondernemers op De Hoek Bestaand en de betrokken partijen bij de ontwikkeling van De Hoek Noord (Segro) en De Hoek West (Hillgate Properties) zijn betrokken bij het project. Onderzoek en uitvoering van het project wordt opgepakt door bedrijvenmanager of ondernemersvereniging. De gemeente kan in overleg het project leiden. De bedrijvenmanager of ondernemersvereniging is verantwoordelijk voor de communicatie naar ondernemers en eigenaren. Het bedrijfsleven levert input op wenselijke uitstraling, vormgeving en locaties van het bewegwijzeringssysteem. Zij zijn verantwoordelijk voor de financiering en eventueel beheerder van het bewegwijzeringssysteem op privaat gebied via een parkmanagementvereniging (indien deze opgezet kan worden). Gemeente is verantwoordelijk voor de financiering van de bewegwijzering op de openbare ruimte. Voor het optuigen van een nieuw bewegwijzeringssysteem is de gemeente bereid tot het doen van een voorinvestering. De uiteindelijke realisatie is echter afhankelijk van financieel commitment van eigenaren en ondernemers.

Indicatieve kosten:

- Onderzoeks- en inventarisatiekosten: € 2.000 (50/50 financiering door gemeente en bedrijfsleven).
- Realisatie en uitvoering (afhankelijk van kwaliteit en aantal plaatsen): € 20.000 – € 50.000 (waarbij de gemeente 30 tot 50% van de financiering voor haar rekening neemt).

4.10 Actie 8: gebiedsontwikkeling HOV-punt

Waarom: Rondom de Zuidtangent en het HOV-knooppunt is de gebiedskwaliteit slecht. De aanwezige fiets- en voetpaden en de verlichting onder de Zuidtangent is goed, maar het perceel ernaast ligt braak. Het groen is verwilderd, heeft geen uitstraling en de verblijfskwaliteit is matig. De open ruimte wordt niet benut. Het is wenselijk een ontwikkeling op gang te brengen met bedrijfsruimte, winkelruimte en/of horecavoorzieningen, ook omdat het op het terrein aan gelegenheden ontbreekt om een broodje te kopen, te lunchen, koffie te halen of andere soortgelijke voorzieningen.

Wat: het verbeteren van de verblijfs- en gebiedskwaliteit rondom de HOV-verbinding bestaat uit:

- het aanbrengen van kwalitatief hoogwaardig groen;



- een bepaalde mate van pleinvorming creëren;
- handhaving van goede voorzieningen voor fietsers (fietsstroken, openbare en beveiligde fietsrekken) en voetgangers;
- het mogelijk maken om de ruimte onder de Zuidtangent te gebruiken als bedrijfsruimte (kleinschalige vergaderruimte of creatieve werkplaatsen), winkelruimte (AH to go of een Kiosk) en horecagelegenheden (broodjes- of koffiezaak);
- het mogelijk verleggen van de HOV-halte noordwaarts voor een centralere ligging op het terrein



Sfeerbeelden HOV-knooppunt

Hoe: realisatie van een goede verblijfskwaliteit en hoogwaardiger openbaar groen bestaat globaal uit de volgende stappen:

1. Uitwerken van een gebiedsvisie of gebiedsontwikkelingsplan, aansluitend op het groenplan, verlichtingsplan, infrastructuurplan en het beeldkwaliteitsplan.
2. Aanbrengen van een verbetering van de groenvoorziening en aanleg verbeterde verlichting, voet- en fietspaden, rekening houdend met mogelijke doorontwikkeling van het gebied als verblijfsplaats.
3. Overleg met Provincie Noord Holland (beheerder van Regionet en Zuidtangent) en onderzoek voor het mogelijk verplaatsen van de HOV-halte (inclusief financiering).
4. Haalbaarheidsanalyse en financiële consequenties in kaart brengen voor het realiseren van een gemengd economische zone onder de Zuidtangent.
5. Indien uit het onderzoek blijkt dat het financieel rendabel en haalbaar is om onder de Zuidtangent bedrijfsruimten te creëren in de gemengde economische zone, kan de ruimte bouwrijp gemaakt en uitgeven worden, hiervoor is een aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk.

Locatie: onder en in de directe omgeving van de Zuidtangent.

