

Voorontwerp Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

22 maart 2011



Inhoud

Inleiding	Structuurvisie Haarlemmermeer	2
Hoofdstuk 1	Kenschets van Haarlemmermeer anno 2011	8
Hoofdstuk 2	Sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit	22
	Samenvatting: de toetsingscriteria	
	Inleiding	
2.1	Sociale duurzaamheid	26
2.2	Ruimtelijke kwaliteit	32
Hoofdstuk 3	De ontwerpprincipes van de structuurvisie: zes kernpunten	38
	Inleiding	
	Proces op maat	44
Kernpunt 1	Een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem	50
Kernpunt 2	Energie als speerpunt	62
Kernpunt 3	Netwerk- en ketenmobiliteit: de knooppunten benut	70
Kernpunt 4	Synergie met Schiphol	82
Kernpunt 5	Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties	89
Kernpunt 6	Cultuurhistorie en diversiteit als drager	95
Hoofdstuk 4	De opgaven voor Haarlemmermeer tot 2030	110
	Inleiding	
4.1	De opgave voor duurzaamheid	117
4.2	De opgave voor het landschap	128
4.3	De opgave voor het water	137
4.4	De opgave voor de infrastructuur	141
4.5	De opgave voor versterken van de stedelijke kwaliteit	157
4.6	De opgave voor de hoogdynamische Schipholregio	162
4.7	De opgave voor het laagdynamische westen	169
Hoofdstuk 5	Visie en scenario's Haarlemmermeer 2030	172
	Inleiding	
	De visie: Haarlemmermeer in 2030	174
	Ontwikkelscenario's voor Haarlemmermeer	178
Hoofdstuk 6	Ontwikkelingsstrategie	184

Inleiding

Met het opstellen van een Voorontwerp Structuurvisie geven wij als college van burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer aan wat we van belang achten voor de toekomstige ontwikkeling van de gemeente. Het voorontwerp gaat over belangrijke structurerende zaken met ontwerpprincipes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, energie, netwerk- en ketenmobiliteit, de synergie met Schiphol, ruimte voor attracties en de cultuurhistorie en diversiteit als drager van de ontwikkelingen. Ook over de wijze waarop wordt ontwikkeld en het centraal stellen van de mens in dit ontwikkelproces worden belangrijke uitspraken gedaan. Het accent ligt hierbij op Sociale Duurzaamheid en Ruimtelijke Kwaliteit.

Een structuurvisie kent drie stadia:

- 1 Het *voorontwerp* waarmee de participatie wordt ingegaan.
- 2 De *ontwerpvisie*, het voorgenomen besluit vastgesteld door het college waarna het ter vaststelling aan de raad wordt aangeboden.
- 3 De door de raad *vastgestelde Structuurvisie Haarlemmermeer 2030*.





Structuurvisie

Inleiding

Het voorontwerp van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 heeft tot doel discussie te voeren over de uitgangspunten, de ontwerpprincipes, de opgaven en de te maken keuzes.

In de Ontwerp Structuurvisie worden de resultaten van de participatie verwerkt en zullen nadere keuzes en prioriteiten worden opgenomen. Bij de opstelling van dit ontwerp zullen nog verdiepingsslagen worden gemaakt gericht op:

- Economische ontwikkelingen en regionale afspraken die worden gemaakt in het kader van het Platform Bedrijven en Kantoren van de Metropoolregio Amsterdam (Plabeka).
- Lange termijn woonvisie
- Uitkomsten uit het Deltaplan bereikbaarheid
- Voorzieningenstructuur
- Agrarische structuur

Ook wordt het ontwerp plan milieueffectrapport (PlanMER) opgesteld en betrokken in de besluitvorming.

Al is dit de structuurvisie voor het gehele grondgebied van Haarlemmermeer, we beginnen natuurlijk niet met een leeg tekenbord. Haarlemmermeer is nu wat het is, op zich én in relatie met de regio. Uiteraard

lopen er al allerlei kleine en grote projecten.

Denk bijvoorbeeld aan het westflank Haarlemmermeer, het nieuwe recreatieve hart Park21, het glastuinbouwgebied PrimAviera, de omlegging van de A9, het stedenbeleid en de vele bouwplannen voor woningen en bedrijfsruimte. Die gaan gewoon door. Met de structuurvisie wil Haarlemmermeer echter wel de regie in handen krijgen en houden om alle lopende en nieuwe projecten op elkaar aan te laten sluiten. En vooral om ervoor te zorgen dat onze gemeente er in 2030 voor een groot deel uitziet zoals wij in Haarlemmermeer dat voor ons zien. Zowel de huidige als toekomstige plannen worden getoetst aan deze nieuwe visie en waar nodig – en nog mogelijk – aangepast.

Ruimte voor onvoorspelbare ontwikkelingen

De visie op de toekomst van Haarlemmermeer in 2030 kan nooit helemaal vast worden gelegd. Elke dag gebeuren er overal in de wereld dingen die niemand heeft kunnen voorspellen. Kijk naar de economische crisis. De structuurvisie moet daarom ook ruimte bieden voor onvoorspelbare ontwikkelingen. Om geen speelbal te worden van die ontwikkelingen, is het wel zaak om als gemeente duidelijk de richting aan te geven die



we voor ogen hebben. En dat gaat niet alleen om ruimte, water, stenen, asfalt en groen.

Het gaat vooral om de mensen

Het gaat ook, en vooral, om de mensen die in Haarlemmermeer wonen en verblijven. De inrichting van de ruimte bepaalt in een belangrijke mate of mensen met plezier in Haarlemmermeer wonen en werken. In een straat, een wijk, een bedrijvengebied of een dorp waarin ze zich thuis voelen. En met voorzieningen die het leven veilig en plezierig maken. Die condities kunnen variëren van een goed verlicht fietspad door het park tot goede toegangswegen, een divers winkelaanbod, aantrekkelijke bedrijvenparken en groen en water om te recreëren. En dan wel graag met droge voeten, ook al bevinden we ons zes meter onder NAP. Daardoor blijft Haarlemmermeer ook aantrekkelijk voor mensen en bedrijven om in de gemeente te investeren. Door huizen te kopen, bedrijfsruimte te huren en door actief en betrokken deel te nemen aan de vormgeving van een plezierige samenleving voor iedereen.

De ambities van de structuurvisie

Als eerste stap in de ontwikkeling van de Structuurvisie Haarlemmermeer zijn de ambities voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer beschreven. Die ambities worden uitgebreid toegelicht in de Contourennota Structuurvisie 2030 die op 29 oktober 2009 door

de gemeenteraad is vastgesteld. In de toekomst wil Haarlemmermeer de bestaande diversiteit aan woon- en werkmilieus – de zogeheten atypische stedelijkheid – versterken. Haarlemmermeer wil een gemeente zijn die verbonden is en verbindt, een samenleving met samenhang. Zo kan Haarlemmermeer zich ook in de toekomst als een attractieve ontmoetings- en vestigingsplaats positioneren. Duurzaamheid, hoge kwaliteit en oog voor bestaande structuren zijn daarbij leidend.

Criteria: sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit

Minstens zo belangrijk als het benoemen van ambities is nadenken over de manier waarop je die ambities waar wilt maken. Daarom zijn in de Contourennota op basis van ambities vier koersen benoemd om de strategie van de structuurvisie te bepalen en koers te kunnen houden. In deze structuurvisie zijn deze toetsingscriteria kernachtig samengevat als sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. In hoofdstuk 2 worden die uitgebreid toegelicht.

Uiteindelijk draait het in de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 allemaal om de kwaliteit van de leefomgeving. Zo bekeken heeft deze visie een belangrijke invloed op alle bewoners, bedrijven en organisaties in onze gemeente. En op onze gasten van buiten Haarlemmermeer, die voor een belangrijk deel bijdragen aan de bijzondere attractiviteit en dynamiek van onze polder.

De ambities van de structuurvisie

De Contourennota Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, kortweg de Contourennota, was de eerste stap in het proces van de ontwikkeling van de structuurvisie. De Contourennota schetst de ambities en de koers die in de structuurvisie tot uiting moeten komen. De nota is tot stand gekomen met bijdragen van deskundigen en inwoners.

Ambities structuurvisie

Haarlemmermeer kent veel mengvormen van stadse en dorpse kenmerken als het gaat om wonen, werken en de voorzieningen. Dat is ook een belangrijke kwaliteit. De eerste ambitie is dan ook die **sterke gevarieerdheid en zogenaamde 'atypische stedelijkheid' te benutten**. De tweede ambitie is dat de ruimte **duurzaam en klimaatbestendig** wordt ingericht. De ruimtelijke mogelijkheden bieden kansen om hierin koploper van Nederland te worden. Daarbij gaat het niet alleen om idealen. De ambitie is om profit met elkaar te verbinden. Haarlemmermeer streeft naar **fysieke en sociale verbondenheid**. Dat is de derde ambitie. Het betekent dat we werken aan goede verbindingswegen en een groen raamwerk om natuur, recreatie en wonen met elkaar te verbinden. Fysieke voorzieningen kunnen ook bijdragen aan de verbondenheid van inwoners met hun eigen woonomgeving. Ten slotte heeft Haarlemmermeer als vierde ambitie dat de gemeente **gepositioneerd blijft als attrac-**

tieve ontmoetingsplaats. We willen samenwerking en ontmoeting bevorderen.

Thema's voor de koers

Hoe wil Haarlemmermeer haar ambities met de Structuurvisie waarmaken? Dat is in de Contourennota beschreven in vier thema's: Sociale duurzaamheid, Water, Mobiliteit en Ruimtelijke transformatie.

Sociale duurzaamheid kun je niet 'maken' zoals wegen of bruggen. De gemeente kan wel de condities scheppen om de manier waarop mensen op den duur met elkaar omgaan te borgen. Die voorwaarden zijn eigenaarschap, geborgenheid, ondernemerschap en ontmoeting.

Hoe creëren we een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem waardoor Haarlemmermeer als droogmakerij op de lange termijn kan blijven functioneren? Dat is de opgave van het thema Water.

Haarlemmermeer staat bekend op de goede bereikbaarheid met de auto. De uitdaging van het derde thema is groei in Mobiliteit mogelijk te maken. Maar wel zonder negatieve effecten voor de economische ontwikkeling en de kwaliteit van wonen en werken. Dat kan alleen in nauwe samenhang met andere ontwikkelingen. Zoals



het openbaar vervoer en andere economische en sociale netwerken. De vraag is hoe en waar die met elkaar kunnen en moeten worden ‘verknoot’.

Het open, wijde karakter is één van de dragers van de identiteit van Haarlemmermeer. De opdracht in het thema Ruimtelijke transformatie is een balans te vinden tussen verder bouwen in de grote kernen en het behouden van de identiteit van de kleinere dorpen en de openheid van Haarlemmermeer in zijn geheel.

Tijdens de bespreking van de Contourennota op 29 oktober 2009 heeft de gemeenteraad een aantal aandachtspunten meegegeven. De raad hecht onder meer belang aan de positionering van Haarlemmermeer als landelijke netwerkstad met allure. Meer aandacht is gevraagd voor energie, recreatie, verdergaande versterking van de woonfunctie in Hoofddorp, versterking van de diversiteit van woonmilieus en flexibiliteit als element van de structuurvisie.

Er wordt voorts nadrukkelijk rekening gehouden met de kans dat Nederland in 2028 de Olympische Spelen mag organiseren en Haarlemmermeer daar een rol in kan spelen.

LEESWIJZER

De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 gaat over de ruimte én de mensen. In hoofdstuk 2 worden de begrippen sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit toegelicht omdat ruimtelijke keuzen getoetst worden aan deze begrippen. Hoofdstuk 3 beschrijft de grondslagen en ontwerpprincipes die de basis vormen voor het verder completeren van de structuurvisie. Deze zijn samengevat in 6 kernpunten.

Per kernpunt wordt ook aangegeven wat het oplevert voor ruimtelijke kwaliteit en sociale duurzaamheid.

In hoofdstuk 4 wordt de opgave van de polder geformuleerd. Beschreven wordt wat de grondslagen en ontwerpprincipes betekenen voor de programmatische toekomst tot 2020. Hierbij zijn verschillende scenario's – ontwikkelingsrichtingen – mogelijk. Daarin valt, zoals gezegd, ook iets te kiezen. Soms is het verstandig nu al te kiezen, voor andere onderwerpen is het gunstig om de keuze nog open te houden en later de richting te bepalen. Vooral voor de periode na 2020 zijn er verschillende mogelijkheden. De ontwikkelingsvarianten en hun effecten worden in de, bij deze visie behorende, MER uitgebreid beschreven; in hoofdstuk 5 worden de varianten benoemd.

De ontwikkelingsstrategie wordt beschreven in hoofdstuk 6.

Kenschets van Haarlemmermeer anno 2011

In de eeuwen voor de droogmaking in de jaren 1849-1852 was het Haarlemmermeer een enorme watervlakte. In de ruim anderhalve eeuw na de inpoldering is de ontwikkeling stormachtig verlopen. Tot in de jaren zestig van de twintigste eeuw bestond de polder uit enkele dorpjes en was de landbouw de economische drager. Vanaf die tijd is Haarlemmermeer snel uitgegroeid tot een gebied met ruim 143.000 inwoners en een grote en diverse economie. De snelle groei van de gemeente hangt direct samen met de opkomst van Schiphol. De luchthaven is sinds de Tweede Wereldoorlog uitgegroeid tot het belangrijkste nationale en internationale knooppunt voor vliegverkeer van Nederland. In de loop der tijd is de vraag naar ruimte voor wonen, werken, recreatie, landschap en water blijven groeien. Het einde van deze ontwikkeling is nog niet in zicht.



1





Uniek polderlandschap

De ontstaansgeschiedenis van Haarlemmermeer heeft geleid tot een uniek landschap. Tegenwoordig maakt dit een belangrijk deel uit van het metropolitane – oftewel stedelijke – landschap van de Metropoolregio Amsterdam (MRA)¹. De polder ligt vier tot vijf meter onder zeeniveau en heeft een consequente en sober uitgevoerde zogeheten orthogonale structuur met loodrecht op elkaar staande lijnen. Die oorspronkelijke structuur bepaalt ook nu nog de landschappelijke kwaliteit met vaarten, tochten, polderwegen en grote arealen landbouw als kenmerkende elementen. Binnen de MRA is deze open ruimte uniek.

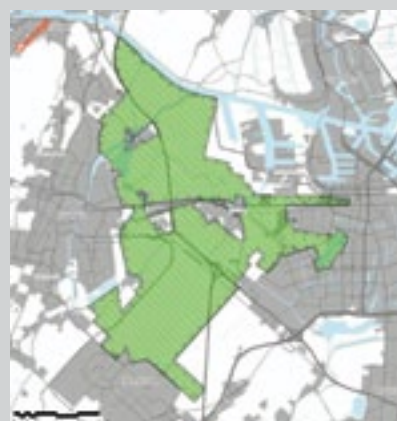
Delen van het landbouwareaal rond Schiphol behoren tot de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem. De agrarische zuidpunt van Haarlemmermeer is onderdeel van het Groene Hart.

De Geniedijk, aangelegd tussen 1888 en 1903, maakt deel uit van de 135 kilometer lange Stelling van Amsterdam die ongeveer 15 à 20 kilometer rond Amsterdam ligt. In 1963 werd de militaire status van dit verdedigingswerk opgeheven. In 1996 is de Stelling van Amsterdam door de Unesco op de Werelderfgoedlijst geplaatst. De Geniedijk is tegenwoordig een belangrijk landschappelijk en cultuurhistorisch element. Het groene landschap van Haarlemmermeer is de laatste decennia verrijkt met een aantal recreatiegebieden.

¹ Van www.metropoolregioamsterdam.nl: 'De Metropoolregio Amsterdam is het unieke informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Onder de metropoolvlag maken de partners afspraken op het gebied van verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid. De bundeling van krachten zorgt voor betere afstemming, snellere besluitvorming en een krachtiger stem richting "Den Haag". Dit alles voor een betere regio en internationale concurrentiekracht. Het metropoolgebied heeft geen harde grens; het strekt zich globaal uit van IJmuiden tot Lelystad en van Purmerend tot de Haarlemmermeer. Internationaal wordt de naam *Amsterdam Metropolitan Area* gevoerd.'



Metropoolregio Amsterdam





Bijzondere ligging

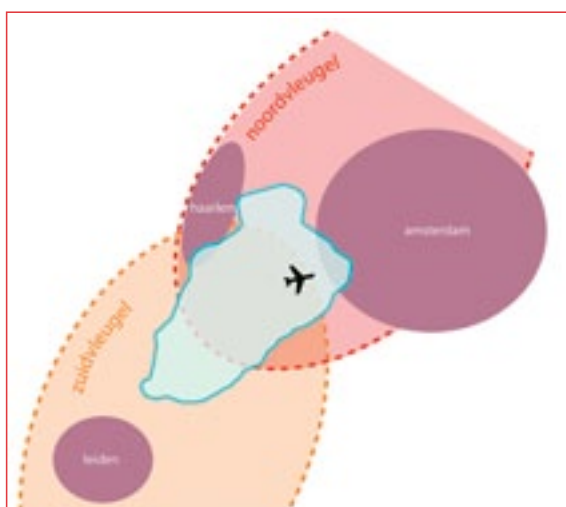
Haarlemmermeer ligt in de Zuidwestflank van de Metropoolregio Amsterdam, maar ook op het scharnierpunt van de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Haarlemmermeer wordt omringd door twaalf aangrenzende buurgemeenten.

De gemeente omvat diverse knooppunten in de nationale en internationale infrastructuur. Hierdoor heeft Haarlemmermeer een sterke economische en ruimtelijke dynamiek. Tegelijk is Haarlemmermeer nog steeds een grootschalige droogmakerij met

een weids landschap, kleine kernen en agrarisch gebruik van grote arealen grond. Die combinatie is bepalend voor de kansen en eventuele spanningen bij de ontwikkeling van de ruimtelijke, economische en sociaal-maatschappelijke structuur.

Twee 'snelheden'

Typierend voor Haarlemmermeer zijn de 'twee snelheden' binnen de gemeentegrenzen: de hoge dynamiek van de noordoostzijde en het laagdynamische en meer ontspannen karakter van de zuidwestkant.



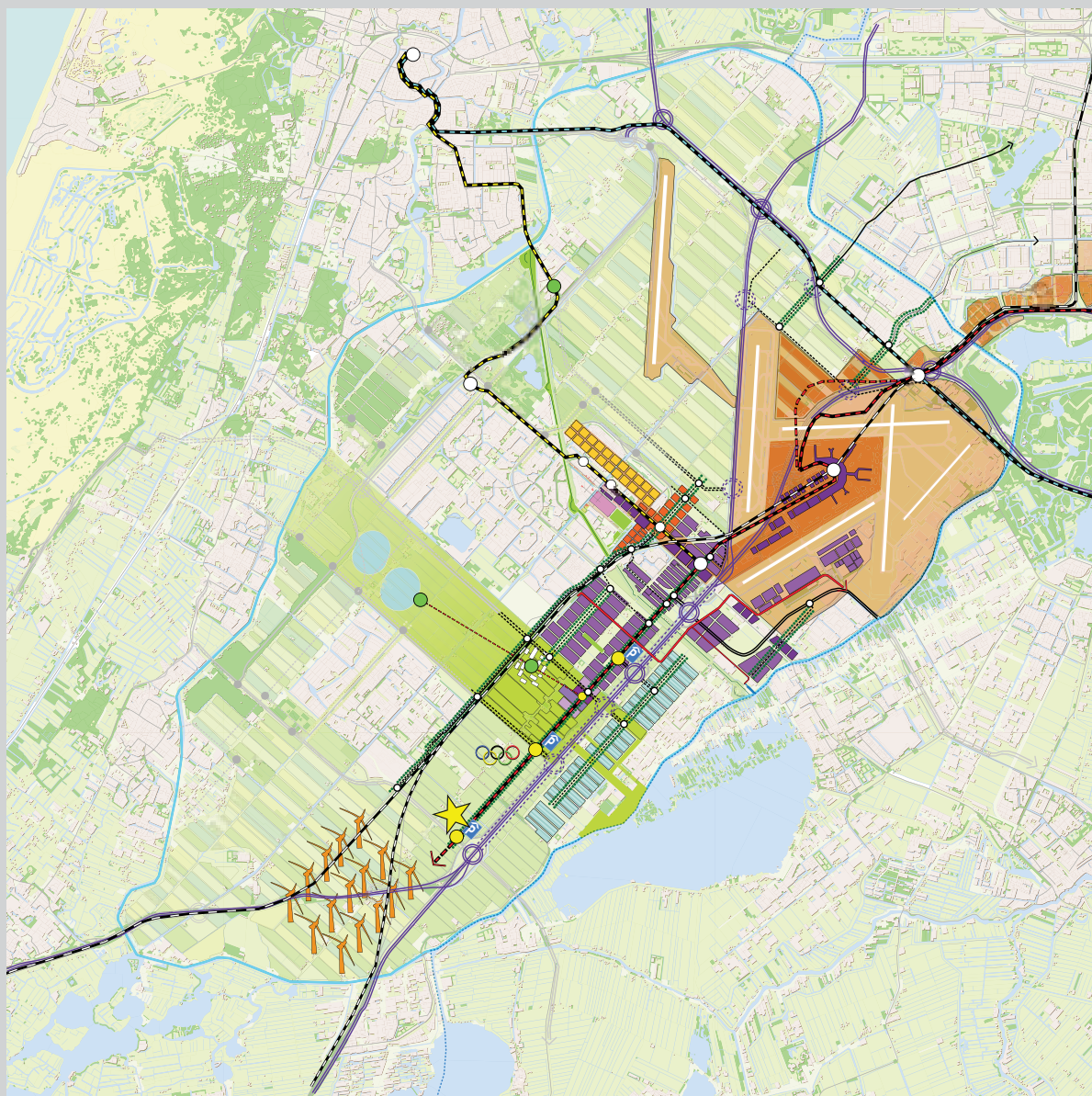
De Noord- en Zuidvleugel van de Metropoolregio Amsterdam met Haarlemmermeer als scharnierpunt

De noordoostzijde van de polder biedt ruimte aan de luchthaven Schiphol en de daaromheen gelegen werkgebieden, het logistiek bedrijventerrein ACT, het glastuinbouwgebied PrimAviera, de kantorenlocaties Beukenhorst en het bedrijventerrein De President. De zuidwestzijde ligt gedeeltelijk in het Groene Hart met zijn agrarisch-recreatieve functie. Dit gedeelte van Haarlemmermeer wordt gekenmerkt door de kleine woonkernen aan de Ringvaart en in de westflank is ruimte voor wonen, recreatie, groen en water. Deze twee gebieden worden met elkaar verbonden door een stedelijk gebied met Hoofddorp, Park21 en Nieuw-Vennep als middelpunt.

Goed bereikbaar

Bijzonder aan de ligging van Haarlemmermeer in de Metropoolregio Amsterdam is de aanwezigheid

-  Te ontwikkelen kantoren en bedrijvigheid
-  Nieuw te ontwikkelen glastuinbouwgebied
-  Nieuw te ontwikkelen metropolitaan park
-  Nieuw te ontwikkelen metropolitaan wonen
-  Mogelijke locatie beurs- congresfaciliteit
-  Mogelijke locatie olympisch programma
-  Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV)



De hoogdynamische noordoostzijde van de polder



De laagdynamische zuidwestzijde van de polder



van een infrastructuur van lokale en internationale betekenis. De luchthaven Schiphol en de Hogesnelheidslijn HSL maken Haarlemmermeer en de regio goed bereikbaar, zowel nationaal als internationaal. De hoofdwegen A4, A5, A9 en A10-zuid en de spoorverbinding met Den Haag, Leiden, Schiphol en Amsterdam bieden goede aansluitingen op de nationale infrastructuur. Deze landelijke verbindingen worden aangevuld met lokale en regionale verbindingen, zoals de provinciale wegen N201, N205 en N207 en de Zuidtangent en andere openbaarvervoerverbindingen. Via de Ringvaart is het gebied goed bereikbaar over water.

De bevolking van Haarlemmermeer

Anno 2010 heeft Haarlemmermeer ruim 143.000 inwoners verdeeld over ruim 56.000 huishoudens.² De leeftijdsopbouw van de bevolking wijkt nauwelijks af van de gemiddelden in heel Nederland. In de samenstelling van de huishoudens doen zich wel opvallende verschillen voor. Haarlemmermeer heeft relatief meer gezinnen en relatief minder eenoudergezinnen en alleenstaanden. Binnen de gemeente verschilt de samenstelling van de huishoudens per type woongebied. In de Vinex-wijken en de buitenwijken van de groeikernen is de gemiddelde leeftijd lager. Het aandeel een- en tweepersoonshuishoudens is hier kleiner dan in

de rest van Haarlemmermeer. In de historische kernen is de bevolking gemiddeld ouder en zijn de huishoudens kleiner. Hier zal de vergrijzing in de komende jaren dan ook sterker doorwerken. Ongeveer 15 procent van de inwoners heeft een niet-westerse achtergrond. Het grootste deel van deze inwoners woont in de Vinex-wijken; een teken van succesvolle integratie. In groeikern-wijken als Graan voor Visch en Overbos-Noord is het aandeel allochtonen eveneens relatief groot.

De bevolking van Haarlemmermeer zal naar verwachting doorgroeien tot ruim 170.000 inwoners in 2025. Afhankelijk van de te kiezen ontwikkelingsrichting, en als alle ontwikkelingsmogelijkheden op het gebied van woningbouw benut worden, kan dit aantal inwoners na 2025 verder doorgroeien tot ongeveer 190.000.

Haarlemmermeer heeft een relatief welvarende bevolking. In 2007 had ruim 34 procent van de huishoudens een besteedbaar inkomen van € 40.000 of meer.³ Landelijk bedraagt dit percentage 25 procent (bron CBS). In de ranglijst van besteedbare inkomens in alle gemeenten van Nederland staat Haarlemmermeer op de 64ste plaats. Bij de gemeenten met meer dan 100.000 inwoners staat Haarlemmermeer in deze ranglijst ruim aan de top.

² Op 1 januari 2010 had Haarlemmermeer 143.411 inwoners. Bron: GBA Haarlemmermeer

³ Besteedbaar inkomen = bruto inkomen verminderd met premies, belastingen en overdrachtsinkomens zoals alimentatie.



Vergrijzing

Door voortdurende nieuwe instroom zal het aandeel jongeren tot 15 jaar de komende decennia in verhouding hoog blijven, zeker vergeleken met de gemiddelden in heel Nederland. In nieuwe wijken komen immers relatief veel gezinnen met kinderen of jonge mensen met een kinderwens wonen. Toch zal ook Haarlemmermeer vergrijzen. Het aandeel ouderen boven de 64 jaar zal stijgen van circa 11 procent in 2010 tot bijna 17 procent in 2025. In absolute aantallen is dit een verdubbeling van het aantal inwoners van 65 jaar en ouder in de komende 15 jaar.

In de 'historische kernen' van Haarlemmermeer is vergrijzing de komende 15 jaar de demografische trend. Nu al wonen er veel tweepersoonshuishoudens in de oudere leeftijdscategorie en is de groep 55- tot 65-jarigen sterk vertegenwoordigd. In Badhoevedorp is het aantal ouderen ruim boven-gemiddeld, vooral in de oudste leeftijdscategorie. Hiermee heeft de vergrijzing in deze kern haar climax bereikt. Voor de Vinex-wijken met hun jonge bevolkingsopbouw is de vergrijzingsproblematiek nog ver weg. In de 'groeikernwijken' wijkt het aandeel senioren weinig af ten opzichte van het gemeentelijk gemiddelde.

Haarlemmermeer sociaaleconomisch

De westkant van de polder bestaat uit een aantal gebieden die sterk van elkaar verschillen, zowel demografisch als sociaaleconomisch en in

mentaliteit. Er zijn traditionele dorpen en moderne Vinex-wijken. In de vier traditionele kernen voelen mensen zich sterk met elkaar verbonden en geworteld in hun woonomgeving. Toch verschillen ook deze kernen onderling in de sociale compositie: het gedrag van de inwoners, hun verwachtingspatroon, hun gebruik van de ruimte, groen en voorzieningen en hun omgangsvormen. Lisserbroek, in het zuiden, heeft een jonge en actieve bevolking die relatief welvarend is. In Cruquius, in het noorden, wonen oudere mensen, met een meer ontspannen leefpatroon en minder bestedingsmogelijkheden. De kernen Zwaanshoek en Beinsdorp, in het midden van de westflank, hebben een evenwichtige bevolkingsopbouw.

Voor de dagelijkse boodschappen en voor bezoek aan familie en vrienden steken inwoners van de kernen vaak de gemeentegrens over. Inwoners van Lisserbroek en Beinsdorp zijn sterk georiënteerd op de Bollenstreek. In Cruquius ervaart men de aantrekkingskracht van Heemstede en Haarlem. Zwaanshoekers zijn het meest op Hoofddorp gericht. Hoewel de sociale relaties tussen de bewoners aan weerszijden van de Ringvaart toch al sterk zijn, maken Lisse en Lisserbroek in sociaal opzicht de meeste aanspraak op de betiteling 'dubbeldorp'.

In de Vinex-wijken van Hoofddorp en Nieuw-Vennep tref je inwoners aan met (post)moderne

leefstijlen. Het zijn welvarende netwerkstedelingen, vaak anderhalfverdieners met jonge kinderen. Een deel van de bevolking van de Vinex-wijken wordt gevormd door geëmancipeerde en geïntegreerde allochtone inwoners. Deze relatief nieuwe polderbewoners hebben een sociaal-ruimtelijke oriëntatie die veel verder reikt dan de westflank of de gemeente Haarlemmermeer als geheel. Zij zijn ware bewoners van de Metropoolregio, die ruim en rustig wonen combineren met werk en stedelijk vertier in de omgeving.

Luchthaven Schiphol

De aanwezigheid van de nationale luchthaven Schiphol is belangrijk voor de ontwikkeling en de ontwikkelingsmogelijkheden van Haarlemmermeer. De luchthaven geeft Haarlemmermeer als onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam een sterk economisch profiel en een belangrijke logistieke functie. De groei van Schiphol heeft er onder meer voor gezorgd dat er rond de millenniumovergang meer mensen in Haarlemmermeer werkten dan dat er woonden.

Door het gereedkomen van de Vinex-wijken in Haarlemmermeer is het inwonertal inmiddels weer groter dan het aantal mensen dat er werkt. Ongeveer de helft van de circa 115.000 werkenden in Haarlemmermeer werkt op Schiphol. Mede dankzij de luchthaven is Haarlemmermeer uitgegroeid tot een vestigingsplaats voor bedrijven

met een nationale en internationale uitstraling. Daarbij vervult onze gemeente een opvangfunctie voor lokale en regionale bedrijven uit de wijde regio.

Rondom Schiphol zijn talloze bedrijven gevestigd die direct of indirect gerelateerd zijn aan de luchthaven. Denk aan de Greenports in Aalsmeer en de Bollenstreek, aan de hoofdkantoren van multinationals op de Zuidas en aan de diverse logistieke bedrijven. Schiphol biedt een grote hoeveelheid arbeidsplaatsen en levert een belangrijke bijdrage aan de internationale economische uitstraling van de Metropoolregio Amsterdam.

Landelijk en hoogstedelijk wonen

Haarlemmermeer draagt in belangrijke mate bij aan het rijke palet van woonvormen in de Metropoolregio Amsterdam. De grote woonkernen in Haarlemmermeer hebben een suburbaan – voorstedelijk – karakter. De kleinere kernen aan de Ringvaart hebben een meer landelijke sfeer. Het agrarisch gebied waardoor de kernen zijn omgeven, biedt ruimte en rust. De bewoners waarderen het wonen in deze kernen zeer. Niet alleen wegens de ruime woningen met tuin en de ruimte van de polder, maar vooral vanwege de goede bereikbaarheid van werk en allerlei voorzieningen in de omgeving. Haarlemmermeer is een goede aanvulling op de stedelijke woonmilieus in de omgeving, zoals die ten oosten van Schiphol rond de Amsterdamse Zuidas.

Kennis en sport in de regio

In de regio wordt gewerkt aan kennis- en sportfaciliteiten op hoog niveau. Op de Zuidas wordt een 'kenniskwartier' ontwikkeld voor het wetenschappelijke en medische werk van de Vrije Universiteit Amsterdam. Het nabijgelegen Olympisch Stadion en de Bosbaan in het Amsterdamse Bos bieden sportfaciliteiten op hoog niveau. Als het voor een Nederlandse kandidatuur nodig is, kan de corridor Zuidas-Nieuw-Vennep worden uitgebreid tot Olympische sport-as. In Haarlemmermeer wordt het Huis van de Sport ontwikkeld, een topsportaccommodatie die geschikt is om nationale kampioenschappen te houden. Er zijn ook plannen voor een honkbalstadion dat geschikt moet zijn voor wedstrijden op nationaal en Europees niveau.

Nieuwe ontwikkelingen in de westflank

De nieuw te ontwikkelen gebieden in de westflank van Haarlemmermeer zullen demografisch en sociaaleconomisch aanzienlijke effecten hebben op de bestaande situatie. Door de nieuwbouw zal de vergrijzing van de bevolking in de traditionele kernen vertraagd worden. Kinderen en jongeren zullen dit gebied een ander, dynamischer karakter geven. De toename van leeftijdsgroepen tussen 25-60 jaar zal de westkant 'actiever' maken. De gebiedsontwikkeling zal de doorstroom van gezinnen uit de huidige Vinex-wijken naar de nieuwe woonmilieus in de westflank stimuleren.

De verhouding tussen Haarlemmermeeders en nieuwe inwoners van buiten de gemeente zal waarschijnlijk ongeveer 40-60 bedragen. Deze demografische omwenteling vraagt om uitbreiding en aanpassing van uiteenlopende vormen van mobiliteit: snel en langzaam, met het openbaar vervoer, de auto én per fiets. Er zal extra aandacht besteed moeten worden aan vormen van openbare ruimte die geschikt zijn voor de diverse leefstijl- en leeftijdsgroepen, die in de westflank naast, maar vooral ook met elkaar, gaan samenleven: jongeren en ouderen, traditionelen en moderneren, neoconservatieven en postmaterialisten. Bij uitbreidingen van recreatieve voorzieningen in de buurt moet rekening worden gehouden met het brede spectrum aan gewoonten en behoeften van zowel de huidige als de nieuwe inwoners.

Als de geplande variatie in woonmilieus tot stand komt, zullen de nieuwe gebieden nieuwe bewoners aantrekken met gedragingen en mentaliteiten die we in de gemeente nog niet erg kennen. De ontwikkeling van de westflank zal hierdoor zowel demografisch, als sociaaleconomisch leiden tot meer diversiteit en een actievere bevolking aan weerszijden van de Ringvaart. En daarmee ook in de Metropoolregio Amsterdam.

Komende decennia nog geen bevolkingskrimp

In de Structuurvisie Randstad 2040 wordt de verwachting uitgesproken dat in de komende



decennia vooral in het noordelijk deel van de Randstad nog geen afname, oftewel krimp, van de bevolking zal plaatsvinden. Dit in tegenstelling tot de rest van Nederland. De bevolking blijft groeien. Het aantal huishoudens groeit zelfs nog sterker, omdat het aantal leden per huishouden vermindert, afhankelijk van het gekozen economisch scenario. In de Structuurvisie Randstad 2040 is gekozen voor het lage scenario. Hiervan uitgaande zijn er ten minste ongeveer 500.000 nieuwe woningen nodig in de Randstad, waarvan circa 100.000 na 2030. De bestuurlijke afspraken over de toekomstige woningbehoefte tot 2030 zijn globaal gezien in overeenstemming met de verwachting, maar iets specifiek: 150.000 woningen in de Noordvleugel, 69.000 in de regio Utrecht en 165.000 in de Zuidvleugel. Voor de resterende woningbehoefte zijn nog geen afspraken gemaakt.

Haarlemmermeer wordt gerekend tot de Nederlandse New Towns⁴. Er zijn studies die erop wijzen dat vooral dit soort steden gevoelig is voor krimp. Gelet op de eigen poldergeschiedenis en de atypische stedelijkheid van onze gemeente,

4 (...) De term staat in deze tijd voor een geplande, nieuwe stad die in een korte tijd snel is gegroeid. Dit contrasteert met de ontwikkeling van meeste West-Europese steden die een combinatie zijn van historische en geplande elementen. (...) Bron: Analyse atypische stedelijkheid in Haarlemmermeer, gemeente Haarlemmermeer, 2008. Zie ook paragraaf 2.1.

gaan wij er vanuit dat deze verwachting voor Haarlemmermeer niet opgaat. Onze inwoners noemen al jarenlang het rustig wonen in het groen in het hart van de Randstad in combinatie met de vele voorzieningen in de omliggende oude steden als de aantrekkelijke punten van het wonen in Haarlemmermeer. Hoewel het culturele aanbod aan grootstedelijke voorzieningen binnen Haarlemmermeer uitgebreid zou kunnen worden, is er in de regio een breed aanbod aan voorzieningen binnen bereik.

Bij de realisatie van nieuwe woonlocaties in de westflank worden de sterke kanten van het hybride karakter van 'dorpse stedelijkheid' en 'stedelijke dorpsheid' van Haarlemmermeer in acht genomen. Mengvormen van stads en dorps wonen zullen aantrekkelijk blijven voor jonge gezinnen met kinderen die een druk leven in de Randstad willen combineren met de veiligheid en ruimte. Zij die geen plek kunnen vinden in nieuwe Amsterdamse wijken zullen in Haarlemmermeer een aantrekkelijk alternatief kunnen blijven vinden.

Concurrentieslag om inwoners

De bereikbaarheid en de mobiliteit van Haarlemmermeer zijn een belangrijk risico in de te verwachten concurrentieslag om de nieuwe inwoners in de regio. Nieuwe inwoners met een brede sociaalruimtelijke oriëntatie blijven vaak lang, tot wel tien jaar, georiënteerd op hun oude



woonplaats. Dit is vaak een oude stad in de omgeving. Voor deze inwoners is het van groot belang dat de (culturele) voorzieningen in de oude steden rondom Haarlemmermeer, zoals Leiden, Haarlem en Amsterdam, goed bereikbaar blijven.

Aleen als de woningproductie de komende jaren sterk afneemt, zou Haarlemmermeer met een bevolkingsdaling te maken kunnen krijgen. In heel Nederland is een afname van de gezinsgrootte allang een trend. Aangezien in Haarlemmermeer relatief veel gezinnen met kinderen wonen, zal deze trend onze gemeente in verhouding meer parten spelen. Het is daarom belangrijk om de oudere, vooral jarenvijftigwijken en groei-kernwijken ook in de toekomst aantrekkelijk te houden.

Bij meer aanbod van woningen in aantrekkelijke nieuwe woonlocaties in Haarlemmermeer zelf en in de omgeving kunnen mensen weg trekken uit de minst aantrekkelijke woongebieden. In sommige kwetsbare wijken kan dat leiden tot achteruitgang. Het is daarom zaak om deze wijken aandacht te blijven geven. Dat geldt ook voor het behouden en versterken van de cultuur-historische, landschappelijke en stedenbouwkundige historie van Haarlemmermeer. Die maakt ons immers aantrekkelijk als atypische stedelijke gemeente ten opzichte van andere New Towns, waar deze kwaliteiten ontbreken.

Bovenlokale doelstellingen

Duurzame ontwikkeling van Schiphol en nieuwe werklocaties

Om de internationale concurrentiepositie te versterken, is een duurzame ontwikkeling van Schiphol en de daaraan verbonden economische activiteiten een vereiste. Er zijn nieuwe hoogwaardige werklocaties nodig om toekomstige economische groei mogelijk te maken. Het logistiek bedrijventerrein ACT (Amsterdam Connecting Trade) biedt ruimte voor deze nieuwe ontwikkelingen.

Versterking van de bereikbaarheid

Een essentiële voorwaarde voor economische groei is een optimale bereikbaarheid van de werklocaties, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. De betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van het reizen moeten toenemen. De toekomstvastheid van de rijksweg A4 is essentieel voor de bereikbaarheid van de Randstad en de ontwikkelingsmogelijkheden van de Mainport Schiphol. De A4 is tevens bepalend voor een goede ontsluiting van het bedrijvengebied ACT.

Bij de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de regio moet het verkeer- en vervoerssysteem structureel en innovatief worden verbeterd om de groei van hoogwaardige economische activiteiten mogelijk te maken. De overheden in de Metropool-regio Amsterdam pleiten dan ook al enige tijd

voor het aanbrengen van een parallelstructuur rond de rijksweg A4 in Haarlemmermeer.

Vergroting van de kracht en dynamiek van de steden
Een aantrekkelijk woon- en leefomgeving is een belangrijke voorwaarde voor een internationaal concurrerend vestigingsklimaat. De bouw van nieuwe woningen in Haarlemmermeer, met voldoende ruimte voor ontspanning in de omgeving, vergroot de aantrekkelijkheid van de Randstad en Metropoolregio Amsterdam in het bijzonder.

Versterking van de groen-blauwe en cultuurhistorische kwaliteit

De Metropoolregio Amsterdam heeft meer ruimte nodig voor natuur en recreatie – in jargon: de groene kwaliteit – en voor het vasthouden en bergen van water – eveneens in jargon: de blauwe kwaliteit. Het behoud van cultuurhistorische elementen als de Nieuwe Hollandse Waterlinie draagt bij aan deze groen-blauwe ambitie. Met de ontwikkeling van de westflank en Park21 wordt een inhaal- en kwaliteitsslag gemaakt in het combineren van zowel bebouwing – rood –, als groen en blauw.

Verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving

Een optimale woon-, werk- en leefomgeving vraagt om voldoende woningen, diversiteit van woonmilieus en de omgeving, toegankelijke groengebieden nabij de steden en aandacht voor de integratie en het risico van segregatie

van bevolkingsgroepen. In het zuidwestelijke deel van de Noordvleugel kan een grote kwaliteitswinst worden geboekt met de realisatie van een aantrekkelijk groen-blauw woonmilieu op topniveau en de realisatie van Park21. Tevens kan hier worden voorzien in een aanzienlijk deel van de woningbouwopgave voor dit deel van de Metropoolregio.

Klimaatbestendig en veilig maken van de delta
Haarlemmermeer wil als overheid haar bijdrage leveren aan een klimaatbestendige inrichting van ons land en de bescherming tegen overstromingen vanuit zee en de rivieren. Haarlemmermeer heeft dan ook de ambitie om een duurzaam watersysteem te realiseren waarmee zowel de huidige als toekomstige – door de klimaatverandering te verwachten – knelpunten kunnen worden ondervangen. Vergroting van het oppervlak aan water in combinatie met een aantrekkelijk woonmilieu in Haarlemmermeer heeft bovendien een gunstig effect op het internationale vestigingsklimaat rond de luchthaven Schiphol. In de westflank zal volop ruimte worden geboden om klimaatbestendig te bouwen.

Sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit

In de Contourennota Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 zijn vier koersen opgenomen voor het beoordelen van de ruimtelijke ontwikkeling in Haarlemmermeer in de komende decennia. In deze structuurvisie zijn deze samengevat in twee hoofdcriteria: sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. In de illustratie – inmiddels bekend als ‘Broodje Haarlemmermeer’ – is te zien hoe deze beide toetsingscriteria van toepassing zijn op alle plannen. De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is geschreven met de bewoners en gebruikers van de voorzieningen van de gemeente als uitgangspunt. Haarlemmermeer wil hen een waardevolle omgeving bieden waarin ze zich thuis kunnen voelen en plezierig kunnen wonen en werken. Dat heeft bovendien een gunstige invloed op de regionale, nationale en internationale (concurrentie)positie van Haarlemmermeer.

2

2 Inleiding

2.1 Sociale duurzaamheid

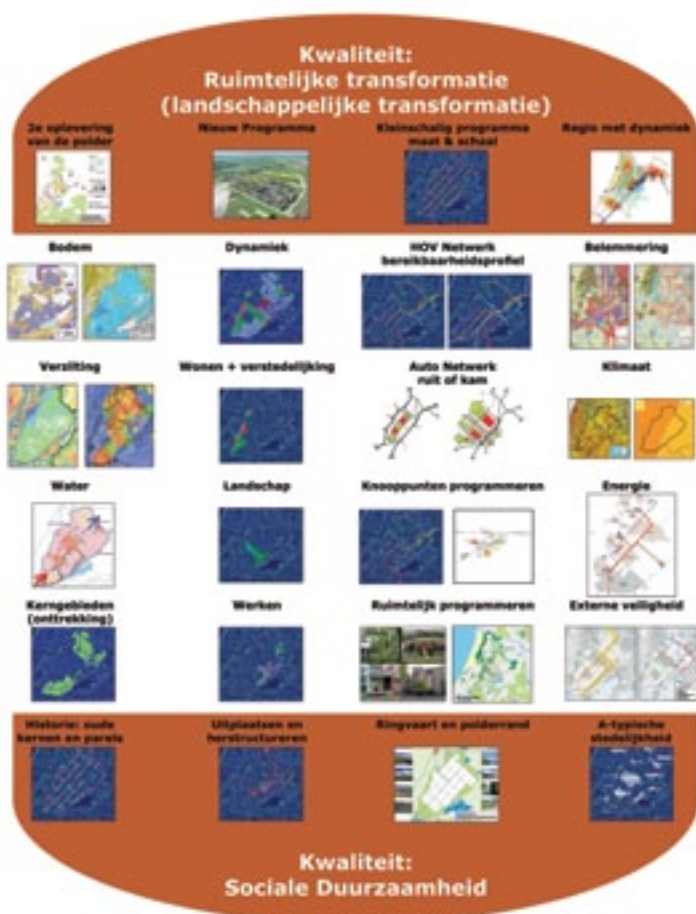
2.2 Ruimtelijke kwaliteit





Bij sociale duurzaamheid gaat het erom randvoorwaarden te creëren die de sociale samenhang of 'cohesie' in een samenleving versterken. Die randvoorwaarden zijn eigenaarschap, geborgenheid, ondernemerschap en ontmoeting. Sociale duurzaamheid kun je echter niet maken. Je kunt het wel 'laten ontstaan' door de juiste sociale, ruimtelijke en procescondities te scheppen. Dat betekent dat je tijd neemt om ideeën uit de samenleving omhoog te laten komen en zo nodig te laten rijpen. De ontwerp-opgave moet worden 'gedynamiseerd': er moet ruimte zijn om het uiteindelijke eindbeeld gaandeweg te laten ontstaan door een verder dan gebruikelijk gaande participatie van inwoners en gebruikers. De procescondities, de manier waarop de ontwikkeling en de participatie zijn georganiseerd, maken de verbinding tussen deze drie aspecten van de ruimte mogelijk. Enerzijds door de kennis en ervaring van inwoners en gebruikers te benutten. Anderzijds door meer flexibiliteit in het planproces in te bouwen. Het karakter van Haarlemmermeer als atypische New Town stelt vanwege de diversiteit van het gebruik van de ruimte extra eisen aan de invulling van de randvoorwaarden.

Het uitgangspunt voor ruimtelijke kwaliteit is de bestaande hoge kwaliteit van de leef- en werk-omgeving in Haarlemmermeer in de toekomst intact te houden en zoveel mogelijk te versterken. Om deze ook voor toekomstige generaties te waarborgen, zullen de ontwikkelingen zo duurzaam



'Broodje Haarlemmermeer': sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit als kader voor de ruimtelijke ontwikkelingen

mogelijk worden gerealiseerd. Ruimtelijke kwaliteit heeft twee zijden. Enerzijds de harde meetbare aspecten met duidelijke parameters en normen. En anderzijds de zachte, subjectieve elementen, waarbij de waardering afhankelijk is van een, eventueel met anderen gedeelde, beleving. De waarde van ruimtelijke kwaliteit kan worden 'afgemeten' aan drie invalshoeken: de gebruiks-waarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde. Bij het ontwerpen en beoordelen van plannen wordt het Analyseschema duurzame ruimtelijke kwaliteit gehanteerd. Hierin worden de waarden afgezet tegen de belangen die in dit schema benoemd zijn als economische doelmatigheid, sociale duurzaamheid, ecologische duurzaamheid en culturele identiteit. De kruispunten van de waarden en belangen vormen de aandachtsvelden voor de waardering en beoordeling van ontwikkelingen in de ruimte van Haarlemmermeer.

Een structuurvisie lijkt vooral te gaan over de bouw van woningen en de aanleg van voorzieningen, wegen, groen en water. In essentie gaat het in deze visie echter over mensen en de manier waarop zij gebruik maken van de ruimte. De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is dan ook geschreven met de bewoners en andere gebruikers van de voorzieningen van Haarlemmermeer als uitgangspunt.

Bij alle (ruimtelijke) ontwikkelingen is het van belang de vraag te stellen wat ze voor mensen opleveren

en of ze iets toevoegen om zuinig op te zijn; nu en in de toekomst. We willen de bewoners en de gebruikers van buiten de gemeente een waardevolle omgeving bieden waarin ze zich thuis kunnen voelen en plezierig kunnen wonen en werken. Een mooie en zowel ruimtelijk als sociaal goed functionerende omgeving is ook van belang voor de rol en positie van Haarlemmermeer in de Metropoolregio Amsterdam. Als het hier prettig is om te verblijven, heeft dat ook een gunstig effect op de internationale (concurrentie) positie van Haarlemmermeer en de regio.

Om gestalte te geven aan deze uitgangspunten hanteren we twee begrippen: *sociale duurzaamheid* en *ruimtelijke kwaliteit*. Deze begrippen worden bij de verdere uitwerking van deze structuurvisie gebruikt als toetsingscriteria. In dit hoofdstuk leggen we uit wat hiermee wordt bedoeld.

2.1 Sociale duurzaamheid

2.2 Ruimtelijke kwaliteit

zaamheid

Sociale duurzaamheid

In de wereld van het ruimtelijk beleid en stedenbouwkundige plannen staat 'sociale duurzaamheid' in de eerste plaats voor een aanpak van de ontwikkeling die aansluit op de behoeften van bewoners en de gebruikers van voorzieningen op dit moment. Maar dat niet alleen. Met 'duurzaam' wordt ook bedoeld dat de ontwikkeling voorziet in de behoeften van toekomstige generaties.

Het gaat erom randvoorwaarden te creëren die de sociale samenhang of 'cohesie' in een samenleving versterken. Alle verbanden tussen mensen en hun activiteiten vormen immers ook een netwerk, oftewel een sociale infrastructuur. Die verbanden zijn ontelbaar: mensen hebben overal relaties: in het gezin, met familie, vrienden en kennissen, op het werk, in het verenigingsleven, met anderen in een winkelcentrum, op een hangplek, in een park of waar dan ook. De 'harde' infrastructuur – woningen, bedrijfsruimte, wegen, openbaar vervoer, water en groen – kan bijdragen aan het goed functioneren van het netwerk van menselijke relaties. Bijvoorbeeld met goede verbindingen voor woon-werkverkeer. Slechte ruimtelijke ontwikkeling kan sociale duurzaamheid echter ook tegenwerken. Denk maar aan

een slecht verlicht fietspad door een donker park tussen een woonwijk en een discotheek. Andersom kunnen mensen ook een negatieve invloed uitoefenen op het je thuis voelen in wijk of buurt. We kennen allemaal de problemen met hangjongeren die een onveilig gevoel veroorzaken. Als ze een plek hebben waar ze anderen niet lastigvallen, kan het probleem al een stuk minder worden.

Randvoorwaarden voor sociale duurzaamheid

In Haarlemmermeer onderscheiden we vier – vrij algemeen gehanteerde – randvoorwaarden die bepalend zijn voor het creëren en versterken van de sociale duurzaamheid: eigenaarschap, geborgenheid, ondernemerschap en ontmoeting.

Deze vier randvoorwaarden bieden praktische handvatten om de sociale duurzaamheid van huidige en toekomstige plannen te toetsen. Als een plan voldoet aan de randvoorwaarden, kan het niet alleen bijdragen aan het oplossen van ongewenste situaties in onze samenleving, maar zelfs maatschappelijke problemen voorkómen.

- ***Eigenaarschap***

Bij eigenaarschap gaat het erom dat mensen zich



actief verantwoordelijk voelen voor, en betrokken voelen bij, het vormgeven van de directe of minder directe leefomgeving, al is het op heel bescheiden wijze. Het kan gaan om het vegen van de stoep voor je huis of om gezamenlijk buurtbeheer. Maar ook om meedenken over, en eventueel meewerken aan het groen in de omgeving, het adopteren van een stukje landschap of het runnen van de sociaal-culturele accommodatie in het dorp met een groep vrijwilligers. Deze vormen van eigenaarschap, al dan niet actief uitgedragen, versterken het gevoel dat de openbare ruimte van ons allemaal is en de zorg ervoor gedeeld wordt. De overheid kan eigenaarschap stimuleren en ondersteunen, maar uiteindelijk moeten mensen het zelf ervaren en doen.

- *Geborgenheid*

Met geborgenheid bedoelen we dat mensen zich thuis voelen en veilig voelen. Uiteraard thuis, maar ook in de woon- en leefomgeving, inclusief de weg naar school, werk, vrijetijdsbesteding etc. Sociale veiligheid kan worden vergroot of juist verkleind door de inrichting van de openbare ruimte, gebouwen en de infrastructuur. Geborgenheid gaat ook over het gevoel dat je samen met anderen leeft, ook als je waarde hecht aan eigen ruimte en privacy, zoals de typische netwerkstedeling. In sociale verbanden is geborgenheid van groot belang voor het welbevinden van mensen. Bij het creëren en bewaken van een

gevoel van geborgenheid is een rol weggelegd voor de overheid en maatschappelijke voorzieningen. Minstens zo belangrijk zijn echter sociale netwerken: familie, burens, vrienden, kennissen of collega's. Die netwerken kunnen overigens voor inwoners van Haarlemmermeer een grote actieradius hebben; vaak over de gemeentegrenzen heen.

- *Ondernemerschap*

Ondernemerschap gaat over de mogelijkheid om te ondernemen en initiatieven te nemen. De polder is in het verleden gemaakt en ingericht door pioniers. Die ondernemersgeest hoort nog steeds bij Haarlemmermeer. Daarbij kan het bijvoorbeeld gaan om particulier opdrachtgeverschap in de woningbouw, een gezamenlijk project in de buurt om energie te besparen, kleinschalig ondernemerschap dichtbij huis, om innovatieve bedrijfjes of om verbreding van de landbouw. Daarmee geven ondernemers en burgers mede vorm aan onze gemeenschap en aan de polder. De overheid kan ondernemerschap en persoonlijk initiatief stimuleren en faciliteren. Bijvoorbeeld door bij de bestemming van een woonwijk ook ruimte te bieden aan kleinschalige bedrijfsactiviteiten, woon-werkwoningen en dergelijke.

- *Ontmoeting*

Ontmoeting is een ruim, maar zeker geen vaag begrip. Bij ontmoeting in deze context gaat het



over de voorwaarden om dingen met elkaar te delen en elkaar te kunnen vinden in Haarlemmermeer en omgeving. In Haarlemmermeer maken de atypische stedelijkheid, de vele verschillende leefstijlen en het aantal kriskrasbewegingen van inwoners en mensen van buiten de gemeente dat niet eenvoudig. In de ruimtelijke ordening kan worden gekeken hoe en waar mensen elkaar willen ontmoeten.

Aanpak sociale duurzaamheid: laten ontstaan

Sociale duurzaamheid kun je niet 'maken'. Sociale processen en ontwikkelingen zijn moeilijk te voorspellen, laat staan direct te sturen. Duurzame ontwikkeling komt het best tot zijn recht via het pad van de geleidelijkheid, waarbij de tijd genomen wordt om ideeën te laten rijpen en initiatieven te laten ontstaan. Er is daardoor meer ruimte voor initiatieven en inbreng 'van onderop'. In Haarlemmermeer willen we de sociale duurzaamheid dan ook zoveel mogelijk 'laten ontstaan'. Dat wil niet zeggen dat we niets hoeven te doen. Om ontwikkelingen vanuit de samenleving te laten ontstaan, moeten we de juiste sociale, ruimtelijke en procescondities scheppen.

Dynamiseren van de ontwerpogave

Het laten ontstaan van sociale duurzaamheid vraagt bovendien een andere visie op het ontwerp-proces: het 'dynamiseren' van de ontwerpogave. Dat wil zeggen dat het eindbeeld, het doel dat we

voor ogen hebben, zich tijdens het ontwikkelings-proces ontwikkelt. Het eindbeeld is in eerste instantie globaal en wordt gaandeweg concreter. De ontwerpogave beperkt zich dus niet tot het schetsen van een (globaal) eindbeeld, maar richt zich tevens op het proces dat ingezet moet worden om het eindbeeld te concretiseren.

Het dynamiseren van de ontwerpogave biedt meer ruimte aan 'groeien' van het eindbeeld. Het vraagt om flexibiliteit in het proces en de planvorming. Het dwingt alle partijen niet zozeer in productietermen, maar in termen van tijd over de ontwikkeling van Haarlemmermeer na te denken. Ruimtelijke ordening is daarmee ook temporele ordening van het laten ontstaan van initiatieven uit de samenleving.

Verdergaand participatieproces

Voor de groei van sociale duurzaamheid is belangrijk dat de inwoners en gebruikers van Haarlemmermeer zelf mede vorm kunnen geven aan de ontwikkelingen en dat ze begrijpen waarom de ontwikkelingen plaatsvinden en er een sociaal draagvlak voor ontstaat. Dit vereist een participatieproces dat, zowel kwalitatief als kwantitatief, verder gaat dan de huidige vormen van participatie en traditionele inspraak. Doelmatigheid in combinatie met een groot bereik wordt bewerkstelligd door sterk in te zetten op e-participatie.

Sociale ruimte, fysieke ruimte en beleefde ruimte

Bij sociale duurzaamheid als element van ruimtelijk beleid gaat het om de wisselwerking tussen de sociale ruimte (de invloed van sociale processen op de ruimte), de fysieke ruimte en de ruimte zoals die ervaren wordt door de gebruikers, de zogenaamde 'beleefde' ruimte. Haarlemmermeer wil de sociale ruimte, fysieke ruimte en beleefde ruimte niet afzonderlijk benaderen. Ze zijn één, net zoals de sociale, ruimtelijke condities en procescondities in het verlengde van elkaar liggen. Een voorbeeld: de wens van mensen om zich te ontplooien vraagt om een sociale ruimte die het mogelijk maakt om zonder veel omwegen vanuit een wijk naar een sporthal of sociaal-cultureel centrum te fietsen. Als de snelste route door een park voert, kan dat als onveilig worden ervaren. Andere beplanting en goede verlichting kunnen dat gevoel van onveiligheid verminderen. Vaak kunnen de bewoners van een wijk zelf het beste aangeven waar dit soort problemen zich voordoen en hoe de situatie voor hen het beste aangepakt kan worden.