Rolverdeling:

De markt is verantwoordelijk voor het oppakken en invullen van een projectplan voor de gebiedsontwikkeling. De gemeente schept de randvoorwaarden (door de ontwikkeling bestemmingsplantechnisch mogelijk te maken). De gemeente stelt grond beschikbaar voor verkoop en ontwikkeling en geeft het kader aan (door middel van het beeldkwaliteitsplan). Ook zorgt de gemeente voor een verbetering van de invulling van de gebiedskwaliteit, groenstructuur van het openbaar gebied rondom de HOV-verbinding. Connexxion en de provincie zijn direct

betrokken bij een eventuele verplaatsing van de HOV-halte. Ondernemers en eigenaren op het terrein kunnen geraadpleegd worden en mogen input leveren op de gebiedsvisie of het gebiedsontwikkelingsplan.

Indicatieve kosten:

- Uitwerken gebiedsvisie of gebiedsontwikkelingsplan: circa € 5.000 (100% financiering door markt).
- Aanbrengen van een verbetering van de groenvoorziening en aanleg verbeterde verlichting, voet- en fietspaden: 5.000 tot 10.000 (100% financiering door gemeente indien het alleen plaatsvindt op de openbare ruimte, indien ook de ontwikkeling van de gemengde economische zone is meegenomen, wordt het grootste gedeelte door private (ontwikkende) partijen gedragen).
- Verplaatsen HOV-halte: onderzoek is nodig om kosten in beeld te krijgen.
- Ontwikkelen gemengde economische zone:
 - o bestemmingsplanwijzigingen: kosten PM (100% financiering door gemeente);
 - o bouwrijp maken: onbekend, waarschijnlijk is de ruimte al grotendeels geschikt voor bebouwing.

4.11 Indicatieve planning actieprogramma

De doorlooptijd van dit uitvoeringsplan is circa 5 jaar. Veel acties moeten echter al op korte termijn opgepakt worden. Het zwaartepunt van de acties ligt daarom in de eerste 2 tot 3 jaar. Op de volgende twee pagina's volgt een samenvattend overzicht van alle (deel)acties uitgezet naar de tijd.

Tabel 2: Overzicht van acties doorlopend in de tijd

actie	2012-1	2012-2	2013-1	2013-2	2014-1	2-14-2	2015-1	2015-2	2016-1	2016-2
1. infrastructuurplan bewegwijzering		opstellen infrastructuurplan								
a. opwaarderen Rijnlanderweg		planvorming	uitvoering							
b. rechtekken Vuursteen		onderzoek & planvorming	uitvoering							
c. opwaarderen Parallele Kruisweg		onderzoek & planvorming	uitvoering							
d. knik uit de Hoeksteen		onderzoek & planvorming				uitvoering				
e. behoud route Rijkerstreek	n.v.t.									
f. verwijderen parkeer- plaatsen Hoeksteen		afsluiten				verwijderen				
g. reserveren HOV-route over de Hoeksteen		onderzoek & planvorming								
h. aanleg fietssnelweg Kruisweg		planvorming		uitvoering						
i. aansluiten fietspad Hoeksteen op fietssnelweg				uitvoering						
j. langzaamverkeersaan- sluiting De Hoek Noord										
k. verbeteren voetpaden parallelle Kruisweg		onderzoek & planvorming		uitvoering (afhankelijk van realisatie De Hoek Noord)						
		planvorming		uitvoering						

actie	2012-1	2012-2	2013-1	2013-2	2014-1	2-14-2	2015-1	2015-2	2016-1	2016-2
2. collectieve organisatie en heldere communicatie										
a. bedrijvenmanager/ ondernemersvereniging	draagvlak & onderzoek	aanstellen manager/ opzetten vereniging uitvoeren taken: overgaan in parkmanagement?								
b. gemeentelijk accountmanager										
c. parkmanagement/ BIZ	aanstellen accountmanager & uitvoeren taken									
		draagvlak & onderzoek			opzetten parkmanagement/ BIZ					
3. beeldkwaliteitsplan	vooronderzoek beeldkwaliteit	opknippen in deelprojecten (acties 4-8)		Integreren/ vaststellen plan	mogelijk opnemen/ overdragen activiteiten aan parkmanagament					
4. groenplan		Onderzoek & planvorming		uitvoering	mogelijk opnemen/ overdragen activiteiten aan parkmanagament					
5. verlichtingsplan		Onderzoek & planvorming		uitvoering	mogelijk opnemen/ overdragen activiteiten aan parkmanagament					
6. collectieve beveiliging en cameratoezicht		Onderzoek & planvorming		uitvoering	mogelijk opnemen/ overdragen activiteiten aan parkmanagament					
7. bewegwijzering		Onderzoek & planvorming		uitvoering	mogelijk opnemen/ overdragen activiteiten aan parkmanagament					
8. gebiedsontwikkeling HOV-knooppunt	vaststellen ontwikkelkader		aanpassingen bestemmingsplan		opknappen openbaar gebied					
					bouwrijp	uitgeven	ontwikkeling door markt			