De procescondities, de voorwaarden die worden gesteld aan het participatieproces en aan het planproces, zijn bepalend voor de verbinding tussen de sociale, beleefde en fysieke aspecten. Ze moeten het mogelijk maken de kennis en ervaring van bijvoorbeeld bewoners, maatschappelijke instellingen, bedrijven en buurgemeenten beter te benutten in het planproces. Een andere mogelijkheid

om de wisselwerking tussen de sociale en fysieke aspecten te versterken, is meer flexibiliteit in het planproces in te bouwen. Dit biedt de ruimte om beter in te spelen op onvoorziene ontwikkelingen en op initiatieven 'van onderaf', van burgers of ondernemers bijvoorbeeld.

Het verhaal van een gemeenschap

We willen de samenhang in en de verbondenheid met de polder versterken. Hoe wordt de ruimte door de inwoners ervaren, wat is de beleving van de eigen omgeving. Door dit vraagstuk onderwerp van gesprek te maken en er samen over te praten of door inzet van e-participatie kunnen mensen ervaringen uitwisselen en gevoelens delen. Een manier om gedeelde betekenisvorming te stimuleren is samen het verhaal van een gemeenschap vorm te geven. Verhalen kunnen de bewoners van een wijk of kern verbinden met hun plek. Gedeelde gebeurtenissen uit het verleden en het heden scheppen een band die van waarde kan zijn in de toekomst.

In een sociaal duurzaam Haarlemmermeer functioneert de ruimtelijke structuur van de gemeente als drager van sociale binding. Andersom zullen sociale uitgangspunten ook sturend zijn voor de ruimtelijk structurerende en verbindende elementen. Dat leidt tot vragen als: op welke manier kunnen openbaarvervoerbindingen en knooppunten bijdragen aan de randvoorwaarde

! Diversiteit van maatschappelijke ontwikkelingen

Haarlemmermeer is een aantrekkelijk vestigingsplaats voor de middenklasse. Maar de gemeente wil zich ook inzetten voor andere doelgroepen zoals jongeren en senioren, zodat een evenwichtiger woning- en voorzieningenaanbod ontstaat. Een belangrijk vraagstuk is hoe om te gaan met de aanstaande vergrijzing. Naast vergrijzing speelt in delen van Haarlemmermeer ontgroening een rol: door het stijgen van de gemiddelde leeftijd neemt het aandeel van de jongeren in de bevolking af. De ontgroening vindt voornamelijk plaats in de oudere delen van Hoofddorp en Nieuw-Vennep, in Zwanenburg en in Rijsenhout. Dit is onder meer te zien aan een teruglopend aantal leerlingen op scholen. De aandacht voor onderwijsvoorzieningen neemt toe, ook voor het voortgezet onderwijs. Het aantal kinderen en jongeren in Haarlemmermeer als totaliteit neemt echter toe. Dit komt vooral door de huishoudens die zich vestigen in de gebieden die nu worden aangelegd en de huidige Vinex-wijken.

De ruimtelijke weerslag van de atypische stedelijkheid in Haarlemmermeer (dorpse kernen, Vinex-wijken en centrumkernen verspreid over een groot gebied) en de verschillen in leefstijl van de bewoners vragen om een op maat gesneden voorzieningenbeleid. Dit beleid zal in ieder geval aandacht moeten besteden aan de omvang, spreiding, toegankelijkheid en bereikbaarheid van voorzieningen op basisniveau.

Haarlemmermeer heeft het hoogste aantal arbeidsplaatsen van Nederland in relatie tot de beroepsbevolking. Toch is circa de helft van de beroepsbevolking van Haarlemmermeer werkzaam buiten de gemeente en komt een groot deel van de werknemers die werkzaam zijn in Haarlemmermeer van buiten. Het gevolg is een grote uitgaande en inkomende pendel van werknemers. Dit heeft duidelijk gevolgen voor de bereikbaarheid van Haarlemmermeer. Er wonen echter ook veel gezinnen in de polder die zorg, arbeid en vrije tijd met elkaar willen combineren.

Ruimtelijk beleid met oog voor de wisselwerking tussen de sociale, fysieke en beleefde ruimte heeft te maken met een diversiteit van maatschappelijke ontwikkelingen waarop een antwoord moet worden gevonden. De bovenstaande ontwikkelingen in de samenleving stellen ons bijvoorbeeld voor de volgende vragen: wat zijn goede combinaties van wonen, een groene omgeving, goede verbindingen en een goed voorzieningenniveau om deze drie leefaspecten gunstig te beïnvloeden? En, hoe kunnen we het mogelijk maken dat de inwoners van Haarlemmermeer elkaar kunnen blijven ontmoeten? En dan niet alleen nu, maar ook op de lange termijn.



ontmoeting? Of: waar en hoe kan de groen-blauwe structuur condities scheppen voor geborgenheid of, in bepaalde gevallen, een te sterk gevoel van geborgenheid voorkomen op een plek waar je die juist niet wilt?

Gevarieerd karakter en snelle groei: Haarlemmermeer als atypische 'New Town'

Een laatste factor die een rol speelt bij het laten ontstaan van sociale duurzaamheid is het bijzondere karakter van de gemeente. Vanwege de schoksgewijze snelle groei kan Haarlemmermeer gerekend worden tot de Nederlandse, zogenaamde 'New Towns'. Door de ontstaansgeschiedenis van Haarlemmermeer (zie hoofdstuk 1) kan de gemeente echter wel betiteld worden als een 'atypische New Town'.

In Haarlemmermeer is niet zozeer sprake van een oude kern die heel snel gegroeid is of, zoals bij Almere, een volledig nieuwe situatie. Onze gemeente kent nog steeds dorpen met een echt dorps karakter. Sommige dorpen zijn echter in korte tijd enorm uitgebreid met nieuwbouw en bedrijventerreinen. Om nog maar te zwijgen over Schiphol. Door deze mengvormen is het traditionele onderscheid in feite verdwenen. Het gevolg van deze situatie is dat er in Haarlemmermeer diverse samenlevingen binnen onze samenleving bestaan.



Gevolgen voor sociale duurzaamheid

De atypische stedelijkheid van Haarlemmermeer heeft uiteraard ook gevolgen voor de toepassing van de randvoorwaarden van sociale duurzaamheid. Afhankelijk van locatie en schaal kunnen deze randvoorwaarden verschillende betekenissen hebben. Op straatniveau krijgt eigenaarschap een andere invulling dan op wijkniveau of op het niveau van de gemeente. In een kleine kern langs de Ringvaart, zoals Beinsdorp, voelt eigenaarschap waarschijnlijk anders aan dan in Graan voor Visch of in een van de Vinex-wijken. In Haarlemmermeer kunnen er evenveel vormen van geborgenheid als leefstijlen en wijktypen zijn.

De verschillen in de beleving van de randvoorwaarden vragen ook om een verschillende benadering van het laten ontstaan van sociale duurzaamheid en de beoogde eindbeelden. In eerste instantie kan onderscheid gemaakt worden naar leefstijlen en schaalniveau: buurt, wijk en gemeente. De inwoners zelf zijn een belangrijke bron van inzichten en ideeën op dit gebied. De juiste invulling van eigenaarschap, geborgenheid, ondernemerschap en ontmoeting kunnen gewaarborgd worden door het niet alleen óver de inwoners te hebben, maar hen ook actief invulling te laten geven aan deze randvoorwaarden.

! Haarlemmermeer als atypische New Town

Door haar atypische stedelijke karakter onderscheidt Haarlemmermeer zich van andere New Towns. Dat neemt niet weg dat Haarlemmermeer kenmerken heeft die andere, meer pure, New Towns ook hebben. Zo is ook in Haarlemmermeer te zien dat de voorzieningen de snelle groei niet hebben kunnen bijbenen. New Towns missen vaak bruisende centrumvoorzieningen, zoals culturele instellingen en uitgaansgelegenheden. Alhoewel Haarlemmermeer bezig is met een inhaalslag wat de cultuur betreft – onder meer met de realisatie van het Cultuurgebouw – zijn uitgaansgelegenheden nog steeds dun gezaaid. Vooral de jonge inwoners van Haarlemmermeer missen deze voorzieningen.

Haarlemmermeer heeft, net als in andere New Towns, kwetsbare wijken. Aantrekkelijke nieuwe woonlocaties in Haarlemmermeer en omgeving kunnen mensen wegtrekken uit de minst aantrekkelijke woongebieden. In sommige nu al kwetsbare wijken kan dat leiden tot verdere achteruitgang. De jarenvijftigwijken en de groeikernwijken vragen in dit licht extra aandacht. Evenals het behouden en versterken van de historie, zowel landschappelijk als stedenbouwkundig.

Net als andere New Towns staat Haarlemmermeer voor een preventieve opgave. Voorkomen is immers nog steeds beter dan genezen. In het kader van duurzaamheid gebruiken we het woord preventief als een manier om de samenleving vorm te geven, waarbij zij haar hulpbronnen niet uitput, maar in plaats daarvan regenereert. Op deze manier versterk je niet alleen de bestendigheid van de gemeente, maar ook haar probleemoplossend vermogen.

In het stedenbeleid van vijf grote New Towns (Haarlemmermeer, Almere, Zoetermeer, Ede en Apeldoorn) wordt gekozen voor deze preventieve aanpak om grootstedelijke problemen in de toekomst te voorkomen. Kernbegrippen bij deze aanpak zijn: preventie, innovatie, van groei naar beheer van de stad en publiek ondernemerschap. De achterliggende gedachte is dat actieve deelname van burgers en ondernemers bij publieke projecten voor een succesvolle stedelijke ontwikkeling onmisbaar is. De overheid creëert daarbij de voorwaarden en de kaders voor maatschappelijke ontwikkeling, waardoor elke burger de mogelijkheid wordt geboden zich te ontplooiën en samen met anderen een waardevolle samenleving op te bouwen.

2.1 Sociale duurzaamheid

2.2 Ruimtelijke kwaliteit

Kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit

Het tweede toetsingscriterium van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit is een veelomvattend en breed begrip. In essentie verwijst het naar het aantrekkelijk houden of maken van de leefomgeving. In deze paragraaf wordt beschreven wat in deze structuurvisie wordt verstaan onder ruimtelijke kwaliteit en hoe het begrip als toetsingscriterium hanteerbaar gemaakt kan worden.

Werken aan hoge en integrale kwaliteit

Het uitgangspunt bij alle ontwikkelingen is de bestaande hoge kwaliteit van de leef- en werkomgeving in Haarlemmermeer in de toekomst intact te houden en zoveel mogelijk te versterken. Om de kwaliteit van leven ook voor toekomstige generaties te waarborgen, zullen de ontwikkelingen zo duurzaam mogelijk worden gerealiseerd.

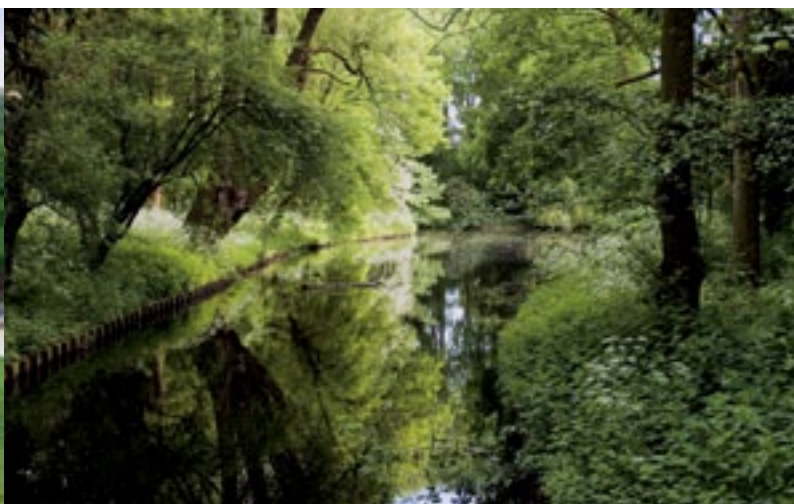
Ook in het regionale en nationale beleid staat ruimtelijke kwaliteit centraal: het vinden van een goede balans tussen een bloeiende economie, bereikbaarheid, gedifferentieerde woningbouw en een duurzame leefomgeving waarbij nadrukkelijk veel aandacht is voor de kwaliteit van water en

groen. Deze ruimtelijke kwaliteit is leidend bij verdere ontwikkeling en inrichting van ons land. Het ruimtelijk beleid lijkt zich echter vooral op fysieke kwaliteit te richten. Als er wel aandacht is voor sociale en maatschappelijke processen, gaat het doorgaans over de vraag hoe de fysieke ruimte hier de juiste randvoorwaarden voor kan scheppen. De werkelijkheid bestaat echter uit meer dan alleen de fysieke ruimte waar de stedenbouwkunde en planologie zich van oorsprong op richt. In Haarlemmermeer komt kwaliteit vooral tot uiting in de dynamiek tussen de fysieke ruimte – de huizen, bomen, wegen, vaarten, kortom alles wat tastbaar is –, de sociale ruimte en de symbolische of beleefde ruimte.

Harde en zachte aspecten van ruimtelijke kwaliteit

Het begrip kwaliteit verwijst naar een bepaalde gesteldheid, hoedanigheid of mate waarin iets geschikt is om voor een bepaald doel gebruikt te worden. Kwaliteit heeft meetbare (harde) en subjectieve (zachte) aspecten.

De harde, meetbare aspecten van ruimtelijke kwaliteit hebben duidelijke parameters met daaraan



gekoppelde normen. Voor de luchtkwaliteit bijvoorbeeld, schrijft de rijksoverheid normen voor op basis van milieubeleid en EU-richtlijnen. Deze normen zijn tot stand gekomen, nadat het probleem van luchtverontreiniging werd vastgesteld. Doordat deze normen objectief en kwantitatief van aard zijn, is de doelrealisatie meetbaar.

De zachte aspecten van ruimtelijke kwaliteit zijn kwalitatief van aard en hebben te maken met de waardering die men toekent vanuit de persoonlijke beleving van ruimte. Voorbeelden hiervan zijn de ervaring van schoonheid, herinneringen aan vroeger en rust en harmonie. Het zijn eigenschappen van ruimte waar men waarde aan hecht en die niet in kwantitatieve termen zijn te beschrijven. Uiteraard hebben deze zachte aspecten wel een wisselwerking met hardere belangen zoals de economische doelmatigheid, de sociale en ecologische duurzaamheid en de culturele identiteit van ruimte, zoals hierna toegelicht in de paragrafen over de analyse van ruimtelijke kwaliteit. .

De zachte, subjectieve aspecten van ruimtelijke kwaliteit zijn op elke plaats, en misschien wel voor ieder mens, anders. De manier waarop de beleving tot stand is gekomen is bepalend. Vaak is die eenmalig, uniek en onvervangbaar. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het zaak de waarde van zachte aspecten toch zo goed mogelijk te objectiveren en waar nodig te respecteren. In die gevallen waarbij

! Voortdurende aandacht voor ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit ontstaat meestal niet vanzelf. Door de eeuwen heen hebben mensen invloed uitgeoefend op de ruimte om hen heen; door zaken toe te voegen en door natuurlijke elementen te vervangen of in te perken. Ruimtelijke kwaliteit is bovendien een tijdopname. Als je niets doet, verandert de waarde met de tijd. Of omdat volgende generaties er anders naar kijken. Of omdat verval intreedt. Het kost inspanning om bestaande ruimtelijke kwaliteit te behouden. De rust en ruimte van het bos en van een tuin of balkon worden op vele manieren bedreigd. De vijver waar iemand als kind zo graag met zijn zeilbootje speelde, kan dichtslibben of in de weg liggen voor een ontwikkeling. Zonder zorg verwatert ruimtelijke kwaliteit.

Ook het creëren van nieuwe ruimtelijke kwaliteit vergt een intensieve zorg. Ruimtelijke plannen worden doorgaans gestart met een hoge kwaliteitsambitie. Die ambitie verdwijnt echter vaak naarmate plannen concreter worden. Dan pas worden immers de neveneffecten, technische problemen en kosten zichtbaar. Om bij planvorming en ontwikkelingen aan het toetsingscriterium ruimtelijke kwaliteit te voldoen, zal hier vanaf het eerste idee tot aan de realisering en het beheer voortdurend aandacht aan moeten worden besteed.

	Economisch doelmatigheid	Sociale duurzaamheid	Ecologische duurzaamheid	Culturele identiteit
Gebruikswaarde	Functionaliteit: clustervorming, optimalisering ruimtegebruik en bereikbaarheid	Ontmoeting	Leefbaarheid: schoon, veilig, gezond, heel en leuk	Keuzemogelijkheden
		Eigenaarschap		Verscheidenheid
		Toegankelijkheid/bereikbaarheid		(Fysieke) toegankelijkheid
		Keuzemogelijkheden		
Belevingswaarde	Imago	Sociale veiligheid	Rust en ruimte	Eigenheid/identiteit
	Aantrekkelijkheid	Geborgenheid	Diversiteit: variatie in groen- en landschapsstructuur	Contrastrijke, verrassingsvolle omgeving
		Verbondenheid		
		Vitaliteit		Diversiteit
Toekomstwaarde	Flexibiliteit: ruimte om te anticiperen op dynamiek	Ondernemerschap Flexibiliteit	Flexibiliteit	Flexibiliteit
	Mogelijkheden voor innovatie	Organische groei	Robuustheid: bestendige structuren, duurzaam watersysteem, duurzaam bouwen en wonen	Culturele vernieuwing Erfgoed
	Duurzaamheid	Draagvlak		
		(Sociale) duurzaamheid	CO ₂ in balans/hernieuwbare energie/C2C	

Analyseschema duurzame ruimtelijke kwaliteit.

Vrij naar: Hooimeijer et al.(2001) en Van 't Hof (2006).



een hoge mate van consensus bestaat over de noodzaak van behoud van zachte kwaliteiten, worden in deze structuurvisie voorwaarden gecreëerd om ze te behouden en te versterken. Daarnaast kunnen beheersinstrumenten, zoals een monumentenstatus of bijvoorbeeld de welstandstoetsing, bescherming bieden tegen aantasting van de waarde.

Waardering van de ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit zegt iets over de waarde die toegekend wordt aan de ruimtelijke situatie. Hierbij worden drie typen waarden onderscheiden: de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde.

Bij de gebruikswaarde gaat het erom of de activiteiten en de gebruiksmogelijkheden van een ruimte bij elkaar passen. Bij het analyseren van de belevingswaarde wordt gekeken hoe een ruimte wordt ervaren door de gebruikers en in hoeverre er aansluiting is bij hun behoeften. Bij het vaststellen van de toekomstwaarde wordt gekeken in hoeverre de ruimte ook gewaardeerd kan worden in de toekomst en of er met de ruimte flexibel en effectief ingespeeld kan worden op veranderende wensen van toekomstige generaties. Samen vormen deze drie waarden de kwaliteit van de ruimte.

! Utilitas, Venustas en Firmitas

De meest compacte omschrijving van ruimtelijke kwaliteit is:

Ruimtelijke kwaliteit = Gebruikswaarde +
Belevingswaarde + Toekomstwaarde

Het gebruik van deze waarden gaat ver terug in de tijd. De Romeinse bouwmeester Marcus Vitruvius Pollio (± 85-20 v.Chr.) gebruikte rond zestig voor Christus de termen *Utilitas* (doelmatigheid), *Venustas* (uiterlijk schoon) en *Firmitas* (duurzaamheid) om de kwaliteit van bouwwerken te omschrijven. In de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening werd dit voor ruimtelijke kwaliteit vertaald naar: gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Deze indeling komt sindsdien regelmatig terug in beleidsnota's en andere publicaties. Zo ook in het huidige ruimtelijke kader van de rijks-overheid, de Nota Ruimte.



Analyse duurzame ruimtelijke kwaliteit: aandachtsgebieden

Juist omdat ruimtelijke kwaliteit zo breed en soms ook zo ongreepbaar lijkt, is het van belang het op de een of andere manier hanteerbaar te maken. Hiervoor gebruiken we het Analyseschema duurzame ruimtelijke kwaliteit.

In dit schema wordt ruimtelijke kwaliteit vanuit verschillende perspectieven beschouwd. De kwaliteit kan worden beoordeeld aan de hand van economische, sociale, ecologische en culturele belangen. In de matrix is dat vertaald naar economische doelmatigheid, de sociale- en ecologische duurzaamheid en culturele identiteit. Deze belangen worden in de matrix gecombineerd met de hiervoor toegelichte waarden: gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. In de praktijk worden deze waarden ook wel ontwerpeisen genoemd.

Daar waar de waarden in de matrix kruisen met de belangen, kunnen op de kruispunten trefwoorden worden ingevuld, ofwel kenmerken van ruimtelijke kwaliteit. Hierdoor ontstaan aandachtstvelden voor ruimtelijke kwaliteit.

Deze aandachtstvelden maken het eenvoudiger om ruimtelijke kwaliteit te duiden en te operationaliseren. Het begrip ruimtelijke kwaliteit wordt hiermee ook beter herkenbaar en hanteerbaar voor politieke discussie en besluitvorming.

De matrix kan worden gebruikt om kwaliteitsaspecten te inventariseren en te ordenen, prioriteiten aan te geven, spanningen tussen kwaliteiten te benoemen en risico's en kansen van plannen aan te geven. De matrix is echter een dynamisch denkkader, geen keurslijf. Op dit (conceptuele) niveau gaat het nog wel om tamelijk abstracte begrippen, die nog concreet gemaakt moeten worden voor specifieke praktijksituaties.

Een voorbeeld van een enkel aandachtsgebied (Gebruikswaarde/Economische doelmatigheid) ter verduidelijking. Bij het beoordelen van de gebruikswaarde of het economisch nut van een bedrijvengebied kijken we allereerst naar de functionaliteit. De indeling van de ruimte is hierbij bepalend. Indien de juiste activiteit op de juiste locatie plaatsvindt, behalen bedrijven gemakkelijker een hoger rendement. Daarnaast levert clustervorming economische voordelen op voor bedrijven en leidt meervoudig ruimtegebruik tot tijdswinst voor gebruikers en bedrijven. Door deze optimalisering van het ruimtegebruik kan een ruimte geschikt zijn voor meer dan één activiteit en efficiënt worden ingericht. Uiteraard levert goede bereikbaarheid van een locatie ook economische voordelen voor bedrijven op, wat de gebruikswaarde van de plek weer verhoogt.

De ontwerpprincipes van de structuurvisie: zes kernpunten

Deze structuurvisie begon met een schets van de ontstaansgeschiedenis en de kerngegevens van de gemeente Haarlemmermeer anno 2011. De geschiedenis en de huidige situatie vormen immers de basis voor de ruimtelijke ontwikkeling in de toekomst. In hoofdstuk 2 zijn de twee toetsingscriteria beschreven voor alle nieuwe of aangepaste plannen: sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

Dit hoofdstuk beschrijft de ontwerpprincipes die als uitgangspunt worden gehanteerd bij de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer. De ontwerpprincipes werpen een blik vooruit op de doelen die Haarlemmermeer tot 2030 wil bereiken. Maar dat niet alleen. Het zijn principes – grondbeginselen – waar de uitvoering van de plannen aan moet voldoen.

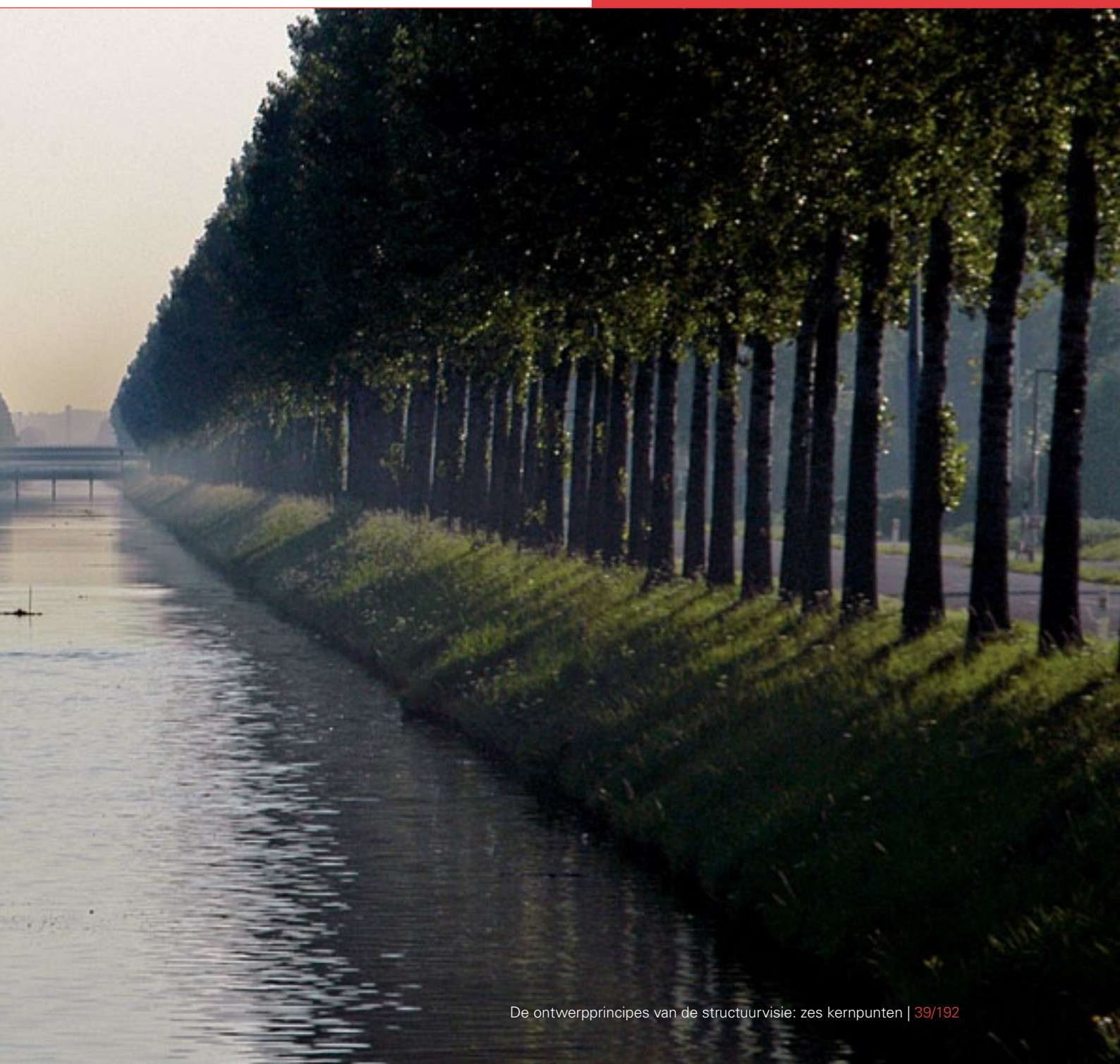
Deze ontwerpprincipes zijn de uitkomst van een uitgebreide analyse. Hierin zijn de mogelijkheden onderzocht om de in de Contourennota Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 aangegeven thema's en ambities concreet gestalte te geven. Die ontwerpprincipes zijn vervolgens ondergebracht in zes kernpunten:

- 1 Een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem
- 2 Energie als speerpunt
- 3 Netwerk (keten)mobiliteit: de knopen benut
- 4 Synergie met Schiphol
- 5 Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties
- 6 Cultuurhistorie en diversiteit als drager

3

3 Inleiding

- 3.1 Kernpunt 1 Een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem
- 3.2 Kernpunt 2 Energie als speerpunt
- 3.3 Kernpunt 3 Netwerk- en ketenmobiliteit: de knooppunten benut
- 3.4 Kernpunt 4 Synergie met Schiphol
- 3.5 Kernpunt 5 Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties
- 3.6 Kernpunt 6 Cultuurhistorie en diversiteit als drager



Bij de beschrijving van elk kernpunt wordt eerst de relatie gelegd met de Contourennota en de bij de vaststelling van deze nota in de gemeenteraad meegegeven extra aandachtspunten. Vervolgens schetsen we kort de uitkomsten van de analyse van de huidige situatie in termen van kansen en bedreigingen. Daarna geven we de betekenis van dit kernpunt aan voor de ruimtelijke ontwikkeling tot 2030. Dat gebeurt niet vrijblijvend; de ontwerpprincipes zijn geformuleerd als zo concreet mogelijk opdrachten.

Bij die opdrachten is het uiteraard van belang ook de achterliggende feiten en overwegingen te kennen en te begrijpen. Die achtergronden worden daarom per kernpunt expliciet beschreven en toegelicht. Ten slotte kent elk kernpunt twee blokjes waarin kort wordt opgesomd hoe de ontwerpprincipes bijdragen aan de toetsingscriteria sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

De lagenbenadering: ondergrond, netwerken en occupatie

Bij de analyse van de opgaven voor deze structuurvisie is gebruik gemaakt van de zogeheten 'lagenbenadering' als model voor een op duurzaamheid gerichte analyse, afweging en ontwikkeling. De lagenbenadering werkt verhelderend om de inrichting van de ruimte te beschrijven en te verklaren.

De lagenbenadering verdeelt de ruimte in drie lagen. Van onder naar boven: de ondergrondlaag, de netwerkenlaag en de occupatielaag. Oftewel de bodem, de stromen en structuren die de ruimte indelen zoals waterlopen, wegen en spoorlijn, en ten slotte de door mensen ingerichte omgeving: bebouwing, parken etc.

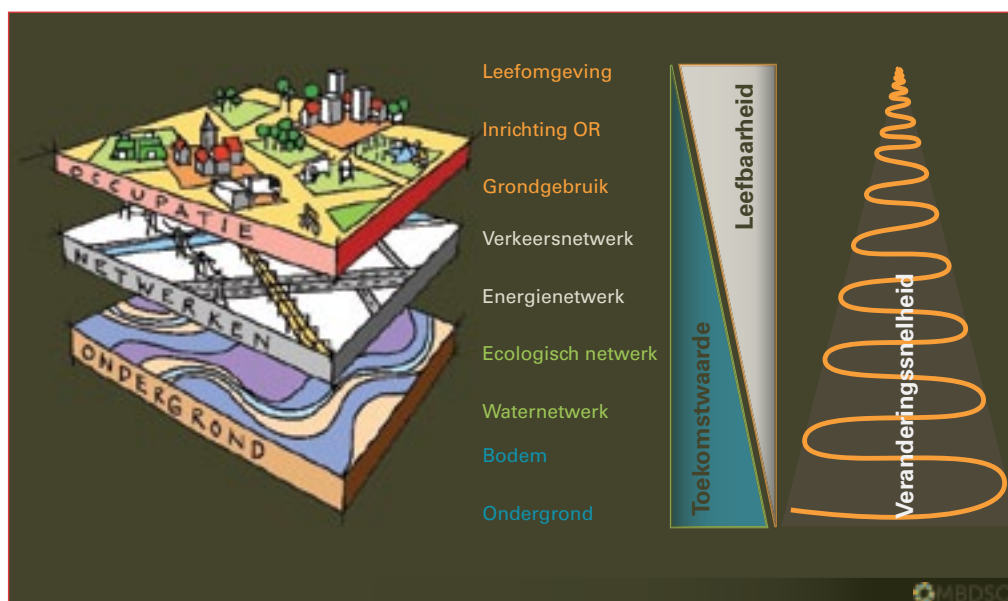
De voornaamste meerwaarde van de lagenbenadering is de manier waarop de factor tijd wordt meegenomen. Alle drie de lagen veranderen voortdurend. De snelheid waarmee dit gebeurt, verschilt echter aanzienlijk.

- Op de occupatielaag verlopen veranderingen ruimtelijk gezien snel, veelal binnen één generatie, in 10 tot 40 jaar. Denk aan woonwijken en bedrijventerreinen.
- De netwerkenlaag heeft een lange aanlooptijden en dito kosten. Belangrijke veranderingen in deze laag duren circa 20 tot 80 jaar. Voorbeelden zijn ecologische verbindingen, energietransport,



- spoorwegen, snelwegen en vaarwegen.
- De ondergrondse laag heeft per definitie een lange ontstaansgeschiedenis. Belangrijke veranderingen vergen al gauw meer dan een eeuw tijd. In het geval van Haarlemmermeer heeft de drooglegging in 1852 een fundamentele verandering in de ondergrond en de gebruiksmogelijkheden daarvan teweeg gebracht. Je kunt ook denken aan het ontstaan en verdwijnen van

veenweidelandschappen, stuwwallen en vruchtbare deltagebieden. De ondergrond is veerkrachtig en kan negatieve effecten van ingrepen opslaan en vasthouden. Negatieve effecten van ruimtelijke ontwikkelingen kunnen daardoor pas laat tot uiting komen. Veel milieuthema's hebben een sterke band met de ondergrond, denk bijvoorbeeld aan de (grond)waterkwaliteit, natuurontwikkeling en biodiversiteit.



Lagenbenadering en de factor tijd. Bron: MBDSO, Delft

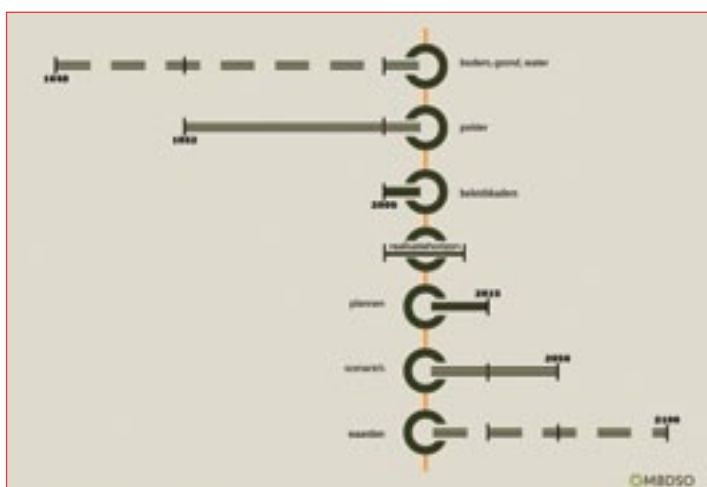


Nadelige consequenties van de activiteiten op het 'platte vlak' kunnen worden voorkomen door de tijdhorizon van de processen in de ondergrond mee te nemen in de ruimtelijke planning en het beheer. Zulke consequenties zijn bijvoorbeeld hoge beheerkosten, wateroverlast, verlies aan landschapelijke identiteit, verzakkende straten en woningen, bodemvervuilingen, lekkende bouwputten en bedreiging van het bodemarchief; de schat aan historische gegevens die in de bodem bewaard is.

Maar de ondergrond biedt ook kansen. Duurzame energieproductie – geothermie en koude-warmte-

opslag –, de voedselproductie in de landbouw, waterbeheer en klimaatverandering kunnen door de lagenbenadering optimaal in de afweging van ruimtelijke keuzes worden betrokken. De lagenbenadering nodigt immers uit tot een duurzame afweging van alternatieven door de aandacht voor de effecten van ingrepen op de korte én de lange termijn.

Een structuurvisie is vooral gericht op de netwerkenlaag. De ondergrond wordt als een gegeven en een randvoorwaarde beschouwd. Een goed opgebouwde netwerkenlaag schept de voorwaarden voor een goede inrichting van de occupatielaag.



Veranderingscycli

AnalYse

Uit de analyse van de ontwikkelingsopgaven

- Kenmerkend voor Haarlemmermeer is de diversiteit. De diversiteit verbindt de vele aanduidingen waarmee Haarlemmermeer kan worden omschreven: atypische stedelijkheid, heterogene entiteit, hybride stedelijkheid, vele kernen, Schiphol, polderraster, Ringvaart etc.
- Er zijn in Haarlemmermeer niet alleen verscheidene vormen van stedelijkheid, er is ook een breed scala aan bewoners, inclusief een grote variatie in mentaliteiten, woonmotieven, leefstijlen en tijdsbestedingen.
- In de dorpen vragen diverse kwesties om aandacht. In de eerste plaats is de beschikbaarheid en bereikbaarheid van voorzieningen van belang. in de tweede plaats verbetering van het woonklimaat en de vraag om aangename functiemengingen tussen wonen en werken. Ten slotte is er behoefte aan kleinschalige transformaties om functies die hinder veroorzaken op een beter passende locatie onder te brengen. Organische groei was en is hier een kwaliteit.
- Ook in de suburbane, oftewel voorstedelijke gebieden, vooral in Nieuw-Vennep en Hoofddorp, is behoefte aan diverse oplossingen: herstructurering van bedrijventerreinen en woonwijken, de mogelijkheden van verdichting, functiecombinaties met wonen en de beschikbaarheid van groen in de directe woonomgeving en in de directe nabijheid van de kernen.
- Langs de internationale verbindingen aan de oostzijde ligt het accent op economische concurrentiekracht. Haarlemmermeer wil bovendien een belangrijke bijdrage leveren aan de nationale economie door de juiste vestigingsmilieus voor bedrijven te bieden.
- In alle gebieden is de uitdaging om duurzaam te ontwikkelen. Enerzijds op het gebied van water, energie en CO₂ om in te spelen op de klimaatverandering. Anderzijds is het zaak om verantwoord om te gaan met de cultuurhistorische karakteristieken van Haarlemmermeer. En ten slotte is een uitdaging om grote ontwikkelingen zoals westflank en Park21 goed in te passen door deze een duurzame kwaliteit te geven; voor de hele gemeente Haarlemmermeer en voor de Metropoolregio Amsterdam.



Diversiteit aan woon- en werkmilieus

PROCES OP MAAT

Een structuurvisie hoort uiteraard een helder beeld te geven van de doelstellingen die de gemeente wil bereiken. Minstens zo belangrijk echter is het 'hoe', het proces, de manier waarop je het behalen van de doelen mogelijk wilt maken. Haarlemmermeer kiest voor 'proces op maat': we geloven niet in één standaardaanpak of -blauwdruk voor de ontwikkelingen in Haarlemmermeer.

Haarlemmermeer koestert haar diversiteit als een belangrijke kwaliteit. Daarom is ook de diversiteit aan sociale en fysieke opgaven leidend voor het plannings- en ontwikkelingsproces. Om deze diversiteit te waarborgen wordt doelbewust gevarieerd in de aanpak. Per gebied en per ontwikkeling zal er een proces op maat worden ingericht.

Betekenis van 'Proces op maat' voor de ruimtelijke ontwikkeling

- Verbind de sociale en fysieke opgaven, onderling en met de omgeving.
- Stel ruimtelijke kwaliteit en sociale verbondenheid boven snelheid en volume.
- Geef ruimte aan een duurzaam ontwikkelingsproces met voldoende tijd en ruimte voor zowel de ontwikkeling als de uitvoering.
- Zorg voor draagvlak in de toekomst. Betrek bewoners, instellingen, bedrijven en buurgemeenten intensief bij de planprocessen.

- Stel duurzame ruimtelijke kaders slechts op hoofdlijnen vast. Geef ruimte voor ontwikkeling binnen die kaders.
- Maak voor de verschillende gebieden onderscheid in de snelheid en intensiteit van ontwikkelingen; lever maatwerk.
- Hanteer bij voorkeur het principe van organische groei, oftewel een geleidelijke, zo natuurlijk mogelijke ontwikkeling.
- Borg de betaalbaarheid van investeringen en de exploitatie van de polder door te kiezen voor ontwikkelingsstrategieën die aansluiten bij de langetermijninvesteringen en bij de terugverdienverplichtingen die op korte termijn spelen.

ACHTERGRONDEN BIJ PROCES OP MAAT

Samenhang fysieke en sociale elementen

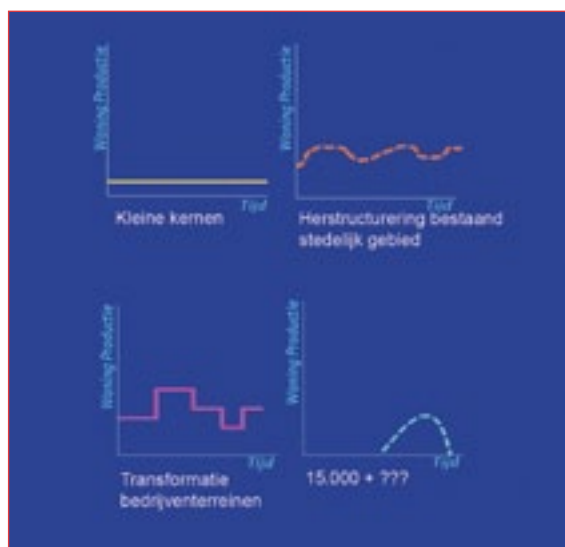
Mensen en hun ruimte zijn sterk met elkaar verbonden. Bij ruimtelijke ordening gaat het om het constante zoekproces naar de beste ruimtelijke inrichting voor een veranderende samenleving. Daarbij moeten keuzes worden gemaakt om te bepalen hoe en waar functies het beste tot hun recht komen. Uiteraard nu, maar vooral in de ontwikkelingen op de lange(re) termijn. De ambities van Haarlemmermeer worden dan ook mede bepaald door de samenhang tussen fysieke en sociale elementen.

Haarlemmermeer wil haar meest onderscheidende kwaliteit, de atypische stedelijkheid met z'n diversiteit aan woon- en werkmilieus, groengebieden en voorzieningen waarborgen en versterken. Daarvoor is het tempo van ontwikkeling, transformatie en vernieuwing belangrijk. Het ontwikkeltempo dient zich aan te passen aan het karakter van de diverse plekken en situaties. Zo zullen kleinere kernen alleen in een lager tempo uitgebreid kunnen worden, als je het dorpse karakter wilt behouden. In de grootschaliger en hoogdynamische gebieden

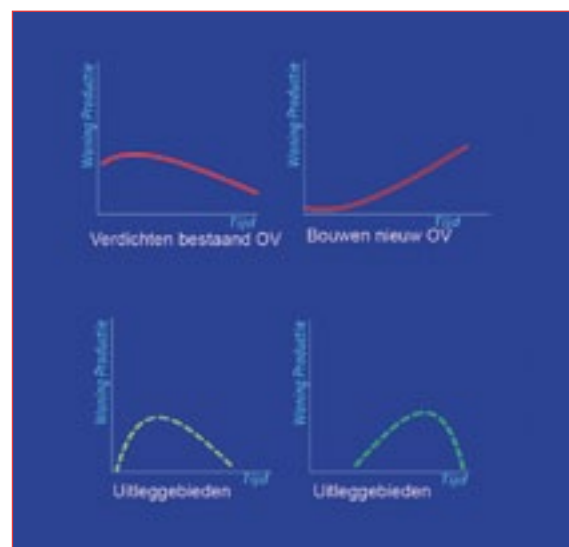
mag, en moet misschien zelfs, het tempo hoger liggen.

Sociale en fysieke verbondenheid

Haarlemmermeer streeft naar sociale en fysieke verbondenheid. Sociale verbondenheid betekent hier dat inwoners en gebruikers zich verbonden voelen met elkaar en hun omgeving, hun dorp, hun buurt, hun straat. De fysieke verbondenheid richt zich in eerste instantie op goede infrastructurele verbindingen; binnen de gemeente, maar ook



Proces op maat in de tijd

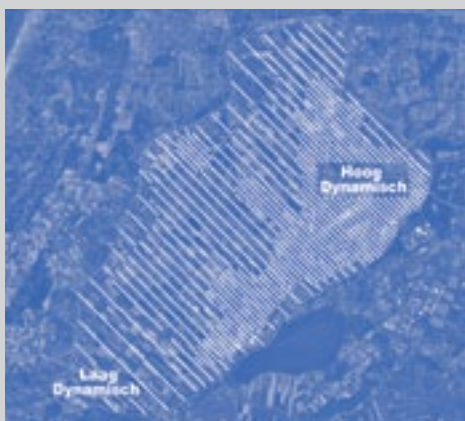




Dynamiek in de regio



Diversiteit sociaal kapitaal



Dynamiek



Afstand in tijd



met de omgeving. Fysieke verbondenheid kan zich echter ook uitstrekken tot een groen raamwerk dat natuur- en recreatiegebieden met elkaar en met de woonbuurten verbindt. Ook economie en ruimte zijn natuurlijk met elkaar verbonden. Omdat Haarlemmermeer een plek is waar mensen, goederen en informatie samenkomen, is de polder geworden wat hij nu is en kan de gemeente haar economische positie nog versterken. Wanneer de economie groeit, zal dit bijdragen aan het welzijn en de welvaart van de bevolking.

Vanwege de verbondenheid tussen mensen en hun ruimte kunnen keuzes voor een ontwikkeling(srichting) alleen duurzaam zijn als goed wordt aangesloten bij de mening van de bevolking. Sociale duurzaamheid is immers de resultante van de wisselwerking tussen de sociale, fysieke en 'beleefde' ruimte. Tegelijkertijd dient de ontwikkeling op een soort natuurlijke manier aan te sluiten op wat er al is. Dat heet organische ontwikkeling. Sociale duurzaamheid en organische ontwikkeling vragen om maatwerk bij het wat, het wanneer en het hoe; bij de ontwikkelingsrichting, bij de ontwikkelingssnelheid en bij het planvormingsproces.

Samenhang en ruimte voor initiatieven betrokkenen

Bij het opstellen van een ontwikkelingsrichting is het ook nog eens belangrijk oog te houden voor de samenhang binnen Haarlemmermeer en de regio in zijn

geheel. Gemaakte Keuzes beïnvloeden vervolgbeslissingen en ontwikkelingsmogelijkheden. De keuzen die gemaakt worden voor een buurt of wijk hebben ook betekenis voor Haarlemmermeer als totaliteit. Andersom kunnen algemene maatregelen ook hun effecten hebben op een dorp, een buurt of een straat.

Juist om de atypische stedelijkheid te behouden, is het belangrijk dat de verscheidenheid aan woon- en werkmilieus op het niveau van Haarlemmermeer blijft bestaan. Haarlemmermeer wil aantrekkelijk blijven voor allerlei typen mensen met verschillende leefstijlen. Meer stedelijk georiënteerde bewoners vragen nu eenmaal een andere woonomgeving en voorzieningen dan rustzoekers.

Al in de vroege planfasen moeten de bestaande kwaliteiten, de grotere samenhang van de ideeën, de hoofdlijnen van de ontwikkeling en de condities waaronder die moeten plaatsvinden helder benoemd worden. Al deze factoren moeten aansluiten op het niveau van de betreffende situatie. Bovendien moet er ruimte zijn voor initiatieven van de betrokkenen. Wanneer de plannen concreter worden, worden de verschillende keuzes in samenspraak met de toekomstige gebruikers vastgelegd.

Duurzame ontwikkeling

Duurzame ontwikkeling richt zich op drie, of eigenlijk vier verschillende 'soorten' duurzaamheid: de sociale, fysieke en economische duurzaamheid in



De bijdrage van proces op maat aan sociale duurzaamheid

de zin van toekomstbestendigheid. Daarnaast is er uiteraard ook nog het streven naar beperking van de ecologische voetafdruk: de belasting van het milieu. Sociale duurzaamheid richt zich, zoals in hoofdstuk 2 toegelicht, op eigenaarschap, geborgenheid, ondernemerschap en ontmoeting. Bij fysieke duurzaamheid gaat het erom te streven naar een hoge ruimtelijke kwaliteit, maar wel zonder het gebied zelf en andere gebieden, nu en in de toekomst te belasten. Met economische duurzaamheid wordt bedoeld dat rekening wordt gehouden met maatschappelijke en technologische ontwikkelingen, zoals het Nieuwe Werken, nieuwe eisen aan financiering en dergelijke.

Duurzame ontwikkeling in het algemeen vraagt om investeringen waarbij het maatschappelijk rendement op lange termijn zwaarder weegt dan het financiële rendement op korte termijn. Maatschappelijk rendement heeft vaak een lange terugverdientijd en vraagt daarom om bijzondere vormen van financiering. Wat geldt voor de dure aanschaf van een spaarlamp, gaat ook op in het groot. Dit vraagt om een andere manier van denken bij gebiedsontwikkeling. Maatschappelijk rendement is bovendien niet altijd in geld uit te drukken. Hoe druk je bijvoorbeeld de versterking van sociale samenhang uit in termen van geld? Dat wil echter niet zeggen dat dit soort meerwaarden niet kunnen en moeten worden meegewogen in discussies over groei, rendement en verantwoord beheer.

- Bij proces op maat gaat de participatie verder dan thans gebruikelijk. Dit versterkt alle aspecten van sociale duurzaamheid: geborgenheid, eigenaarschap, ondernemerschap en ontmoeting. Inwoners, gebruikers, ondernemers en maatschappelijke instellingen worden in een vroeg stadium actief betrokken bij ruimtelijke ontwikkelingen. Zij worden ook uitgedaagd om zelf nieuwe kennis en ideeën in te brengen, bijvoorbeeld over de door hen beleefde identiteit van hun dorp of buurt. Deze inbreng zou in beeld gebracht kunnen worden in een atlas voor de sociale en beleefde ruimte van Haarlemmermeer.
- Niet alleen concrete ontwikkelingsprocessen, maar ook ruimtelijke plannen op een hoger niveau, zoals deze structuurvisie en bestemmingsplannen, moeten voldoende ruimtereserveringen en flexibiliteit bevatten. Enerzijds om in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen. Anderzijds om ruimte te houden voor de inbreng van betrokken partijen.
- (Maatschappelijke) voorzieningen worden vanaf de eerste fasen in het ontwikkelingsproces meegenomen met behulp van het 'voorzieningenmodel'. Dit is een ontwikkeling die tijd vraagt en verschillende fasen kent. Op termijn is het denkbaar dat een voorzieningencluster in bepaalde gevallen sturend wordt voor het te ontwikkelen woonmilieu.



De bijdrage van proces op maat aan in ruimtelijke kwaliteit

Overige ontwerpcriteria

Ten slotte zijn er nog een aantal losse, maar daarom niet minder belangrijke aspecten aan het werken met maatwerkprocessen:

Faciliteren van groeiprocessen

Organische ontwikkeling wordt versterkt door de betrokkenen actief en in een vroeg stadium van de planvorming te betrekken bij het formuleren van specifieke opgaven voor een gebied. Het spreekt voor zich dat dit ook bijdraagt aan het draagvlak onder de bevolking.

Behouden van flexibiliteit

Helemaal bij een ontwikkelingsproces dat twintig jaar of meer beslaat is het cruciaal dat ingespeeld kan worden op onverwachte gebeurtenissen. Dit vraagt een behoorlijke mate van flexibiliteit van de ontwikkelingsstrategie met ruimte voor varianten. De dynamiek van Haarlemmermeer gebiedt om na te denken over verschillende ontwikkelingsmogelijkheden om zo duurzaam en toekomstbestendig te ontwikkelen.

Ontwikkelen in samenhang met de omgeving

Door mogelijke herstructureringsopgaven te betrekken bij ruimtelijke ontwikkelingen, kan op maat aan meerdere gebieden tegelijk gewerkt worden. Door in samenhang te werken met de omgeving kan misschien extra worden gebouwd of het groeitempo juist worden verlaagd. Ook dit is weer een vorm van organische ontwikkeling waarbij geen sprake hoeft te zijn van 'alles of niets'.

- Bestaande kwaliteit dient een vanzelfsprekend uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen te zijn. Respect voor het bestaande bevordert de sociale en ruimtelijke samenhang en verbindt historische kwaliteiten met de toekomstwaarde van een gebied. Als ontwikkelingen een logisch gevolg van de lokale gegevens zijn, blijft de lokale geschiedenis leesbaar.
- Om naast financieel rendement ook toekomstwaarde en maatschappelijk rendement te realiseren, moet duurzaamheid integraal deel uit moeten maken van ontwikkelingen. Het doorgeven van reeds gecreëerde waarden en kwaliteiten is daarbij te verkiezen boven steeds opnieuw beginnen. De ruimtelijke kwaliteit van nieuwe ontwikkelingen dient voort te bouwen op de al bestaande waarden. Uit dezelfde oorsprong ontsproten, maar een stap verder in ontwikkeling.
- Bij een proces op maat gaan ontwikkelingsstrategieën uit van het gunstigste moment voor (her)ontwikkeling in sociaal, maatschappelijk en economisch opzicht.

3	Inleiding
3.1	Kernpunt 1 Een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem
3.2	Kernpunt 2 Energie als speerpunt
3.3	Kernpunt 3 Netwerk- en ketenmobiliteit: de knooppunten benut
3.4	Kernpunt 4 Synergie met Schiphol
3.5	Kernpunt 5 Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties
3.6	Kernpunt 6 Cultuurhistorie en diversiteit als drager

Kernpunt 1

Een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem

UIT DE CONTOURENNOTA: DE KOERS VOOR HET WATER

- Er moet een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem gerealiseerd worden op een wijze die het functioneren van Haarlemmermeer als droogmakerij voor de lange termijn waarborgt, rekening houdend met de ambities van de gemeente. Van belang is dat alle ruimtelijke, financiële en functionele gevolgen van het nieuwe watersysteem in beeld worden gebracht. Meer inzicht is nodig in vraagstukken als verzilting en berging.
- Bij de aanleg van in elk geval de seizoensberging is een menging met recreatief gebruik en de woonbestemming uitgangspunt zodat deze berging een meerwaarde heeft voor de inwoners.
- De piekberging in het zuiden van de Haarlemmermeer is van regionaal belang. Haarlemmermeer wil deze faciliteren als gebiedsautoriteit, de financiering ervan moet bovenlokaal worden gerealiseerd.
- In en rond stedelijk gebied moeten meer overloopgebieden voor water komen om wateroverlast bij extreme neerslag op te vangen.

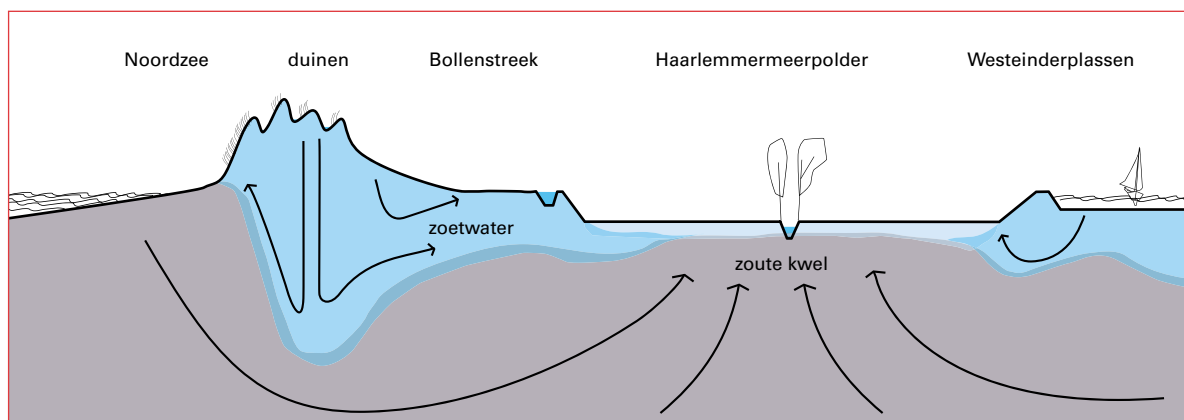


KANSEN EN BEDREIGINGEN

Het beheer van het water – bescherming tegen overstroming en zorgen dat er voldoende grondwater is van goede kwaliteit – is van strategisch belang in een polder als de onze. Niet alleen voor de beheersing van het water zelf, maar ook voor de inrichting en de beleving van de openbare ruimte. Een nadere analyse van de opgave die in de Contourennota is vastgesteld, heeft geleid tot de formulering van een aantal kansen en bedreigingen. Het zoutgehalte in het kwelwater neemt de komende 50 jaar nog met 25 procent toe. Om het zoutgehalte – de zogenaamde

verzilting – van het water beperkt te houden, wordt jaarlijks gemiddeld 10 miljoen m³ water ingelaten om de polder door te spoelen. Dit is de helft van al het water dat per jaar de polder wordt ingelaten. Het Hoogheemraadschap van Rijnland verwacht dat dit doorspoelen op termijn niet meer mogelijk zal zijn.

De polder is verdeeld in 84 peilvakken. Hierdoor is het waterbeheer versnipperd en zijn de kosten relatief hoog. De huidige inrichting van de waterhuishouding en het peilbeheer met een zomer- en winterpeil maken dat de polder zelf geen water kan vasthouden in nattere periodes. Het is daardoor



Principedoorsnede lage ligging Haarlemmermeer, door diepe bodemlagen komt veel zoute kwel naar boven. Dit is zeer ongunstig voor de waterkwaliteit



niet mogelijk een zoetwaterbuffer voor drogere perioden op te bouwen. De tot 2030 benodigde ruimte voor waterberging is lokaal te vinden in gebieden waar de verzilting geen probleem is. Het is echter niet mogelijk om geheel in de behoefte te voorzien.

De ecologische kwaliteit van het water is slecht. Dit wordt veroorzaakt door de hoge voedselrijkdom van het kwel- en boezemwater en door de inrichting van de oevers van het watersysteem. De waterkwaliteit is beter bij water met een zandbodem en een goede groei van onderwaterplanten.



Overzicht huidige (versnippering van) peilvakken

Betekenis van dit kernpunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer

Rekening houdend met de kansen en bedreigingen op het gebied van water heeft Haarlemmermeer bij de beoordeling en uitwerking van bestaande en nieuwe plannen voor de ruimtelijke ontwikkeling de volgende opdrachten:

- Zoek aansluiting bij de maatregelen uit het Bestuursakkoord water. Geef voorrang aan het zolang mogelijk vasthouden van neerslag in het gebied waar die gevallen is, zodat grote pieken in de afvoer worden voorkomen. Neem de nodige maatregelen om de neerslag zoveel mogelijk te bergen, zodat het ook in drogere tijden gebruikt kan worden en het afvoeren van water alleen in uitzonderlijke gevallen nodig is.
- Zorg dat de waterkringloop in Haarlemmermeer zoveel mogelijk wordt gesloten. Er dient een robuust en duurzaam watersysteem te komen dat wateroverlast tegengaat en voorziet in voldoende water in droge tijden. Dit vraagt een aanzienlijke aanpassing van het huidige watersysteem en zal – op termijn – transformatie van de agrarische sector in Haarlemmermeer noodzakelijk maken. De overgang naar een gesloten watersysteem dient in drie stappen gemaakt te worden. In eerste instantie moet het systeem klimaatbestendig worden: droge voeten met voldoende ruimte voor meer neerslag en voor de compensatie van de toename van verharde oppervlakte. Vervolgens moet gewerkt worden aan de duurzaamheid

van het watersysteem. Voor een goede waterkwaliteit zal de voedselrijkdom moeten worden geaccepteerd of beperkt door peilverhoging en het accepteren van verzilting. De laatste stap is het zelfvoorzienend maken van het systeem: de inlaat beperken en het water opvangen, bergen en zuiveren in gesloten circuits.

- Zorg voor de ruimtelijke voorwaarden en voorzieningen voor waterberging om het watersysteem te verbeteren. De mogelijke ingrepen variëren van waterberging – relatief eenvoudig en goedkoop te realiseren – tot dure en complexe maatregelen. Duurder en complexer zijn bijvoorbeeld flexibel peilbeheer invoeren bij functieverandering, opvangen en afkoppelen, zuivering en hergebruik. Daarnaast kan ook nog gedacht worden aan het creëren van plassen en het bouwen van dijken.
- Betrek bewoners en gebruikers bij de aanpak van het watervraagstuk. Water wordt gebruikt als identiteitsbepalende factor en levert een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van buurten. De ingrepen versterken de landschappelijke kwaliteit en dragen bij aan de beleving in de polder.

Daarbij wordt gedacht aan de volgende concrete maatregelen:

- Behoud een vast peil en een eigen watersysteem in twee agrarisch kerngebieden: in het noordwesten en het zuiden blijft hiermee voorlopig ruimte voor traditionele agrarische activiteiten.
- Stimuleer innovatie en transformatie van de

agrarische sector: bijvoorbeeld proeftuinen, minder watervragende teelt en zilte teelt.

- Voer in de rest van de polder, vooralsnog buiten de bestaande stedelijke gebieden, bij functieverandering een flexibel peil in.
- Maak plas-draszones of graaf extra sloten en tochten in de delen van de polder waar de ondergrond niet geschikt is voor plassen. Zo wordt het water langer vastgehouden. Combineer waar mogelijk het water met functies als wonen, werken, recreatie en ecologie.
- Maak plassen om extra water te bergen. Alleen in het zuidwesten van de polder laat de grondlaag dit toe. Deze plassen zijn ook geschikt voor recreatie en dragen bij aan de afwisseling in het landschap.
- Zorg in bestaande stedelijke gebieden voor droge voeten met technische voorzieningen voor het zo lang mogelijk vasthouden en het bergen van het water.

DE ACHTERGRONDEN VAN KERNPUNT 1: EEN DUURZAAM EN KLIMAATBESTENDIG WATERSYSTEEM

Als we in Haarlemmermeer een duurzame ruimtelijke ontwikkeling wensen, speelt water hierin een cruciale rol. Bij een duurzaam watersysteem krijgt het water de ruimte en blijft de polder ook in de toekomst droog. Dat vraagt een aanzienlijke aanpassing van het huidige

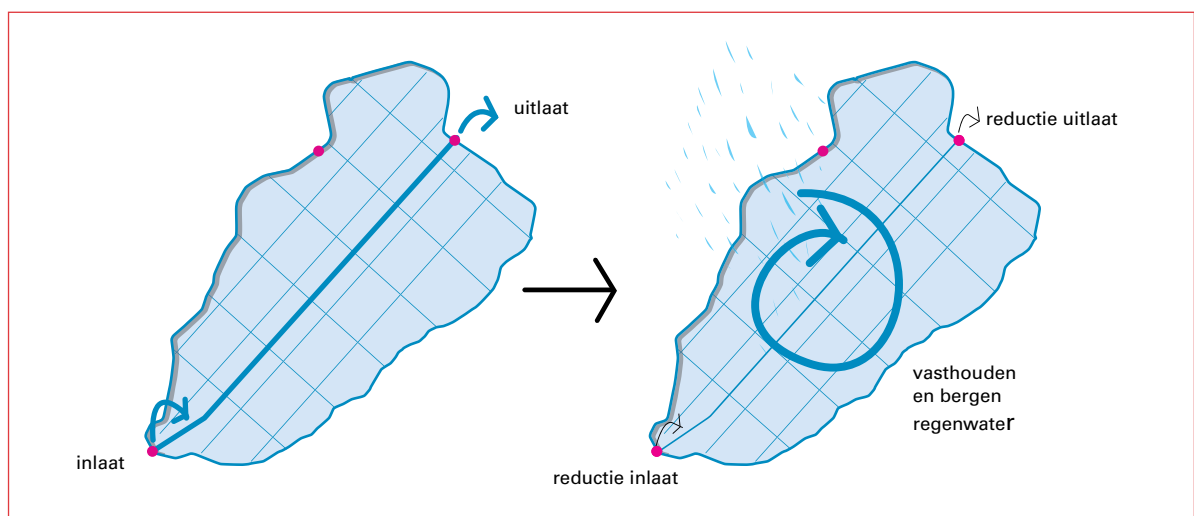
watersysteem. Maar het biedt ook kansen om de wateropgave te combineren. Niet alleen met recreatieve en ecologische functies, maar ook met wonen en werken. Als dit lukt, draagt de wateropgave eveneens bij aan een duurzaam landschap waar mensen graag in wonen.

Met het Nationaal Bestuursakkoord Water hebben het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen afgesproken samen de waterproblematiek in Nederland aan te pakken. Het doel van het akkoord is in 2015 het water-

systeem in Nederland op orde te krijgen en het daarna op orde te houden. De aanpak richt zich op het omgaan met de gevolgen van de zeespiegelstijging, de bodemdaling en een veranderend klimaat. Het uitgangspunt is het water in de eerste plaats zoveel mogelijk vast te houden, het dan eventueel te bergen en het, pas als dat niet meer lukt, af te voeren.

Koploper van Nederland

Haarlemmermeer levert een bijdrage aan deze nationale aanpak. Sterker nog, Haarlemmermeer



Van een doorspoelsysteem naar een zelfvoorzienend watersysteem voor de Haarlemmermeer



In Haarlemmermeer zijn de sloten smal, hier is weinig ruimte om water vast te houden en te Bergen

kan hierin, dankzij de ruimtelijke mogelijkheden in onze gemeente, koploper van Nederland worden met een duurzaam, klimaatbestendig en zelfvoorzienend watersysteem. Hierbij wordt samengewerkt met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Dat is immers de overheidsinstantie die in Haarlemmermeer primair verantwoordelijk is voor de waterhuishouding.

Combinatie met een duurzaam landschap

Een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem zoals we nu voor ogen hebben, is ambitieus. Het maakt het mogelijk om de grond te gebruiken voor de gewenste bestemming, veroorzaakt geen wateroverlast of watertekorten, heeft een goede ecologische kwaliteit met variatie en biodiversiteit, is eenvoudiger te reguleren dan een traditioneel poldersysteem en is minder kwetsbaar. Bij een duurzaam watersysteem worden negatieve effecten bovendien niet afgewenteld op de toekomst, noch op andere gebieden in de omgeving. Wanneer een duurzaam watersysteem ook nog eens wordt gecombineerd met een duurzaam landschap, komt dit de sociale duurzaamheid ten goede. Als de omgeving duurzaam, schoon, aantrekkelijk en veilig is, zijn mensen vaak vanzelf al meer betrokken bij hun omgeving.

Hoge ambitie, dus grote opgaven

De voorgenomen grote ruimtelijke veranderingen in Haarlemmermeer leiden er toe dat het maaiveld 'versteent': verhard wordt door bebouwing, bestrating,

asfaltering etc. Daardoor kan de neerslag niet meer in de bodem wegzinken, maar stroomt het water van het verharde oppervlak af. Om wateroverlast in de toekomst te voorkomen, zal er nu extra ruimte voor water moeten worden gemaakt. Tegelijkertijd is er juist vaak een tekort aan in het bijzonder zoet water.

Waterkwantiteit

Het realiseren van een echt duurzaam watersysteem stelt Haarlemmermeer de komende decennia voor een aantal uitdagingen. Gezien de omvang van deze opgave zullen we stapsgewijs naar het duurzame watersysteem toe moeten groeien. Bij de waterkwantiteit, de hoeveelheden water, gaat het er vooral om droge voeten te houden. Daarvoor is extra berging en compensatie voor de toename aan versteend oppervlakte noodzakelijk. Deskundigen hebben diverse scenario's berekend voor de ontwikkeling van het weer in de toekomst. Over één voorspelling zijn de experts het eens: de kans dat er in korte tijd extreme neerslag valt, neemt toe. De riolsystemen en waterafvoeren krijgen daarbij gedurende korte tijd meer water te verwerken dan we tot nu gewend zijn. Daarbij is het nog maar de vraag hoeveel water de riolen in Haarlemmermeer kunnen verwerken.

Waterkwaliteit

Het voornaamste probleem met de waterkwaliteit is de toename van verzilting en de voedselrijkdom. De kwel, de ondergrondse waterstroom naar de polder toe, wordt door het zout in de ondergrond

Duurzaam en klimaatbestendig watersysteem

Meest Kansrijke maatregel per gebied

-  Plas opzetten & dijk bouwen
-  Afkoppelen en lokaal opvangen
-  Inzijgen
-  Flexibel peilbeheer
-  Vast (hoger) peilbeheer
-  - Berging op maaiveld
-  - Opplussen bestaande watergangen
-  Zuivering afvalwater bij RWZI



Meest kansrijke methode per gebied



Gemaal Leeghwater. Hier wordt vanuit het boezemsysteem water ingelaten in de Haarlemmermeer.
Het gaat jaarlijks om 20 tot 40 miljoen m³ boezemwater

steeds zouter. Daardoor is verzilting in de Haarlemmermeer op termijn waarschijnlijk onvermijdelijk. De zoute kwelstroom en het ingelaten water zijn van nature zeer voedselrijk. Dat klinkt misschien positief, maar een hoog gehalte aan fosfaten en nitraten is juist slecht voor de waterkwaliteit. Momenteel wordt veel water de polder ingelaten om de waterkwaliteit te verbeteren: de poldervaarten worden doorgespoeld met het minder voedselrijke en zoete boezemwater uit de Ringvaart. Op termijn is dat waarschijnlijk niet meer mogelijk, omdat er steeds minder zoet water beschikbaar zal zijn.

De oplossing: berging van zoet en schoon water

De oplossing voor zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het water is het opslaan of bergen van zoet en schoon water. Als er grote hoeveelheden neerslag vallen, moet dat water opgeslagen kunnen worden om droge voeten te kunnen garanderen. Hiervoor moet ruimte worden gecreëerd. Bij een piekneerslag, een grote hoeveelheid regen in korte tijd, moet het water kunnen worden opgevangen, vastgehouden en vertraagd kunnen afgevoerd. Berging van zoet en schoon water heeft bovendien het voordeel dat Haarlemmermeer minder afhankelijk is van inlaatwater. Hierdoor stijgt de zelfvoorzienendheid van de polder. Voor de berging van grote hoeveelheden water zijn verschillende mogelijkheden denkbaar.

Kansrijke methoden voor Haarlemmermeer

De grootschalige ontwikkelingen in Haarlemmer-

meer bieden goede kansen om een duurzaam watersysteem vorm te geven. In het diagram Kansrijke methoden zijn methoden voor waterberging aangegeven die geschikt zijn voor toepassing in ons werkgebied. De methoden zijn gerangschikt van relatief goedkoop en eenvoudig tot relatief duur en complex. De volgende oplossingen zijn kansrijk in Haarlemmermeer:

Berging op het maaiveld, zogenaamde plas-draszones

Berging op het maaiveld is alleen mogelijk buiten de bestaande stedelijke gebieden. Hierbij wordt, eventueel tijdelijk, ruimte geboden aan de opvang en berging van water op het bestaande maaiveld. De plas-draszones zijn in de winter natter en in de zomer droog. Zo verandert door het jaar heen ook de beleving. In deze zones kunnen bomen die tegen natte voeten kunnen, geplant worden in een zogenaamd rabattenbos. Daarbij wordt de grond die vrijkomt uit greppels, gebruikt om verhoogde stroken te maken waarin de bomen worden geplant. Door kleine hoogteverschillen te maken in het landschap is het goed mogelijk deze nattere plekken te combineren met natuurfuncties en wonen in lage dichtheden.

Flexibel peilbeheer: het vernieuwde droogmakerijsysteem

Bij de toepassing van het vernieuwde droogmakerijsysteem kan bij verandering van de functie van een gebied een flexibel peil worden ingevoerd. Bijvoor-



Plas-dras in natte bossen



Rabattenbos

beeld als landbouwgrond wordt omgevormd tot een park. Hierdoor kan op jaarbasis meer neerslag worden vastgehouden. Dit systeem kan overal in de polder worden toegepast, voor zover het niet om landbouwgrond gaat. Het waterpeil in de watergangen mag in dit systeem voor een korte periode hoger staan dan het peil van de polderboezem – het maximaal peil. Water wordt alleen afgevoerd in situaties van extreme neerslag waarbij de bovengrens van het peil langere tijd wordt overschreden. Het water wordt dus zoveel mogelijk in het gebied zelf opgevangen en er ontstaat extra bergingsruimte. Er kan zout grondwater blijven doorsijpelen – de zogenaamde kwel –, maar dat wordt wel minder, omdat er meer tegendruk wordt gegeven door de laag zoet water. Hierdoor hoeft er minder te worden doorgespoeld. Op de lange termijn streeft het Hoogheemraadschap van Rijnland ook in de

polderboezem naar instelling van flexibel peilbeheer. In de agrarische kerngebieden blijft het bestaande regime vooralsnog gehandhaafd.

Het watersysteem opwaarderen

Bij opwaardering van het watersysteem wordt het aantal watergangen vergroot en waar mogelijk voorzien van verbrede ondiepe oeverzones. Wanneer dit wordt gecombineerd met flexibel peilbeheer, wordt hiermee de verreweg meest effectieve oplossing behaald. De verbrede ondiepe oeverzones kunnen veel meer water bergen dan alleen de watergangen zelf. Er ontstaat zo een waterrijk landschap met een fijnmaziger verkaveling. In combinatie met wonen, recreatieve of natuurfuncties draagt deze oplossing tevens bij aan de rijke variatie aan (woon)landschappen in Haarlemmermeer.



Vast peilbeheer met versnipperde peilvakken, gericht op landbouw

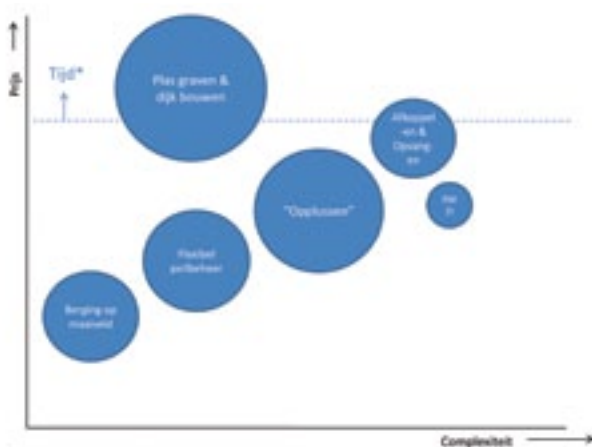


Flexibel peilbeheer met grote samengevoegde peilvakken, gericht op divers meervoudig gebruik

De bijdrage van kernpunt 1 aan de sociale duurzaamheid

Berging op maaiveld: plassensysteem

Bij het plassensysteem kunnen (ondiepe) waterplassen worden aangelegd in combinatie met peilverhoging en invoering van flexibel peil. Deze wateren kunnen vervolgens zowel benut worden voor recreatie als voor het opsparen van regenwater voor gebruik in droge tijden (seizoensberging). Het zogenaamde 'opzetten', oftewel verhogen van het peil drukt de kwel uit de ondergrond weg zonder dat dit nadelige gevolgen heeft voor de omgeving. Peilopzet heeft een positief effect op de waterkwaliteit. Grotere waterplassen kunnen alleen gerealiseerd worden op die plaatsen waar de bodem in slechts beperkte mate water doorlaat.



Kansrijke methoden

- Water en groen in de nabijheid van woningen bevordert het in de buurt spelen en recreëren, waardoor meer sociale ontmoetingen in de directe omgeving verwacht kunnen worden.
- Water en groen zijn structurerende elementen voor de ruimtelijke omgeving. Door een goede toepassing van deze elementen kan een inspirerende omgeving ontstaan voor sociale ontmoeting, ook op verder gelegen plekken.
- Water en groen bieden onderdak aan allerlei gemeenschappelijke activiteiten, binnen en buiten clubverband. Bij water varieert dit van scouting, zeilen en kanoën tot hengelsport.
- Het watervraagstuk is niet alleen een technische opgave. Het kan uitgroeien tot een verbindende factor door inwoners en gebruikers deelgenoot te maken van het probleem en ze te betrekken bij het vinden van oplossingen. Nederlanders kennen niet voor niets een lange gemeenschappelijke geschiedenis van strijd tegen het water.



Lokaal ondergronds opvangen en bergen



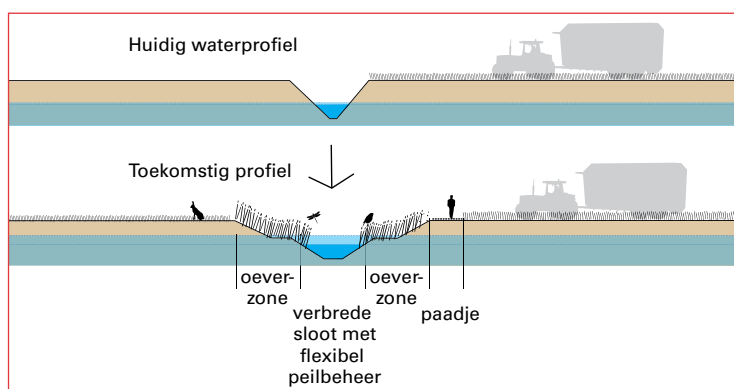
Pieken tijdelijk bergen op waterpleinen

Omdat waterplassen vogels aantrekken, kunnen die ook niet aangelegd worden binnen het vogel-protectiegebied van Schiphol. Het zuidwesten van de polder voldoet wel aan deze voorwaarden. Daar is de weerstand van de deklaag in de ondergrond groot genoeg om te voorkomen dat de bodem openbarst en het zout in het grondwater omhoog komt.

Afkoppelen en lokaal opvangen

Afkoppelen en lokaal opvangen zijn technische maatregelen voor het vasthouden en bergen van neerslag in woongebieden. Het zogenaamde

verbeterd gescheiden rioolsysteem is een eerste stap op weg naar een duurzaam watersysteem. Dit systeem wordt reeds als norm voorgeschreven bij nieuwbouw. In de oude buurten wordt al het water in een en hetzelfde rioleringsysteem opgevangen en afgevoerd. In deze bestaande stedelijke gebieden is veel winst te behalen met maatregelen om het water eerder op te vangen en te bergen en vervolgens opnieuw te gebruiken. Dit kan bijvoorbeeld door het gebruik van grasdaken, het aanleggen van bergingskelders onder gebouwen en bergingskratten onder wegen en het inrichten van waterspeelplaatsen in de openbare ruimte.



Verbrede ondiepe oeverzones



Waterberging in de stad

De bijdrage van kernpunt 1 aan de ruimtelijke kwaliteit



- De komende jaren zal veel gesleuteld moeten worden aan het watersysteem van de polder. Dit zal ook invloed hebben op de ruimtelijke kwaliteit: het gebruik en de beleving van het oppervlaktewater en het gebruik van de grond als gevolg van de maatregelen tegen verzilting. Een dergelijke transitiefase veroorzaakt mogelijk aantasting van traditionele waarden, maar biedt ook kansen voor het vergroten van de landschappelijke variatie en ecologische diversiteit.
 - De wateropgave en de daarvoor noodzakelijke waterberging zijn sterk gekoppeld aan de onderlaag, de bodemopbouw van de polder. Op sommige plaatsen kan water worden gecreëerd aan de oppervlakte en zal de identiteit en beleving van het polderlandschap worden versterkt door het grotere aantal – parallel aan de reeds bestaande gegraven – watergangen, plassen en gemengde zones. Op andere plaatsen is ondergrondse opslag van water het meest effectief. Maar ook daardoor zullen veranderingen in het polderlandschap zichtbaar worden, bijvoorbeeld door de aanplant van bomen en bosschages in een rabattenbos of een totale verandering van de functie van een gebied dat niet langer verzilt.
 - Indien stelselmatig wordt gekozen voor de meest effectieve oplossing voor water op basis van de kwaliteit en de samenstelling van de bodem, zal dit leiden tot verschillen en veranderingen in het landschap. Door deze verschillen in typen landschap wordt de afhankelijkheid van het water voor iedereen zichtbaar en herkenbaar.
- Hiermee zal Haarlemmermeer zich blijvend onderscheiden van omringende gebieden in de delta met hun binnenduin-, veenweide- en plassenlandschappen. Er ontstaat een unieke gebiedseigen toekomstwaarde met een zeer divers aanbod van woonomgevingen.
- Voorlopig zullen de agrarische kerngebieden voor de landbouw diep ontwaterd en doorgespoeld moeten blijven worden. Samen met de grootschalige ontwikkelingen op en rond de luchthaven garanderen deze agrarische gebieden de openheid en de grootschaligheid van de polder langs de snelwegen.
 - Ook in de bebouwde omgeving zal de wateropgave leiden tot ruimtelijke veranderingen. Het afkoppelen en vasthouden van hemelwater vraagt ruimte en inventiviteit om er een meerwaarde mee te creëren. Schoon hemelwater mag straks immers niet langer via het riool of via sloten en tochten worden afgevoerd. Dit heeft ingrijpende gevolgen voor de ontwikkeling van de riolering in de toekomst. Het gaat niet meer alleen over afvoeren, maar in toenemende mate over vasthouden op de locatie waar de neerslag gevallen is. Het vasthouden van water met ondergrondse technieken kan bovengronds tot een robuuste en duurzame groenstructuur leiden. Door structureel te bufferen onder de groeiplaats van bomen en groenvoorzieningen verbeteren de groeiomstandigheden aanzienlijk. Het water wordt gebruikt voor beregening in droge perioden. Groen is daarmee niet langer alleen maar groen, maar ook een noodzakelijke waterberging.

3	Inleiding
3.1	Kernpunt 1 Een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem
3.2	Kernpunt 2 Energie als speerpunt
3.3	Kernpunt 3 Netwerk- en ketenmobiliteit: de knooppunten benut
3.4	Kernpunt 4 Synergie met Schiphol
3.5	Kernpunt 5 Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties
3.6	Kernpunt 6 Cultuurhistorie en diversiteit als drager

Kernpunt 2

Energie als speerpunt

GROTE INSPANNINGEN VOOR VERMINDERING CO₂-UITSTOOT

- Bij de behandeling en vaststelling van de Contourennota is besloten om energie als speerpunt toe te voegen. De duurzaamheidsambitie van Haarlemmermeer vraagt om vermindering van de CO₂-uitstoot met 30 procent. Gezien de verwachte ontwikkelingen van het energieverbruik moeten er grote inspanningen worden verricht om de energie- en milieudoelstellingen te halen. Door energie in deze structuurvisie tot speerpunt te benoemen, is het een expliciet aandachtspunt voor het beleid tot 2030 geworden. Maar dat niet alleen, de toevoeging van energie aan de structuurvisie maakt het bovendien mogelijk de oplossingen op energiegebied te bezien en te sturen in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling.



KANSSEN EN BEDREIGINGEN

Als er geen maatregelen genomen worden, zal de vraag naar energie in Haarlemmermeer tussen 2010 en 2030 meer dan verdubbelen. Ongeveer 60 procent van de vraag naar energie in de bebouwde omgeving kan beïnvloed worden door maatregelen in de gebouwen zelf. De resterende circa 40 procent van de benodigde energie wordt geleverd door collectieve, grootschaligere systemen. De vraag naar warmte en koeling kan bij nieuwbouw direct structureel worden aangepakt.

Aan de oostkant van Haarlemmermeer bevinden de (toekomstige) vragers en aanbieders van warmte zich relatief dicht bij elkaar. De ondergrond van Haarlemmermeer is op veel plaatsen goed geschikt voor buffering van warmte en koude. Geothermie – het gebruik van aardwarmte – is mogelijk een aanvulling op deze techniek.

Per huishouden zal de vraag naar elektriciteit in de hele gemeente verder toenemen. In Haarlemmermeer is de potentie voor windenergie het grootst in het zuiden. In de toekomst zal er een grote verscheidenheid aan leveranciers van elektriciteit zijn, zowel centraal als decentraal. Deze ontwikkeling vraagt om een slim elektriciteitsnet, een zogenaamd smart grid.

Betekenis van dit kernpunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer

De keuze voor energie als speerpunt voor een verdere duurzame ontwikkeling van Haarlemmermeer vraagt om een flink aantal maatregelen:

- Zorg dat in 2020 de CO₂-uitstoot met 30 procent is verminderd ten opzichte van het vergelijkingsjaar 1990.
- Zorg ervoor dat in 2020 twintig procent van het energieverbruik uit duurzame bronnen komt.
- Niet of-of maar en-en: benut alle mogelijkheden om deze doelstellingen te halen, zowel centraal als decentraal.
- Breng vraag en aanbod van warmte en koude ruimtelijk slim bij elkaar. Bijvoorbeeld door grootschalige warmte-koude-uitwisseling in het oosten van Haarlemmermeer of door het uitwisselen van reststromen.
- Maak alle nieuw te ontwikkelen gebieden CO₂-neutraal.
- Benut de restwarmte en probeer zoveel mogelijk warmte en elektriciteit duurzaam op te wekken. Benut de warmte – uitgaande van de huidige programmering – door een inrichting van de ruimte waarbij optimaal wordt geprofiteerd van natuurlijke energiebronnen en warmteverliezen zoveel mogelijk worden voorkomen.
- Wek duurzame elektriciteit op met wind en zon. Reserveer ruimte voor windmolens in het zuiden. Start zo snel mogelijk met de aanleg van smart grids.



DE ACHTERGRONDEN VAN KERNPUNT 2: ENERGIE ALS SPEERPUNT

Om de CO₂- en andere duurzame energie-doelstellingen te halen, moeten alle zeilen worden bijgezet. Dit geldt zowel voor vermindering van het verbruik in individuele woningen en bedrijven, als voor collectief te realiseren grootschaligere oplossingen. Deze structuurvisie richt zich vooral op het duurzaam realiseren van het collectieve deel en op de ruimtelijke aspecten van deze activiteiten.

Individuele oplossingen: het goede voorbeeld en stimulering

Haarlemmermeer wil het goede voorbeeld geven door haar eigen – gemeentelijke – gebouwen CO₂-neutraal te maken. Individen en ondernemers worden gestimuleerd dit ook te doen.

Voor het individuele deel ligt het initiatief bij bewoners, woningbezitters en ondernemers. Het kan bijvoorbeeld heel voordelig zijn om voor energiebesparing samen te werken met de burens. Dit versterkt bovendien de binding van bewoners en gebruikers van de ruimte. Een vereniging van eigenaren kan optreden als energieleverancier, eventueel op termijn ondersteund door een 'energiedienstenbedrijf'. Haarlemmermeer wil hierbij stimulerend optreden. Bij nieuwbouwprojecten wordt geëist dat woningen en bedrijfsgebouwen CO₂-neutraal gerealiseerd worden en

dat woningen worden voorbereid op toepassing van zonnepanelen, zodra de opbrengst concurrerend is met energie uit fossiele bronnen. Bij gebruik van de ondergrond, bijvoorbeeld bij warmte-koudeopslag, vervult Haarlemmermeer een sturende rol, zodat deze oplossing optimaal wordt benut.

Collectieve oplossingen

Haarlemmermeer heeft, samen met de markt, een belangrijke verantwoordelijkheid voor collectieve oplossingen om het energiegebruik terug te dringen. Haarlemmermeer richt zich hierbij op twee onderwerpen: de afstemming van vraag en aanbod van warmte en koude en het duurzaam collectief opwekken van elektriciteit.

Warmte- en koudevraag: snel successen te scoren
Voor het terugdringen van de warmte- en koudevraag richt Haarlemmermeer zich eerst op oplossingen waarmee op korte termijn successen kunnen worden behaald. Dit zijn vooral oplossingen die niet duurder zijn dan conventionele maatregelen, zoals hergebruik van restwarmte, warmte-koudeopslag, bodem-warmtewisselaars en biomassa-energie. Zo is in de westflank warmte-koudeopslag en warmte-wisseling in de bodem goed mogelijk. Dit vraagt per locatie om een plan voor de ondergrond waarin de warmte- en koudezones worden geregeld. De volgende stap is het op een slimme manier ruimtelijk bij elkaar brengen van vraag en aanbod van warmte en koude. De opgave is in de hele

**Energie als speerpunt
meest kansrijk per gebied in een smartgrid**

Meest kansrijke maatregel per gebied

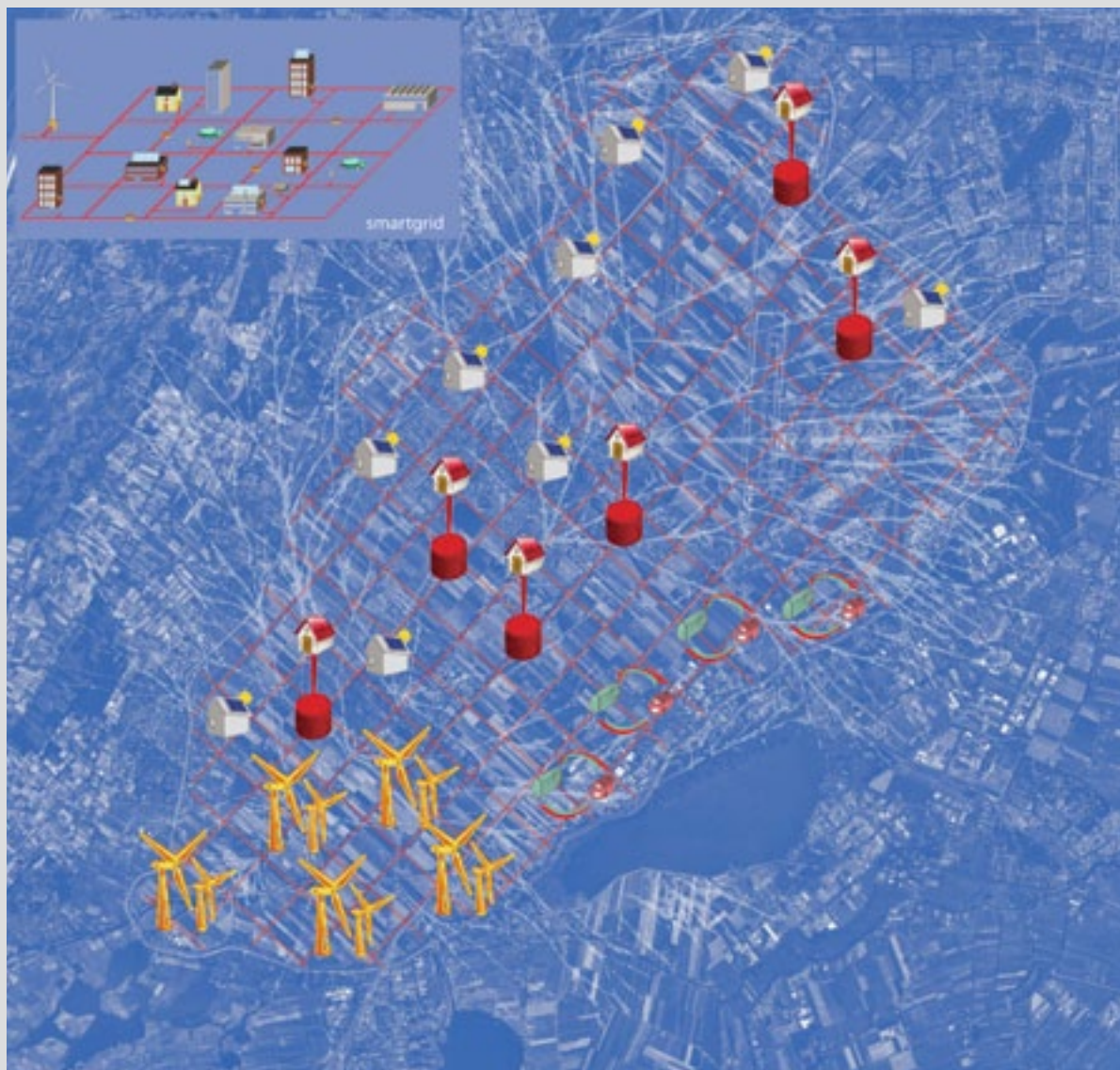


Individueel: zonnecollectoren

Individueel: bodemwarmtewisselaars

Collectief: Warmte-Koude uitwisseling

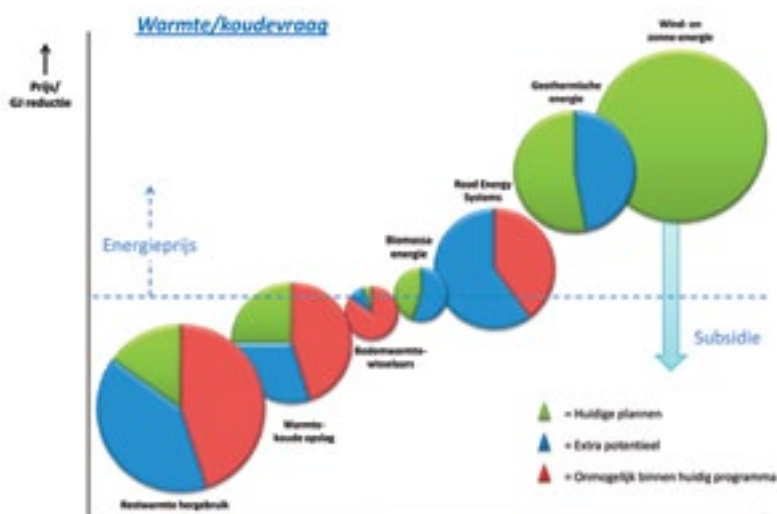
Collectief: Windenergie



Collectieve oplossingen per gebied

gemeente de grootste warmte- en koudevragers in elkaars nabijheid te plaatsen – bijvoorbeeld glastuinbouw en logistieke bedrijvigheid. Dit kan vooral aan de oostzijde grootschalig worden aangepakt. Op kleinere schaal moeten de vragers en aanbieders van warmte en koude ook in stedelijke en recreatieve gebieden beter worden gemengd. Hierbij kan gedacht worden aan vormen van functievermenging in gebouwen of tussen bij elkaar

liggende gebouwen. Dit is zowel in nieuwbouw als bij de bestaande gebouwen mogelijk. Daarnaast moeten zogenaamde 'reststromen' verbonden worden met collectieve netwerken, zodat die reststromen ook gebruikt kunnen worden. De volgende stap is het schoon opwekken van warmte. Ten slotte wil Haarlemmermeer werken aan een ruimtelijke ontwikkeling waardoor optimaal wordt geprofiteerd van natuurlijke bronnen – de zon,



Alleen de collectieve technieken voor hergebruik en opwekking van energie zijn weergegeven. Systemen die op individueel niveau toegepast kunnen worden (zoals het gebruik van innovatieve isolatietechnieken en zonnecollectoren) zijn buiten beschouwing van de structuurvisie gelaten



de wind en waar mogelijk de thermische eigenschappen van de ondergrond – en warmteverliezen zoveel mogelijk worden voorkomen.

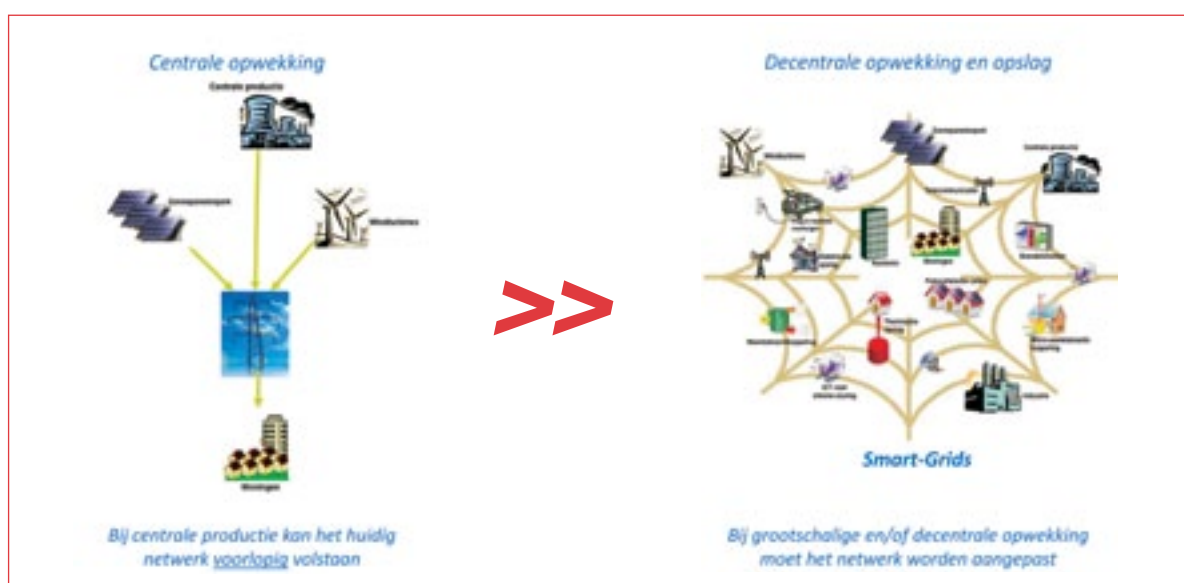
Decentrale mogelijkheden voor collectieve elektriciteitsopwekking

Elektriciteit wordt steeds meer schoon opgewekt via wind en zon. Dit gebeurt bijvoorbeeld met grote windmolens in de zuidpunt en kan worden uitgebreid met zonnepaneelcentrales op grote dakopper-

vlakken van bedrijfsgebouwen. De zon levert, ook in dit deel van Europa, meer energie dan wij gebruiken. Bij het ontwerp van een gebouw moet rekening worden gehouden met een goede oriëntatie op de zon. Hierdoor worden de mogelijkheden om warmte op te wekken, of juist buiten te sluiten, vergroot.

Smart grids

De toekomst ligt in een grotere differentiatie van leveranciers van elektriciteit. Dat betekent dat er



Smart grid



De bijdrage van kernpunt 2 aan de sociale duurzaamheid

steeds meer vormen van decentrale opwekking nodig zijn. Niet alleen voor eigen gebruik, maar ook voor gebruik door anderen. Teruglevering aan het net stelt hogere eisen aan het toekomstig netwerk. Hiervoor moet het netwerk in de komende decennia worden omgezet in de richting van zogenoemde smart grids.

Een *smart grid* is een intelligent elektriciteitsnetwerk waarbij de elektriciteit in beide richtingen tussen gebruikers en leveranciers kan stromen. Hierdoor wordt het net niet alleen betrouwbaarder, efficiënter en goedkoper, maar kan ook beter worden ingespeeld op veranderingen. Het net kan bovendien als platform dienen voor nieuwe toepassingen, zoals het inzichtelijk maken van het energieverbruik. De aanleg van het smart grid kan het beste worden gestart in nieuwbouwprojecten.



- In Haarlemmermeer worden kleinschalige oplossingen voor energiebesparing en energiewinning van burgers en ondernemers, zowel collectief als individueel, gestimuleerd en mogelijk gemaakt. Dat kan op vele manieren. Bijvoorbeeld met ecoteams – in de jaren negentig opgekomen, maar in sommige gemeenten nog steeds actief –, klimaatstraatfeesten en een Duurzaam Bedrijf voor duurzame en innovatieve energiediensten.
- De ruimtelijke randvoorwaarden voor deze kleinschalige oplossingen worden geborgd in ruimtelijke plannen.



De bijdrage van kernpunt 2 aan de ruimtelijke kwaliteit

Ruimte voor duurzame energie

In deze structuurvisie wordt ruimte gereserveerd voor de opwekking van duurzame energie, zoals windturbines aan de zuidzijde van Haarlemmermeer, en voor duurzame energienetwerken voor het transport van reststromen en elektriciteit. Het is daarbij belangrijk dat die voorzieningen zoveel mogelijk worden gecombineerd met andere vormen van ruimtegebruik, dat ze passen in het karakter van de polder en bijdragen aan de versterking van de identiteit van de kernen.

! Intelligente netten: 'smart grids'

De overgang naar een betaalbare, betrouwbare en schone energievoorziening vraagt om de ontwikkeling van intelligente netwerken die elektriciteit effectiever, veiliger, rendabeler en duurzamer distribueren. Het rijk onderkent dit ook. Zo is onlangs een Taskforce Intelligente Netten ingesteld. De opdracht is het uitwerken van een visie op de totstandkoming van intelligente netten, oftewel smart grids, in Nederland en het opstellen van een actieplan om deze te realiseren. Voor intelligente netwerken zullen nieuwe technologieën moeten worden ontwikkeld zonder dat de levering van elektriciteit eronder lijdt. Het is op dit moment niet geheel te overzien hoe dit allemaal precies vorm gaat krijgen. De uitgebreide uitrol van intelligente netten zal naar verwachting vooral tussen 2015 en 2020 plaatsvinden. De landelijke Taskforce is in het leven geroepen om dit proces in goede banen te leiden.

- De energieopgave voor de toekomst is omvangrijk. Overal en op alle schaalniveaus zal energie opgewekt moeten worden om aan de energievraag te voldoen. Als deze ontwikkeling niet wordt ingekaderd, zal die een sterke invloed hebben op de beleving van de ruimte. Door ruimtelijke en architectonische kaders vast te stellen, kan voorkomen worden dat landschappelijke waarden verloren gaan en kunnen zelfs nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd aan de ruimte.
- Het wagenpark zal met verloop van tijd gestaag worden vervangen door schonere, zuinigere, stillere hybride en geheel elektrische auto's. Het aantal door geluid- en door fijnstof belaste locaties zal hierdoor substantieel verder afnemen. Hierdoor worden de bouw mogelijkheden in de bebouwde kom vergroot.
- Het is niet ondenkbaar dat de auto gaandeweg een belangrijke rol zal spelen in de opslag van elektriciteit; als een soort rijdende accu. Als dat zo is, kunnen parkeervoorzieningen een rol gaan vervullen in het duurzame energienetwerk. De aanleg van parkeervoorzieningen wordt hierdoor niet alleen belangrijker, maar biedt dan ook meer voordelen.

3	Inleiding
3.1	Kernpunt 1 Een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem
3.2	Kernpunt 2 Energie als speerpunt
3.3	Kernpunt 3 Netwerk- en ketenmobiliteit: de knooppunten benut
3.4	Kernpunt 4 Synergie met Schiphol
3.5	Kernpunt 5 Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties
3.6	Kernpunt 6 Cultuurhistorie en diversiteit als drager

Kernpunt 3

Netwerk- en ketenmobiliteit: de knooppunten benut

UIT DE CONTOURENNOTA: DE KOERS VOOR DE MOBILITEIT

- Vanuit mobiliteitsdoelstellingen is het trefzeker organiseren van ketenmobiliteit een belangrijke strategie om aan congestie en de bijbehorende economische en milieuschade te ontsnappen. Het is dan ook van groot belang om mobiliteitsnetwerken met andere netwerken (bijvoorbeeld sociale of economische) te verknopen dat er logische transitieknoopen ontstaan, waar het vanzelfsprekend is om van de ene modaliteit in de andere over te stappen. Voor alle modaliteiten geldt dat het netwerk voldoende robuust vorm gegeven moeten worden zodat alle (ruimtelijke) ontwikkelingen geacommodeerd kunnen worden. De Structuurvisie zal voornamelijk antwoord moeten geven op vraag welke netwerken waar met elkaar verknoot moeten worden om de juiste condities (milieu) voor de gewenste ontwikkelingen te genereren.
- Evenwichtige verdeling van mobiliteit binnen Haarlemmermeer. De variatie in woonmilieus en werkmilieus kan worden vergroot, waardoor de aantasting van het stedelijke en landelijk gebied en de milieubelasting zal worden beperkt. Ruimtelijke keuzes zijn nodig in samenhang met 'duurzaamheid en leefbaarheid', 'ruimtelijke ontwikkeling en economie (bereikbaarheid)' en 'maatschappelijke ontwikkeling, gezondheid en veiligheid'. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat voorzieningen bereikbaar blijven voor alle inwoners van Haarlemmermeer. Dat kan door het realiseren van basisvoorzieningen in de buurt en het goed positioneren van voorzieningen van een hoger schaalniveau en vice versa.
- Het lokale en regionale verkeer wordt zoveel mogelijk ontvlecht, Haarlemmermeer wordt zo infrastructuurueel optimaal ingebed in haar omgeving, ruimte en mobiliteit worden integraal benaderd en bij gebiedsontwikkeling moet in een vroegtijdig stadium zicht zijn op een volwaardige bij de functie(s) passende ontsluiting.
- Meegaan in de schaa sprong van het openbaar vervoersnetwerk van de Metropoolregio Amsterdam is een voorwaarde voor verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling. Openbaar vervoer is de drager voor metropoolvorming.
- De barrière van de Ringvaart tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer wordt geslecht, de Ringvaart wordt een verbindend element.



KANSEN EN BEDREIGINGEN

Automobiliteit

In 2008 waren er per 1000 inwoners van Haarlemmermeer 520 auto's. Het gemiddelde voor Nederland bedroeg toen 440 auto's. Het percentage huishoudens zonder auto is in de periode 1996-2008 gedaald van 14,0 naar 10,5 procent. In diezelfde periode steeg het aantal huishoudens met twee auto's van 28,0 naar 33,7 procent. In huishoudens in de leeftijdsfase 30 tot 49 jaar heeft men het vaakst een tweede auto.

Ongeveer 30 procent van de autoritten over het lokale wegennet in de gemeente Haarlemmermeer – dus nog zonder de snelwegen mee te rekenen – is doorgaand verkeer. In de kern Hoofddorp is dit ongeveer 16 procent en in de kern Nieuw-Vennep 10 procent. Deze percentages zullen in 2020 gestegen zijn tot ongeveer 25 en 14 procent. Het aantal autoritten over het lokale wegennet in Haarlemmermeer zal in de periode 2010-2020 met ongeveer 30 procent toenemen.

Langzaam verkeer en openbaar vervoer

Het aandeel van de fiets in het verkeer in Haarlemmermeer bedraagt 20 procent. In de top tien van fietsgemeenten in Nederland, die overigens alle tien een compactere stedenbouwkundige structuur hebben, is het fietsaandeel minimaal 30 procent. Van het woon-werkverkeer binnen Haarlemmermeer maakt de auto 45 procent uit, de (brom)fiets

32 procent, het openbaar vervoer 7 procent en lopen 3 procent. 13 procent is niet bekend. Gerekend over alle inwoners van Haarlemmermeer bedroeg het gebruik van het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer 12,5 procent. Drie jaar eerder was dat overigens nog 9,5 procent. 16 procent fietst naar en van het werk.

Er maken dagelijks 25.000 mensen gebruik van de Zuidtangent, inclusief de zijtak naar Nieuw-Vennep. Sinds de ingebruikname van de nieuwe Zuidtangent in 2002 maakt 50 procent meer reizigers gebruik van deze openbaarvervoerverbinding. Met de ov-concessie Amstelland-Meerlanden is het aanbod van openbaar vervoer per december 2007 met ruim 50 procent uitgebreid. Dit heeft een merkbaar effect gehad op de reizigersgroei: +7,5 procent per jaar.

Vervoerskundig interessante delen zoals Hoofddorp-Centrum, Hoofddorp-Zuid en delen van Nieuw-Vennep worden niet door het hoogwaardig openbaar vervoer (hov) bediend. Het ontbreken van een hov-verbinding in Hoofddorp-Centrum is een gemis, hoewel diverse andere lijnen het centrum aandoen. Ook zijn er vervoerskundig interessante knopen waar toch slechts een relatief licht ruimtelijk programma aanwezig is, zoals Hoofddorp station en de omgeving van het Spaarneziekenhuis. Deze knooppunten worden hierdoor niet optimaal benut.



Betekenis van dit kernpunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer

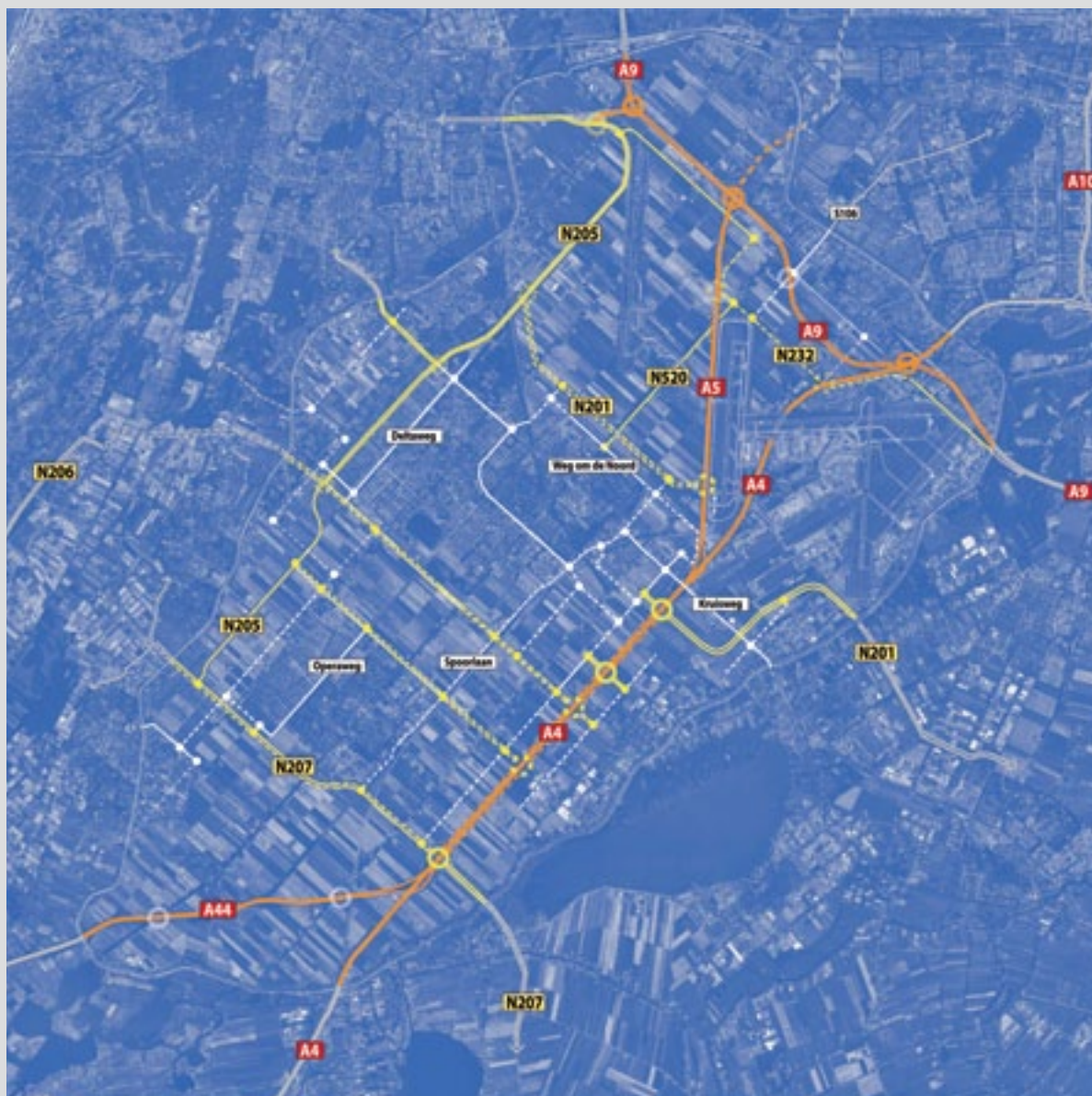
Naarmate de polder zich verder ontwikkelt, wordt de mobiliteit van steeds groter belang. Niet alleen binnen Haarlemmermeer, maar zeker ook voor bewoners en gebruikers die de gemeente in en uit willen. Tegelijkertijd nemen mobiliteitsverbindingen ook veel ruimte in en bepalen ze vaak de verdere doorgroeimogelijkheden van een gebied en de mogelijkheden om elkaar te ontmoeten. Haarlemmermeer richt zich op het optimaal benutten van knooppunten – of ‘knopen’ – van verbindingen; niet alleen van wegen en openbaarvervoerlijnen, maar ook van en met andere netwerken. Voor het toetsen en initiëren van bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen geeft dit structuurplan de volgende opdrachten mee:

- Breng een consistente hiërarchie aan in het autonetwerk, zodat er een herkenbaar onderscheid ontstaat in de functies van het rijks-, provinciale en lokale netwerk.
- Breng de hiërarchie in het autonetwerk in overeenstemming met de atypische stedelijkheid en het verschil in dynamiek van de gebieden in Haarlemmermeer.
- Handhaaf de A4 aan de hoogdynamische oostzijde van de Haarlemmermeer als hoofdonthuizing voor de polder in het rijkswegennet. Versterk de A4 met een parallelstructuur voor verkeer dat de gemeente in en uit wil.

- Maak een verbinding waarmee het laagdynamische westen wordt verbonden met de Duin- en Bollenstreek.
- Pas het autonetwerk zo in dat de lasten – ruimtelijke inpassing, barrièrewerking en aantasting van de kwaliteit van de leefomgeving – zo beperkt mogelijk zijn en de lusten – goede bereikbaarheid – toenemen.
- Maak een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer, zodat dit een aantrekkelijk alternatief vormt voor autoverplaatsingen van deur tot deur. Dit vraagt om een betere aansluiting tussen enerzijds de verschillende typen openbaar vervoer onderling en anderzijds het openbaar vervoer en de auto, de fiets en looproutes.
- Bouw het netwerk op vanuit twee hoofdverbindingen. De ene lijn in noord-zuidrichting, parallel aan de A4. De andere lijn in oost-westrichting. De noord-zuidverbinding verbindt Amsterdam en Schiphol met de A4-zone, doet daar dienst als een reeks transferpunten en loopt vervolgens door richting Alphen. Deze lijn verbindt de noordrand van Hoofddorp direct met Schiphol en biedt in dit deel van Hoofddorp mogelijkheden voor een hoogdynamische stedelijk milieu. De oost-westverbinding vormt de verbinding tussen Haarlem, Amstelveen en de Zuidas via de noordrand van Hoofddorp en Schiphol. De twee hoofdverbindingen vormen een knooppunt in De Hoek. De andere lijnen haken aan op deze twee hoofdverbindingen.

**Netwerk
Autonetwerk
Nationaal-, regionaal- en
lokaal hoofdontsluitingsnet**

-  Nationaal autonetwerk
-  Regionaal autonetwerk
-  Lokale hoofdontsluiting



- Breng hiërarchie aan in de knooppunten in dit netwerk met de daarbij behorende ruimtelijke programma's. Dit moet gebeuren in samenhang met de gewenste investeringen in het ov-netwerk en de knoop- en transferpunten.
- Ontwerp plannen voor (nieuwe) knopen en overstappunten zo, dat ze een basis bieden voor ketenmobiliteit en ruimtelijke en sociale ontwerpprincipes.
- Zorg dat de situering en de functies van deze knooppunten bijdragen aan sociale duurzaamheid.

DE ACHTERGRONDEN VAN KERNPUNT 3: NETWERK- EN KETENMOBILITEIT

Naar verwachting zal de automobilititeit in de komende jaren verder groeien; in het goederenvervoer nog sterker dan bij dat van personen. De economische crisis heeft een tijdelijk dempend effect. Haarlemmermeer maakt deel uit van de Metropoolregio Amsterdam. De verplaatsingen in deze regio hebben een sterk kriskraspatroon. Op dit niveau is de auto het meest gebruikte vervoermiddel. Een groeiend autobezit en -gebruik heeft een ongunstig effect op de doorstroming van het verkeer, de kwaliteit van de leefomgeving en het ruimtebeslag. Daarom is het van belang netwerkstedelingen een alternatief te bieden voor autoverplaatsingen van deur tot deur. Op die manier kan de groei van de mobiliteit opgevangen worden met meer duurzame vormen van vervoer.

Heldere keuzes op drie terreinen

Haarlemmermeer is, als onderdeel van een groter stedelijk netwerk, gunstig gelegen aan de binnenring van de Randstad, de A4. Voor veel verplaatsingen binnen dit netwerk is de auto het beste alternatief. Dit vraagt om heldere keuzes voor de toekomst. De strategische ligging zorgt ervoor dat Haarlemmermeer een aantrekkelijk vestigingsgebied is, zowel om te wonen als om te werken. De combinatie van een gunstige ligging in een autonetwerk, een relatief hoog autobezit en een verdere groei van de bevolking en het aantal arbeidsplaatsen zorgen voor knelpunten; in de wegenstructuur en in de relatie tussen infrastructuur en omgeving. Er gaan doorgaande wegen dwars door woonkernen en de aansluitingen van de provinciale wegen N201, N207 en de Bennebroekerweg op de A4 veroorzaken problemen. Haarlemmermeer wil ruimte en mobiliteit als een geheel benaderen. Dit vraagt om heldere keuzes op drie terreinen: de hiërarchie van het netwerk, de samenhang met atypische stedelijkheid van het gebied en de inpassing van de infrastructuur in de ruimte.

Een heldere hiërarchische structuur in het wegennet
Het rijk werkt aan een robuust hoofdwegennet en Haarlemmermeer heeft de intentie om de samenhang tussen dit netwerk en het onderliggende wegennet te versterken. In geval van calamiteiten en opstoppen moet het onderliggende wegennet een deel van de functie van het hoofdwegennet



over kunnen nemen. Haarlemmermeer wil dat deze calamiteitenroutes de dynamische gebieden in de gemeente verbinden met de hoofdwegenstructuur. Voorkomen moet worden dat deze alternatieve routes door nu nog verkeersluwe gebieden leiden. Dit vraagt om een heldere hiërarchische structuur in het wegennet. Ontvlechting van nationaal en regionaal verkeer staat hierbij centraal. Om Haarlemmermeer zo goed mogelijk één te laten zijn met haar omgeving moet ook het lokale en regionale verkeer waar het kan worden gescheiden.

De atypische stedelijkheid moet vertaald worden in de hiërarchie van het autonetwerk

De atypische stedelijkheid van Haarlemmermeer en de bereikbaarheid van de verschillende kernen moeten elkaar versterken. Hiervoor moet de atypische stedelijkheid worden vertaald in de hiërarchie van het autonetwerk. De mate van ontsluiting en de nabijheid in tijd moeten aansluiten bij de dynamiek en de identiteit van een plek. Het is niet gewenst dat een overal even goede bereikbaarheid leidt tot een saaie, overal op elkaar lijkende ruimtelijke ontwikkeling. Bovendien moet voorkomen worden dat vergroting van de bereikbaarheid leidt tot verstedelijking of andere dynamiek langs de nieuwe infrastructuur in de nu nog rustige gebieden.

De inpassing van de infrastructuur in de ruimte van Haarlemmermeer

De scheiding doorgaand verkeer op de A4 en

regionaal verkeer op een parallelweg sluit aan op de hoofdstructuur van Haarlemmermeer met een hoogdynamisch oostelijk deel en een laagdynamisch westelijk deel. De hinder wordt binnen de A4-zone gehouden en de openheid in de rest van de polder wordt minder aangetast. Het idee is om de A4 en de parallelstructuur te verknopen met een hoofdverbinding van het hoogwaardig openbaar vervoer. Hier komen dan de hov-haltes voor automobilisten die van de A4 komen en voor bewoners van de woongebieden aan de westzijde die hier met het openbaar vervoer hun reis kunnen vervolgen. Uiteraard moeten hiervoor royale parkeerterreinen bij de haltes worden aangelegd met hierbij passende voorzieningen.

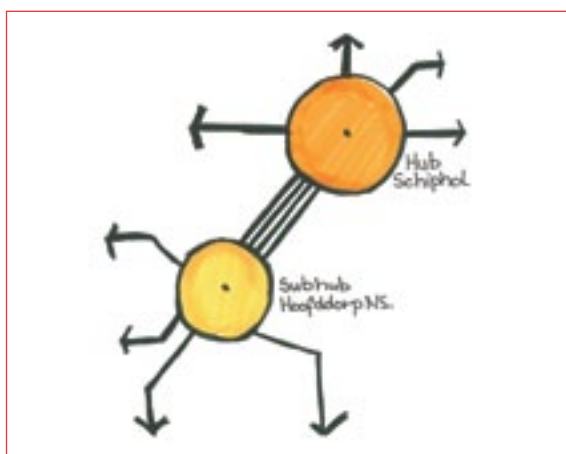
Dit verkeersnetwerk biedt kansen voor groot-schalige, hoogdynamische functies in de zone langs de A4, aan de oostzijde van Park21 en bij Schiphol. Aan de rustigere westzijde sluit het netwerk aan bij dat van de bestaande dorpen. Hier wordt rekening gehouden met de wens om luwere woon- en recreatiegebieden te maken met kleinschaligere functies, meer vermenging van wonen en werken en een grotere verwevenheid met het landschap. De structuur behoudt haar geleidelijke landschappelijke overgang: tussen Hoofddorp of Nieuw-Vennep via het landschap aan de westzijde van de polder naar de binnen-duinrand ten westen van Haarlemmermeer.



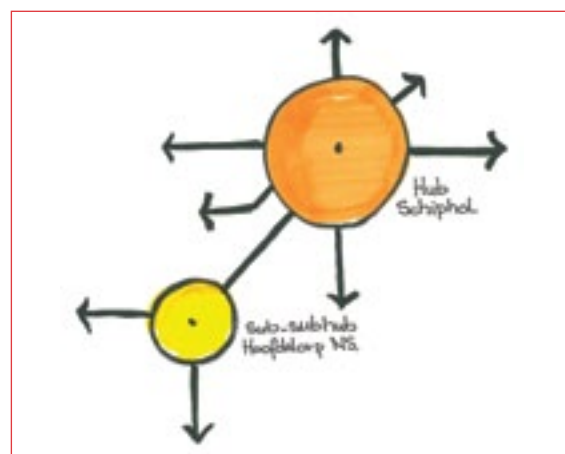
Ketenmobiliteit met hoogwaardig openbaar vervoer

Openbaar vervoer kan op routes met veel passagiers concurreren met de auto. Dat geldt zowel voor de reistijd als voor de kosten. De komende jaren zullen toenemende parkeerkosten en 'anders betalen voor mobiliteit' (kilometerheffingen) ook nog een positief effect hebben op de concurrentiepositie van het openbaar vervoer. Deze ov-verbindingen met veel passagiers zijn bovendien goed te exploiteren. Zeker als de lijnen in twee richtingen redelijke evenwichtig worden gebruikt. Door de verplaatsingen te concentreren, zodat zware vervoersassen

voor collectief vervoer ontstaan, hoeven reizigers niet per se meer met de auto te gaan om een goede verbinding van deur tot deur te hebben. Om dit te bereiken moeten ov-verbindingen worden ontwikkeld tussen regionale en landelijke knooppunten, oftewel transferpunten, met een hoge attractiewaarde. Voor het transport van deur tot deur kan zowel de bus, de fiets als de auto gebruikt worden. Een snelle verbinding tussen bijvoorbeeld knooppunten als Schiphol en Amsterdam CS biedt in dit model een uitstekend 'voor- en natransport' met snelle busverbindingen, comfortabele fietsroutes, goede fietsenstallingen en ruime P+R-terreinen.

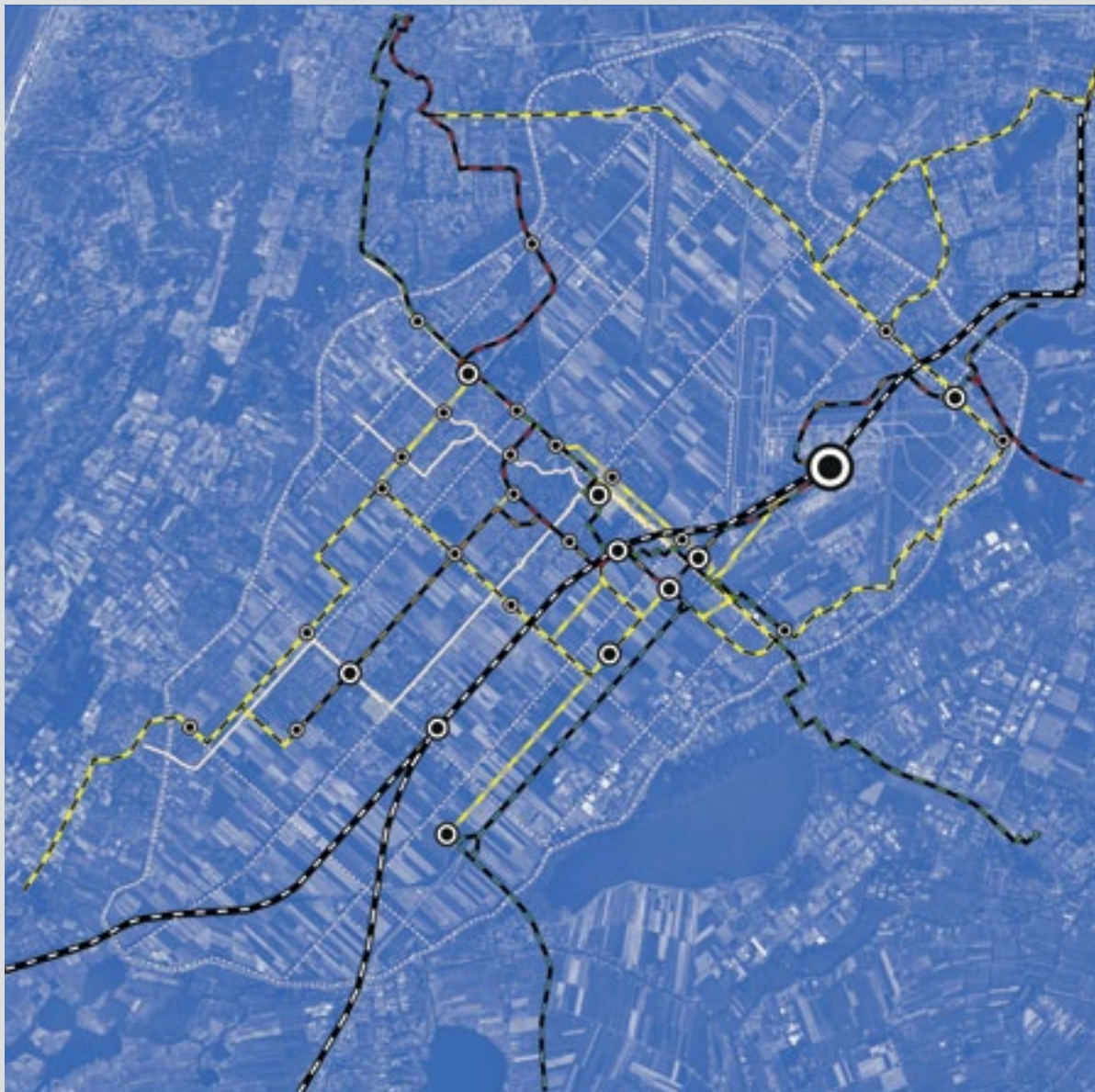


Subhub



Subsubhub

- Netwerk**
Ketenmobiliteit
De knopen benut
- Knooppunten
 - Top fietsroutes
 - Te ontwikkelen fietsnetwerk
 - HOV MRA Netwerk
 - Huidige lijnvoering
 - Tracé reserveringen MRA
 - Tracé gemeentelijke reserveringen

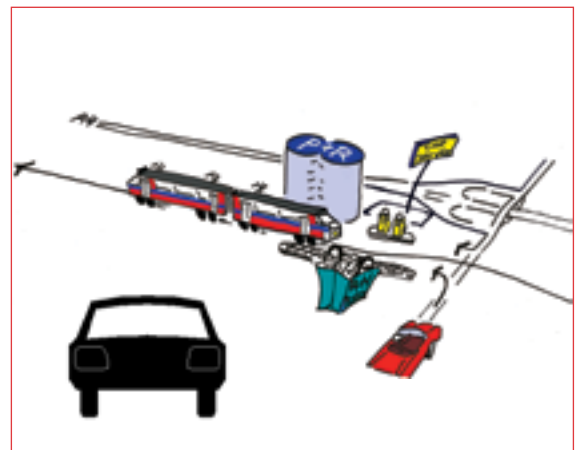
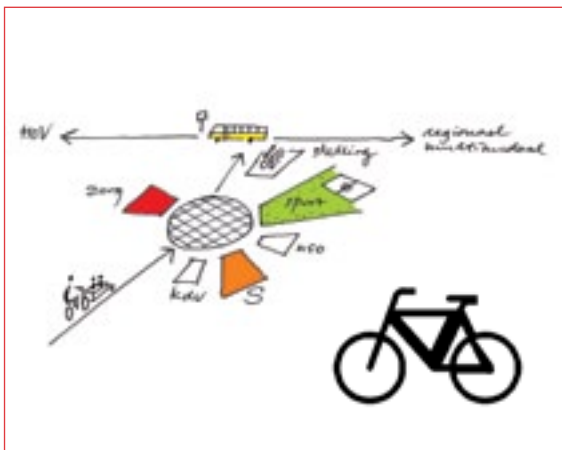


Grofmazig netwerk

Kenmerkend voor dit model van ketenmobiliteit zijn een hoge frequentie, korte halteringstijden en de keuze voor centra met de grootste attractie-waarde. Om de gewenste snelheid en accuratesse te behalen, wordt gebruik gemaakt van vrije banen. Het netwerk is grofmazig, waardoor de voor- en natransportafstanden wat groter zijn. Voor reizigers die anders de hele afstand met de auto hadden afgelegd, hoeft dit geen bezwaar te zijn. Uiteraard moeten het openbaar vervoer en andere vormen van (voor- en na-)transport goed op elkaar worden afgestemd. De transferpunten kunnen passende

voorzieningen krijgen, gericht op de wensen van de overstapper.

De grotere verschillen in de uitvoering van de hoofdverbindingslijnen en toevoerende lijnen en de ketenmobiliteit met meerdere soorten voor- en natransport vergroten de variatie in de bereikbaarheid per openbaar vervoer van en in Haarlemmermeer. Dit sluit aan bij de wens om de atypische stedelijkheid te versterken: luwe gebieden met extensievere woonmilieus naast hoogdynamische knopen met een gemengd hoogstedelijk milieu en suburbane woonmilieus.



Verschillende knopen. met verschillende plaatswaarde verhogende programma's



De bijdrage van kernpunt 3 aan de sociale duurzaamheid

Hiërarchie in knooppunten en hun voorzieningen

Om de netwerken en knooppunten goed te laten functioneren is een heldere hiërarchie in knooppunten nodig. De belangrijkste vervoersknoop in Haarlemmermeer is uiteraard Schiphol. Dit transferpunt functioneert op een (inter)nationaal niveau. Het ruimtelijk programma is daar geheel op afgestemd. Denk alleen al aan de winkels en de horeca op de luchthaven. Zo'n knoop wordt ontsloten door een vervoerssysteem dat dan ook op (inter)nationaal niveau functioneert. Een knoop met regionale attractiewaarde moet door een regionaal functionerend vervoerssysteem worden ontsloten. Een vervoersknoop met nu nog alleen een lokaal programma dat al wel regionale verbindingen heeft, biedt zeer goede mogelijkheden voor een ruimtelijke inrichting van een hoger niveau.

Nader onderzoek naar benutting van de knopen

Er moet nog een nadere verkenning plaatsvinden van de aansluiting van de zogenoemde 'vervoerswaarde' van de knopen op de 'plaatswaarde' van die knooppunten. De indruk bestaat dat die in Haarlemmermeer niet altijd in evenwicht is. Zo zijn er bijvoorbeeld knopen met te weinig plaatswaarde, zoals het Spaarneziekenhuis, Nieuw-Vennep De Pionier, de Zuidtangent bij Graan voor Visch en station Hoofddorp en knooppunten met onvoldoende vervoerswaarde, zoals het Van Stamplein.

- Knooppunten met een passend ruimtelijk en sociaal programma maken het voor inwoners van Haarlemmermeer mogelijk om het aantal kriskrasbewegingen op een dag te beperken. Kinderopvang, servicepunten voor de auto of de fiets, een 'AH to go' en een kiosk bij een knooppunt maken het bijvoorbeeld mogelijk om persoonlijke activiteiten te combineren op zo'n locatie. Tegelijkertijd is zo'n knooppunt aantrekkelijker door de levendigheid die ontstaat door het gebruik van de voorzieningen. Hiermee draagt dit model bij aan de gewenste geborgenheid en ontmoeting.
- De knooppunten met voorzieningen kunnen uitgroeien tot een vanzelfsprekende ontmoetingsplaats op weg van en naar het werk. Ook dit draagt bij aan de beoogde ontmoeting.
- De huidige en toekomstige sociaalruimtelijke oriëntatie van Haarlemmermeesters (het netwerk waarin een persoon zich beweegt) op het vlak van werk, winkelen, privébezoek en dergelijke is sturend voor de locaties en de programmering van knooppunten en verbindingen. Ook dit dient de geborgenheid en ontmoeting.
- De hiërarchie in het autonetwerk sluit aan bij de door bewoners gewenste identiteit van kernen en buurten. Dit draagt bij aan eigenaarschap en geborgenheid.
- Woonkernen worden zoveel mogelijk ontlast door doorgaande wegen er niet meer dwars doorheen te laten lopen. De ontsluiting van deze woongebieden wordt daarbij uiteraard wel zeker gesteld. Dit draagt bij aan geborgenheid.
- De bereikbaarheid voor inwoners en gebruikers wordt vergroot. Dit draagt bij aan ontmoeting.



De bijdrage van kernpunt 3 aan de ruimtelijke kwaliteit

Ook zijn nog niet alle denkrichtingen volledig uitgewerkt in deze structuurvisie. Onderwerpen waar nog dieper over nagedacht kan worden zijn:

- meer verscheidenheid in hov-lijnen, zowel naar Hoofddorp station en Schiphol Plaza als naar stedelijke knooppunten met andere hov-lijnen;
- een hov-verbinding Haarlem-Spaarneziekenhuis-Hoofddorp Noord-Schiphol-Amsterdam;
- hov in de A4-corridor Schiphol-Alphen met speciale aandacht voor de transferpunten auto-hov;
- een hov-westflank met vooral transferpunten fiets-hov;
- intensivering van de Zuidtangent, inclusief de mogelijkheid van 'verrailing' met tram of lightrail, vanwege het intensiever gebruik van deze verbindingen ;
- het ontwikkelen van een knooppunt Hoofddorp station-nieuw stadscentrum naast het bestaande hart van Hoofddorp;
- de ontwikkeling van nieuwe attractiepunten, bijvoorbeeld op het gebied van recreatie en sport en mogelijk voor de Olympische Spelen van 2028;
- een nieuwe lijn vanuit Amsterdam die aansluit op het lokale metro- en treinnetwerk van Amsterdam.

- Als het historische lokale netwerk waar mogelijk wordt vrijgemaakt voor recreatie en langzaam verkeer (zie kernpunt 6), ontstaat het meest efficiënte poldereigen fietsnetwerk, rechtstreeks van kern naar kern. Vervolgens zullen op de plekken waar dit netwerk wordt doorkruist door (h)ov-lijnen op organische wijze de knooppunten van de toekomst ontstaan.
- Ketenmobiliteit bestaat bij de gratie van goed geprogrammeerde knooppunten, die afgestemd zijn op de behoefte van de gebruiker van het betreffende overstappunt. Daarmee worden meer mensen verleid tot het gebruik van openbaar vervoer. De knooppunten in de ketenmobiliteit krijgen op die manier een ruimtelijke betekenis in de verbinding tussen fysieke en sociale netwerken. Het zijn de nieuwe centra in de ruimtelijke structuur van stad en dorp. Deze nieuwe centra vragen bijzondere aandacht, zowel voor hun positie als voor hun inrichting. De stationsomgeving van Hoofddorp en het voorterrein van het Spaarneziekenhuis laten zien dat dit niet vanzelf goed komt.
- Knooppunten zouden op den duur de rol van de buurtcentra kunnen gaan overnemen, omdat ze beter aansluiten bij de netwerksamenleving waarin de buurtgedachte aan betekenis heeft ingeboet. De koppeling van de knopen aan het historische netwerk van de polder is in dit opzicht van bijzonder belang. Het historische netwerk krijgt daardoor een nieuwe fysieke en ruimtelijke betekenis in de ontstane hedendaagse sociaalmaatschappelijke structuur. Ineens is er een historische kwaliteit voorhanden die centra van nieuwe steden tot op de dag van vandaag ontberen.

- Dankzij nieuw openbaar vervoer kan er voor jongeren en starters een aantrekkelijk en regionaal concurrerend stedelijk milieu worden ontwikkeld in het noordelijk herstructureringsgebied van Hoofddorp. Dat kan door een directe verbinding met station Schiphol aan te leggen met een hoogwaardig-openbaarvervoerlijn ('vertrammen' van de Zuidtangent) door, of aan de noordzijde van, het centrum. Deze hov-lijn zal het centrum versterken door een bredere vraag naar culturele voorzieningen en door de extra levendigheid die deze doelgroepen met zich meebrengen in het uitgaansleven en bij theater- en bioscoopbezoek.
- Tachtig procent van de publieke ruimte bestaat uit verkeersruimte. Vanuit die ruimte beleven we onze omgeving. De kwaliteit van de inrichting van de verkeersruimte moet daarom niet uitsluitend aan verkeersveiligheid worden afgemeten. De kwaliteit van de inrichting is immers bepalend voor het beeld van de Haarlemmermeer. En juist vanaf de hoofdwegen wordt Haarlemmermeer het meest gezien. Dat geeft redenen om de verantwoordelijke wegbeheerders te dwingen kwaliteit te leveren bij de aanleg van nationale en regionale infrastructuur. En wel zo dat het karakteristieke polderlandschap zo min mogelijk geweld wordt aangedaan.
- Duidelijke hiërarchie in infrastructuur maakt eenduidige ruimtelijke inrichting mogelijk, waarbij inrichting en gebruik op elkaar zijn afgestemd. Dit komt de ruimtelijke kwaliteit ten goede. De kwaliteitsbeleving van het netwerk wordt vooral bepaald door de robuuste toekomstbestendige ontsluitingsstructuur op het hoogste lokale niveau. Een ontsluiting van het autoverkeer die geen

gebruik meer maakt van de oorspronkelijke polderwegen, levert twee dingen op. In de eerste plaats een robuust en compleet fietsnetwerk. In de tweede plaats een mogelijkheid om mooie nieuwe gebieds-ontsluitingswegen aan te leggen met een royaal profiel, begeleid door bomen, waarover het prettig thuiskomen is. De centrale as in tuinbouwgebied PrimAviera kan hierin een voorbeeld worden. Doordat de waarde van onroerend goed zeker ook wordt bepaald door de weg ernaartoe, heeft dit een waardeverhogend effect op Haarlemmermeer als geheel.

- De verkeersstructuur zorgt ervoor dat de verbinding met het laagdynamische westen en de binnen-duinrand op lokaal niveau open blijft voor langzaam verkeer. Een doorgaande regionale-nationale route door de westflank op afstand van de A4 zou een ongewenste dynamiek met zich meebrengen. Denk bijvoorbeeld aan ruimtelijke consequenties zoals ongelijkvloerse kruisingen, ontwikkeling van zichtlocaties ter bekostiging van de weg en reclames en extra verkeersruimte voor die zichtlocaties. Haarlemmermeer heeft nu eenmaal haar adres aan de A4 en de A9. Daarmee is de oriëntatie en dynamiek van de polder bepaald. Egalisatie van de bereikbaarheid zou de bestaande diversiteit van de polder nivelleren.

- 3 Inleiding
- 3.1 Kernpunt 1 Een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem
- 3.2 Kernpunt 2 Energie als speerpunt
- 3.3 Kernpunt 3 Netwerk- en ketenmobiliteit: de knooppunten benut
- 3.4 Kernpunt 4 Synergie met Schiphol**
- 3.5 Kernpunt 5 Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties
- 3.6 Kernpunt 6 Cultuurhistorie en diversiteit als drager

Kernpunt 4

Synergie met Schiphol

SCHIPHOL: DE LUSTEN EN DE LASTEN IN BALANS

De luchthaven Schiphol heeft een prominente plaats in Haarlemmermeer. Niet alleen in het gebruik van ruimte, maar ook sociaaleconomisch. Schiphol levert een grote bijdrage aan de werkgelegenheid en aan de identiteit van Haarlemmermeer als vestigingsplaats met nationale en internationale allure. Daartegenover staan natuurlijk ook nadelen: het vliegverkeer veroorzaakt overlast en beperkt daarmee de mogelijkheden om in bepaalde gebieden uit te breiden.



KANSEN EN BEDREIGINGEN

Kansen en bedreigingen

Schiphol telde in 2010 386.319 vliegbewegingen en 45,3 miljoen passagiers. Daarnaast verwerkte de luchthaven 1,5 miljoen ton goederen. In 2009 waren op Schiphol 544 bedrijven gevestigd met in totaal een kleine 60.000 arbeidsplaatsen.

Het Schipholterrein heeft een oppervlakte van bijna 2.800 hectare. Dit is circa 15 procent van de oppervlakte van Haarlemmermeer. Meer dan de helft van het totale oppervlak van Haarlemmermeer ligt binnen de in de Nota Ruimte van de Rijksoverheid gehanteerde 20 Ke-contour van Schiphol (zie kader: Ruimtelijke schaduwwerking van de luchtvaart). Binnen deze contour mag buiten reeds bebouwd gebied alleen nog worden bijgebouwd als er meer wordt gesloopt dan gebouwd. Hier kunnen dus geen grootschalige uitleglocaties worden ontwikkeld. Binnen bebouwd gebied mag het aantal woningen wel toenemen.

Het aantal klachten en het aantal klagers bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol is het afgelopen gebruikersjaar (van november tot november) toegenomen: van 160.706 meldingen in 2009 naar 248.207 meldingen in 2010. Ook het aantal melders nam toe van 5.275 melders naar 8.130 melders in respectievelijk 2009 en 2010.

Betekenis van dit kernpunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer

De aanwezigheid van een luchthaven in een gemeente brengt maatschappelijke voor- en nadelen met zich mee. Haarlemmermeer wil in samenwerking met alle betrokken partijen, inclusief de bewoners en gebruikers, werken aan duurzaamheid en synergie. Voor de ruimtelijke ontwikkeling leggen we onszelf de volgende ambities op:

- Versterk de synergie tussen Schiphol en de omgeving. Onderzoek samen de mogelijkheden voor verbeteringen op het gebied van duurzaamheid, ruimtegebruik en de kwaliteit van het vestigingsmilieu voor bewoners en bedrijven.
- Behoud en versterk de knooppuntfunctie van Schiphol. Zorg er, met een zekere selectiviteit, voor dat de lokale voorwaarden aanwezig zijn om bedrijvigheid aan te trekken en de luchthaven internationaal concurrerend te houden.
- Optimaliseer het ruimtebeslag van de luchthaven. Houd de groei binnen het bestaande banenstelsel en maak geen extra grondreserveringen.
- Bouw flexibiliteit in bij plannen voor het gebruik van de ruimte. Bouw niet dicht tegen de geluidshindercontour aan en voorkom zo nieuwe overlast. Anticipeer op eventuele wijzigingen in de beperkingenzones, zoals de 20 Ke-contour.



! Ke-contour en het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol

Ke is de afkorting van Kosteneenheid. De Kostenrekeneenheid is vernoemd naar de bedenker, de akoesticus prof. dr. ir. C.W. Kosten. De Kosteneenheid is een maat voor de lawaai-belasting die op een bepaalde plaats op de grond ten gevolge van vliegverkeer wordt ondervonden. Hij is gebaseerd op het aantal over- en langsvliegende vliegtuigen, het van deze vliegtuigen ondervonden maximale geluidsniveau en de verdeling over het etmaal, waarbij bijvoorbeeld de late avond zwaarder telt dan de middag (bron: www.milieuhelp.nl).

BAS, het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol van Amsterdam Airport Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland, heeft in 2009 een andere manier van registreren ingevoerd die verder gaat dan puur het registreren van tijdstippen van hinder, om meer informatie uit de meldingen van omwonenden te verkrijgen. In het nieuwe systeem zijn de 'soorten' hindermeldingen gesplitst in:

- 1 periodemeldingen over een bepaalde tijdsperiode;
- 2 specifieke meldingen over de precieze datum en tijd van ondervonden hinder;
- 3 overige meldingen over bijvoorbeeld het milieubeleid of vervuiling.

Om meer inzicht te krijgen in de hinderbeleving wordt daarnaast van de melder gevraagd om een aantal vragen te beantwoorden. Met de antwoorden is BAS in staat een breder beeld van de hinder in de omgeving beter in kaart te brengen. Bron: www.bezoekbas.nl.

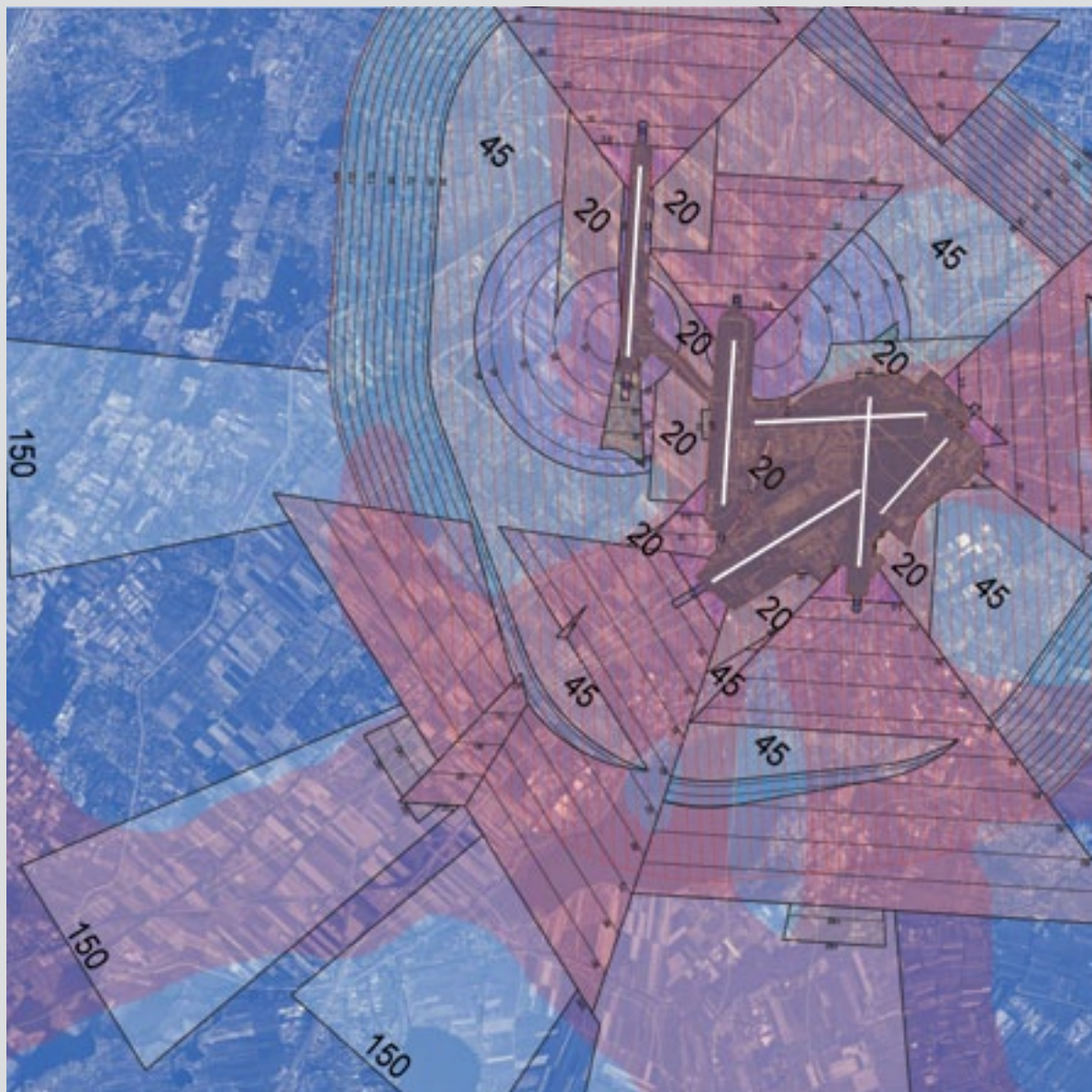
- Verbeter de afstemming tussen de activiteiten in de lucht en die op de grond. Verklein de planologische schaduw van Schiphol en optimaliseer de hinderbeperking van Schiphol.
- Houd rekening met trends en ontwikkelingen; bij de luchthaven zelf én bij bestuurlijke ontwikkelingen zoals de uitkomsten van het rapport Mainport 2.0.
- Verbeter de communicatie met bewoners. Geef duidelijk weer wat de lusten en de lasten kunnen zijn van het wonen vlakbij de luchthaven. Maak het Schipholgevoel tastbaar.

DE ACHTERGRONDEN VAN KERNPUNT 4: SYNERGIE MET SCHIPHOL

Haarlemmermeer streeft naar de ontwikkeling van Schiphol tot een compacte en duurzame luchthaven. Dat betekent dat Schiphol zo omgevingsvriendelijk mogelijk opereert, zo min mogelijk hinder oplevert, goed bereikbaar blijft en zich economisch aantrekkelijk kan profileren.

Samenwerking en gemeenschappelijke ambities

Een compacte, duurzame luchthaven vereist niet alleen een goede samenwerking tussen overheden, marktpartijen en de luchthaven, maar vooral een gemeenschappelijke ambitie. De samenwerking moet gericht zijn op heldere afspraken over toezicht, verantwoording en sturing. Bij de verdere ontwikke-



Ruimtelijke schaduwwerking van de luchtvaart



ling van de Schiphol stelt Haarlemmermeer duurzaamheid centraal in haar relatie met de luchthaven, nationale en regionale overheden, bewoners en andere spelers in het veld. De milieumambities van de luchthaven sluiten aan op de doelstellingen van Haarlemmermeer. We steunen dan ook de ambitie van Schiphol om in 2012 CO₂-neutraal te zijn en in 2020 twintig procent van alle energie die op de luchthaven wordt verbruikt, zelf op te wekken.

Ook op het gebied van vervoer en mobiliteit liggen kansen om samen te werken aan duurzaamheid. Voor een optimale relatie tussen bewoners en Schiphol is en blijft het noodzakelijk om de activiteiten van en rond de luchthaven goed af te stemmen op de directe leefomgeving van de bewoners.

Knooppuntfunctie van Schiphol behouden

De luchthaven en de bedrijvigheid die daarmee samenhangt zijn aanjagers van de regionale en nationale economie. Het aantal bestemmingen dat direct wordt aangevlogen en de daarmee samenhangende knooppuntfunctie van Schiphol zijn voor bedrijven een zeer belangrijke vestigingsfactor. De regio kan bijdragen aan het behoud van de knooppuntfunctie van Schiphol door ervoor te zorgen dat lokaal de voorwaarden op peil blijven om bedrijvigheid aan te trekken. Omlegging van de infrastructuur en de ontwikkeling van een hoogwaardige airport corridor bieden zowel bij

Hoofddorp als in de zogenaamde Schipholdriehoek¹ mogelijkheden om de luchthaven en het stedelijk gebied beter met elkaar te verknopen en de gewenste vestigingsmilieus aan te bieden.

Schiphol binnen de huidige grenzen

De luchthaven moet niet alleen door de lucht, maar ook over land goed bereikbaar blijven. Haarlemmermeer steunt de keuze van het Rijk voor Schiphol als knooppunt in een netwerk van intercontinentale verbindingen. Dit houdt tevens in dat low cost carriers en charters een lagere prioriteit krijgen, zodat er ruimte is voor de meer relevante verbindingen – ook in economisch mindere tijden.

Haarlemmermeer is tegen de aanleg van een parallelle Kaagbaan. Het behoud van de knooppuntfunctie en de daarvoor benodigde groei moet, en kan, gerealiseerd worden met het huidige banenstelsel.

Bouwen met verstand

In de omgeving van Schiphol zijn er op het gebied van geluidshinder geen beperkingen voor nieuwbouw buiten de zogeheten 20 Ke-contour. Geluidshinder stopt echter niet bij een contourlijn op de kaart. Als er net buiten die contour woningen worden gebouwd, is de kans groot dat bewoners

¹ De Schipholdriehoek beslaat het gebied tussen de A4, A5 en de Oude Schipholweg, ten zuiden van Badhoevedorp.

De bijdrage van kernpunt 4 aan de sociale duurzaamheid

toch hinder zullen ervaren. Om dit te voorkomen wil Haarlemmermeer grootschalige woningbouwprojecten in principe zo ver mogelijk van de contour ontwikkelen. Dat noemen we 'bouwen met verstand'. Dit is tegelijkertijd een grote uitdaging; Haarlemmermeer heeft van het Rijk een aanzienlijke bouwopgave gekregen en zoveel ruimte is er niet meer buiten de 20 Ke-contour. Bovendien zijn er over woningbouw nog lopende afspraken die gerespecteerd moeten worden.

Afstemming activiteiten in de lucht op die op de grond

De afstemming tussen de activiteiten in de lucht en die op de grond moet verbeteren. Zowel in de lucht als op de grond moet zuinig omgegaan worden met de beschikbare ruimte. Het luchtverkeer moet zo min mogelijk planologische beperkingen op de grond opleveren. Andersom moet op de grond rekening worden gehouden met wat er in de lucht gebeurt. Daarom moet de ontwikkeling van de luchthaven gekoppeld worden aan de (ruimtelijke) ontwikkelingen in de regio, en omgekeerd

Goede balans in lusten en lasten

Haarlemmermeer streeft naar een goede balans tussen de lusten en de lasten die de aanwezigheid van Schiphol oplevert. Gezien de ruimtelijke ontwikkelingsopgaven in Haarlemmermeer zullen er in de toekomst meer mensen in de buurt van Schiphol komen te wonen en werken. De maatschappelijke

- De toekomst van Haarlemmermeer en de luchthaven zijn met elkaar verbonden. Die verbondenheid verdient een plaats in de beleving van Haarlemmermeer en van Schiphol.
- Haarlemmermeer wil het 'Schipholgevoel' in de beleving van onze gemeente breder en tastbaarder maken. Onder meer door de samenwerking tussen scholen en de luchthaven te stimuleren. Leerlingen worden meer betrokken bij de luchthaven door educatieve projecten, stages, colleges en werkbezoeken. Dit draagt bij aan de kenmerken eigenaarschap en ondernemerschap van sociale duurzaamheid.
- Schiphol wordt gestimuleerd zijn maatschappelijke betrokkenheid bij de polder die de luchthaven gastvrijheid biedt, zichtbaar te vergroten. Zo kan Schiphol bijdragen aan voorzieningen in Haarlemmermeer of partner worden in een van de vele projecten. Bijvoorbeeld bij activiteiten op cultureel gebied of projecten die bijdragen aan een hogere ruimtelijke kwaliteit in de dagelijkse leefomgeving. Vergroting van de maatschappelijke betrokkenheid gaat uiteraard gepaard met een goede en transparante informatievoorziening aan inwoners over de beperkingen en overlast. Dit draagt bij aan de kenmerken 'geborgenheid' en 'ontmoeting' van sociale duurzaamheid.



De bijdrage van kernpunt 4 aan de ruimtelijke kwaliteit

nadelen zijn vooral (ver)bouwbeperkingen in de directe omgeving van de luchthaven en een lagere kwaliteit van de leefomgeving in de vorm van luchtverontreiniging en geluidsoverlast. Daartegenover staan de maatschappelijke voordelen, zoals de directe en indirecte werkgelegenheid van de luchthaven, de voorzieningen op Schiphol Plaza en de directe beschikbaarheid van een (inter)nationaal knooppunt van openbaar vervoer. Bij het zoeken naar de balans wil Haarlemmermeer de geluidsoverlast zoveel mogelijk verminderen.

Versterking 'Schipholgevoel'

Schiphol ligt in Haarlemmermeer en daardoor zijn we per definitie met elkaar verbonden. Die verbondenheid mag ook gevoeld worden door inwoners en gebruikers van Haarlemmermeer. Haarlemmermeer streeft naar een samenwerking van alle betrokken partijen op basis van een duurzame en open verstandhouding, ook als het gaat om de beleving van hinder door bewoners. We steunen het initiatief van de luchthaven en de verkeersleiding tot een Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) en streven ernaar dat de afweging van lasten en lusten voor zoveel mogelijk bewoners en gebruikers leidt tot een overwegend positief 'Schipholgevoel'.

- Minder ruimtebeslag voor de primaire functies van de luchthaven gaat samen met meer ruimte bieden aan Schipholgebonden functies. Haarlemmermeer en Schiphol willen samen een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de directe nabijheid van de luchthaven ontwikkelen. Het is van het grootste belang dat werknemers van internationale bedrijven zich ondanks de nadelen van de aanwezigheid van de luchthaven graag in Haarlemmermeer willen vestigen.
- Een succesvolle luchthavenregio heeft een hoog ruimtelijk kwaliteitsniveau.
- Met de partners in de regio wil Haarlemmermeer de functies in het gebied tussen de A4-zone West en de Amsterdamse Zuidas – de Amsterdam airport corridor – versterken. In Haarlemmermeer gaat het hierbij om ontwikkelingsmogelijkheden in de Schipholdriehoek, Amsterdam Connecting Trade (ACT) en Hoofddorp. Ontwikkeling van de Amsterdam airport corridor biedt perspectieven voor economische groei en ruimtelijke kwaliteit als gekozen wordt voor hoogwaardige en duurzame activiteiten die de lokale kwaliteiten respecteren en versterken. Het beperken van de planologische schaduwwerking van vliegroutes geeft betere mogelijkheden voor een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor werknemers van (inter)nationale en/of aan Schiphol gelieerde bedrijven.
- De contouren rondom de luchthaven garanderen een bepaalde mate van openheid in het noord-oostelijk deel van Haarlemmermeer.

3	Inleiding
3.1	Kerpunt 1 Een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem
3.2	Kerpunt 2 Energie als speerpunt
3.3	Kerpunt 3 Netwerk- en ketenmobiliteit: de knooppunten benut
3.4	Kerpunt 4 Synergie met Schiphol
3.5	Kerpunt 5 Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties
3.6	Kerpunt 6 Cultuurhistorie en diversiteit als drager

Kernpunt 5

Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties

UIT DE CONTOURENNOTA: DE AMBITIE 'BLIJVEND GEPOSITIONEERD ALS ATTRACTIEVE ONTMOETINGSPLAATS'

Haarlemmermeer wil een attractieve gemeente blijven voor wat betreft wonen, werken en recreëren. Daarnaast is de ambitie om de sterke internationale concurrentiepositie als gevolg van de aanwezigheid van het luchthavencomplex, de ICT-sector en de zakelijke dienstverlening te behouden en te versterken. De gemeente maakt deel uit van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en ligt tevens op het snijvlak van de Noord- en de Zuidvleugel, in het brandpunt van de Randstad en grenzend aan het Groene Hart. De ambitie is om de samenwerking en ontmoeting te bevorderen om de concurrentiepositie van de regio verder te versterken, maar tegelijkertijd de eigen identiteit te waarborgen.

KANSEN EN BEDREIGINGEN

Haarlemmermeer onderscheidt zich binnen de Metropoolregio Amsterdam door veel open, nog niet verstedelijkte ruimte. Naast de aanwezigheid van Schiphol met haar landelijke en internationale betekenis, manifesteert Haarlemmermeer zich regelmatig met grote evenementen zoals Mysteryland.

Betekenis van dit kernpunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer

De polder biedt veel ruimte. Voor dynamische activiteit op en rond de luchthaven Schiphol, voor het ontwikkelen van grote woningbouwprojecten, voor de landbouw en voor recreatie in het typische polderlandschap met z'n vele sloten, kanalen, plassen, weiden en akkers. Maar ruimte kan ook leegte betekenen als mensen onvoldoende geïnspireerd worden om elkaar te ontmoeten en zich verbonden te voelen met elkaar en met hun leefomgeving. Haarlemmermeer wil de bijzondere ruimte gebruiken om haar identiteit te versterken en bewoners en gebruikers trots laten zijn op hun gemeente. Onderscheidende, zowel grootschalige als kleinschalige attracties kunnen mensen verleiden om elkaar te ontmoeten en zich nog meer 'thuis' te voelen in Haarlemmermeer. Voor de ruimtelijke ontwikkeling tot 2030 vereist dit de volgende opgaven:

- Waarborg de onderscheidende positie van Haarlemmermeer binnen de Metropoolregio Amsterdam.
- Benut de kansen die de ruimte van Haarlemmermeer biedt. Haarlemmermeer neemt met de beschikbare ruimte niet alleen een bijzondere plaats in binnen de regio, maar kan hiermee ook een complementaire rol vervullen in de vrijetijdsbesteding van bewoners en gebruikers van de gemeente, de regio en bijzondere locaties als de Amsterdam airport corridor.
- Wijs locaties aan voor grootschalige attracties en evenementen. Prioriteit ligt bij de realisering van Park21. Ook het openhouden van ruimte is een kwaliteit op zichzelf en versterkt daardoor de hoofdstructuur van de polder. Die kwaliteit wordt nog eens extra zichtbaar door de ruimte in te zetten voor grootschalige evenementen. Daarom wil Haarlemmermeer graag een bijdrage leveren aan de huisvesting van de Olympische Spelen, internationale exposities, culturele festivals en andere omvangrijke sportieve of recreatieve evenementen.
- Als Haarlemmermeer van betekenis wil zijn voor bijvoorbeeld de Nederlandse ambitie om de Olympische spelen te organiseren of plaats te bieden aan internationale exposities, culturele festivals en andere omvangrijke sportieve of recreatieve evenementen, moet die ruimte ook worden gereserveerd.



- Bied daarnaast ook ruimte voor kleinschalige activiteiten. Te denken valt aan creatieve broedplaatsen in oude schuren en boerderijen of aan de mogelijkheid van (tijdelijke) exposities in de buitenruimte. De ruimte voor dit type activiteiten is in de omliggende steden zeer schaars.
- Benut de kansen van het metropolitane landschap. Zowel Haarlemmermeer als de luchthaven Schiphol onderscheiden zich hierdoor, ook internationaal gezien. Het polderlandschap draagt op lange termijn bij aan de longfunctie van de Randstad en verbindt de groene hoofdstructuur van het Amsterdamse bos, de Rijksbufferzone, de westflank en Park21 met het Groene Hart en de kustzone.

DE ACHTERGRONDEN VAN KERNPUNT 5: RUIMTE VOOR ATTRACTIES

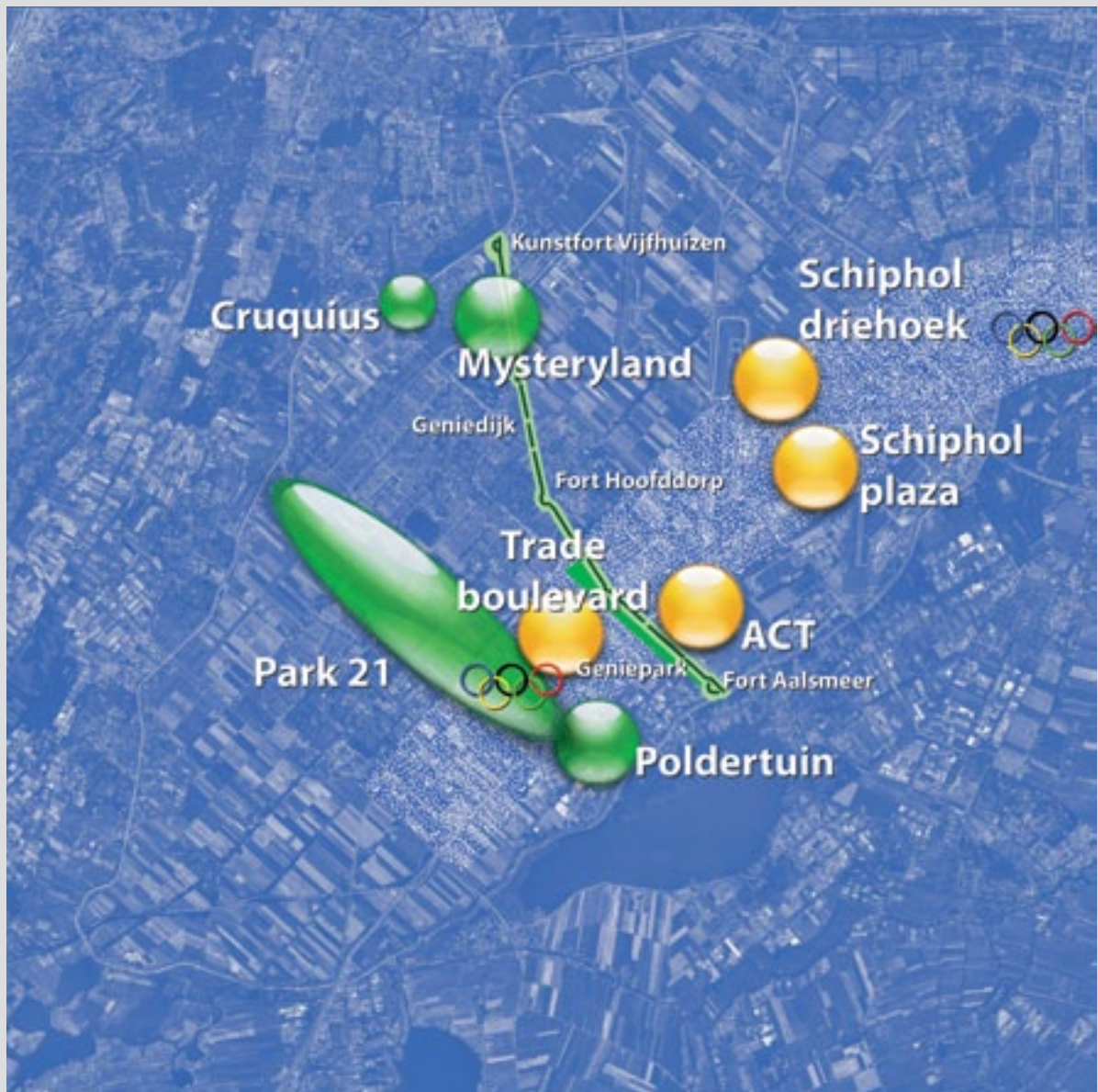
Haarlemmermeer onderscheidt zich regionaal als een heterogene eenheid: verbonden in haar diversiteit. De gemeente wil in de verdere ruimtelijke ontwikkeling niet alleen de eigen identiteit borgen en versterken, maar daarmee ook bijdragen aan de concurrentiepositie van de regio door ruimte te bieden voor samenwerking en ontmoeting. De relatief jonge, maar krachtige landschappelijk verankerde cultuurhistorie is daarin een voor de regio belangrijke aanvullende kwaliteit.

Eigen kwaliteiten benutten, die in de regio goed bereikbaar maken

Landelijk profileert Haarlemmermeer zich economisch gezien als een van de sterkste gemeenten van Nederland. Daarnaast speelt Haarlemmermeer een belangrijke rol op Europees en internationaal niveau, uiteraard vooral door de aanwezigheid van Schiphol. De gemeente wil deze positie blijvend versterken. Enerzijds door de eigen kwaliteiten beter te benutten en zichtbaar te maken. Anderzijds door de aantrekkelijke activiteiten elders in de regio goed bereikbaar maken.

Ruimte voor grootschalige evenementen

Haarlemmermeer wil zich blijven onderscheiden door ruimte te bieden aan grootschalige activiteiten en evenementen die mede afstralen op de gemeente. In het gebied rondom de Big Spotters Hill – de eye catcher van het Floriadeterrein in Haarlemmermeer in 2002 – worden al grootschalige evenementen gehouden. De grootste troef ligt echter in de mogelijkheden die kunnen worden geboden in het te ontwikkelen Park21. Haarlemmermeer wil hiermee tevens anticiperen op de mogelijkheid dat de Olympische spelen in 2028 in België en Nederland worden georganiseerd. Het bieden van gastvrijheid aan dit evenement biedt ruime profileringsmogelijkheden en kan dienen als motor om de ruimtelijke hoofdstructuur te versterken.



Ruimte voor metropolitane attracties



De bijdragen van kernpunt 5 aan de sociale duurzaamheid

Metropolitaan landschap met Park21

Haarlemmermeer onderschrijft het uitgangspunt van de Metropoolregio Amsterdam dat een hoogwaardig metropolitaan, oftewel grootstedelijk landschap in hoge mate bijdraagt aan de attractiviteit en leefbaarheid van de regio. Een landschap dat door bewoners actief gebruikt en beleefd wordt, vormt een duurzame kwaliteit en draagt bij aan de waarde van woonmilieus in het gebied.



- Attracties en evenementen bieden de inwoners van Haarlemmermeer en de regio nieuwe podia om elkaar tegen te komen en hun omgeving te beleven. Dit draagt bij aan ontmoeting.
- Ook aan kleinschalige ruimtevragende activiteiten, zoals culturele broedplaatsen, bestaat in de regio een grote behoefte. Dit soort activiteiten draagt bij aan het ondernemerschap in Haarlemmermeer.
- Haarlemmermeer wil niet slechts meer van hetzelfde bieden. We gaan uit van de eigen bestaande kwaliteiten en kracht. Nieuw recreatief groen en nieuwe attracties krijgen dus het stempel 'Haarlemmermeer'. Voor de bewoners van Haarlemmermeer kan dit het gevoel van geborgenheid versterken.



De bijdrage van kernpunt 5 aan de ruimtelijke kwaliteit

Grote groengebieden zoals het Vondelpark en het Amsterdamse Bos bieden al decennia lang een gewaardeerd uitloopgebied voor de stedeling. Bij de verdere ontwikkeling van de metropoolregio is er ook behoefte aan nieuwe parkachtige ontwikkelingen van dit kaliber. Park21 speelt hierin een belangrijke rol, maar er zijn ook grote, specifieke kansen in de westflank, in het noorden van Haarlemmermeer en aan de kant van het Groene Hart en het Hollandse Plassengebied.

Door deze landschappen uit te breiden binnen Haarlemmermeer kunnen er nieuwe dimensies worden toegevoegd aan het kenmerkende droogmakerijlandschap. De uitdaging is om aan deze gebieden zowel op lokaal, als regionaal en nationaal niveau een unieke waarde toe te voegen. Park21 moet een onderscheidende rol krijgen in de Metropoolregio Amsterdam en vanuit de hele regio goed bereikbaar zijn.

Recreatiegebieden dichtbij huis

Haarlemmermeer hecht tevens grote waarde aan de realisatie van recreatieve verblijfsgebieden die direct verbonden zijn met al dan niet toekomstige woon- en werkgebieden. Naast een aantal kleinere parken speelt Park21 ook in deze ambitie een centrale rol. Bij het vergroten van de recreatieve waarde is het versterken van de ecologische verbindingen een belangrijk aandachtspunt.

- Door binnen de Randstad ruimte te bieden voor ruimtevragende programma's kan de karakteristieke grootschaligheid en openheid van de polder in de hoogdynamische gebieden een nieuwe invulling krijgen. Die invulling sluit aan bij de schaal van het oorspronkelijke polderlandschap.
- Het binnenhalen van internationale evenementen, zoals bijvoorbeeld de Olympische Spelen in 2028, vestigt de aandacht op de Metropoolregio Amsterdam en Haarlemmermeer en onze bijzondere kwaliteiten. Dit type evenement heeft over het algemeen een hoogwaardig, langdurig en positief effect op ruimtelijke ontwikkelingen.

3	Inleiding
3.1	Kernpunt 1 Een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem
3.2	Kernpunt 2 Energie als speerpunt
3.3	Kernpunt 3 Netwerk- en ketenmobiliteit: de knooppunten benut
3.4	Kernpunt 4 Synergie met Schiphol
3.5	Kernpunt 5 Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties
3.6	Kernpunt 6 Cultuurhistorie en diversiteit als drager

Kernpunt 6

Cultuurhistorie en diversiteit als drager

UIT DE CONTOURENNOTA: DE AMBITIE 'FYSIEK EN SOCIAAL VERBONDEN'

Haarlemmermeer wil een gemeente zijn die verbonden is, een samenleving met samenhang. Dat betekent dat er samenhang moet zijn tussen alle ontwikkelingen die plaatsvinden. Dat geldt voor zowel de fysieke als sociale ontwikkelingen. In sociaal opzicht betekent deze ambitie dat inwoners zich verbonden voelen met elkaar en hun omgeving (hun buurt, dorp, straat etc.). Belangrijk daarbij is dat alle inwoners de mogelijkheid wordt gegeven mee te doen aan de samenleving, bijvoorbeeld via sport, recreatie, cultuur en integratie. Fysiek vraagt de ambitie om goede infrastructurele verbindingen, een groen raamwerk dat natuur- en recreatiegebieden met elkaar en de woonbuurten verbindt. Tot slot is de ambitie van een verbonden gemeente als Haarlemmermeer ook het versterken van een florerende netwerkeconomie.

KANSEN EN BEDREIGINGEN

Er liggen kansen om de overlast van gemotoriseerd verkeer met hoge snelheden en ook door het vrachtverkeer op de wegen langs de kernen en op de Ringvaartdijk te verminderen. Ook het toenemend sluipverkeer vraagt om een structurele aanpak. In de periode 1984 tot 2004 is het aantal agrarische bedrijven met 300 afgenomen, tussen 2004 en 2008 met ongeveer 170. In veel agrarische bedrijfsgebouwen treedt functieverandering of in ieder geval functieverbreding op.

Het plan Recreatie om de Stad (RodS) voorziet in ruimte voor wandelen en fietsen in de Metropool-regio Amsterdam. Tot 2020 voorziet dit plan echter slechts voor 50 procent in de vraag naar wandelen en fietsgelegenheid. De wegen van het strakke polderraster zijn zeer geschikt voor de recreatieve fietser. Bovendien vormen ze de kortste route van kern naar kern en zijn ze daarom in potentie ook aantrekkelijk voor woon-werkfietsverkeer. De levenscyclus van tuinbouwkassen, windturbines, bedrijfshallen, kantoren en van woningen loopt op van minstens tien tot vijftig jaar. Wegen verschuiven echter zelden van plaats.

Vanuit Schiphol-Centrum, Badhoevedorp/Schiphol-Noord, Hoofddorp, Abbenes en Rijsenhout zijn de meeste arbeidsplaatsen zelfs in de ochtendspits binnen een uur met de auto bereikbaar. Met het

openbaar vervoer zijn Badhoevedorp/Schiphol-noord, Hoofddorp, Schiphol-Centrum, Nieuw-Vennep en Cruquius de vijf best bereikbare plaatsen.

Vanaf de westzijde van Haarlemmermeer – het gebied van Vijfhuizen, Cruquius, Hoofddorp-Floriande tot aan Beinsdorp – is de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen minder gunstig. Met het openbaar vervoer is de bereikbaarheid het laagst vanuit het zuidwestelijk deel: Lisselbroek en Abbenes.

Betekenis van dit kernpunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer

Het bij de ruimtelijke ontwikkeling tot 2030 in stand houden en verbeteren van de verbondenheid in Haarlemmermeer, zowel fysiek als in de beleving van de inwoners, vraagt de uitvoering van de volgende opdrachten:

- Versterk de beleving van de cultuurhistorische karakteristieken van het landschap en breng de bijbehorende parels verder tot ontwikkeling. Koester de dorpen als ‘parels’ van Haarlemmermeer.
- Maak cultuurhistorische linten en de Ringvaartdijk verkeersluw en maak deze wegen geschikt voor langzaam verkeer door het lokale autoverkeer deels te verplaatsen naar nieuwe ontsluitingsroutes. Versterk het cultuurhistorische uiterlijk van de kernen aan de Ringvaart die nog stammen uit de tijd van de eerste oplevering van de polder.



Bouw het gebruik van de kernen aan de Ringvaart verder uit met een passend programma, onder andere door verbreding in de agrarische sector.

- Leg een nieuw parallel autowegennet aan, in combinatie met nieuwe functies die passen het bestaande landschap, inclusief wonen.
- Versterk de Ringvaart als verbindend element en identiteitsdrager, zowel landschappelijk, functioneel als recreatief. Het Ringvaartbeleid is hier reeds op gericht. Erkenning van deze positie en eerbied voor deze cultuurdrager betekent dat ook de Ringvaartzone en alle verbindingen naar de buurgemeenten hierbij worden betrokken. De Ringvaart krijgt in dit beleid een rol als lint van parels en als verbinding tussen de dorpen aan weerszijden.
- Leg een blijvende basis voor de instandhouding van het open landschap en haar polderstructuur met een passend programma. Dat programma richt zich op verbreding van de agrarische sector en ruimte voor 'polderwonen' en 'polderwerken': kleinschalige projectjes die passen in de sfeer van de polder. Ga daarbij uit van een sterk recreatief (mede)gebruik.
- Realiseer gemeentebreed voldoende en hoogwaardig recreatief groen, ook in combinatie met versterking van de ecologische infrastructuur. Combineer de plannen voor water en groen om de polderstructuur en de beleving van het landschap te versterken.
- Geef heel Haarlemmermeer een sterke ecologische structuur. Ecologische verbindingen

krijgen meer ruimte door functiewijziging in de agrarische sector.

- Gebruik als de basis voor ecologische verbindingen het cultuurhistorische, landschappelijk raamwerk en herkenbare routes, zoals de Geniedijk. Deze routes verbinden de natuur- en recreatiegebieden niet alleen met elkaar, maar ook met de woonbuurten en de omgeving.
- Benut de sterk gevarieerde en atypische stedelijkheid optimaal door de diversiteit in stedelijke milieus in stand te houden en de beleving van openheid van het landschap te borgen.
- Benut de beschikbare ruimte efficiënt. Verstedelijking en kwaliteitsverbetering gaan hand in hand met het behoud van het (open) landschap. Kies voor herstructurering voordat aan uitbreiding wordt gedacht. Meng waar mogelijk wonen, werken en voorzieningen.
- Situeer in de hoogdynamische noordoostzijde van Haarlemmermeer grootschalige functies met een hoge omloopsnelheid en zeer goede vervoersaansluitingen. 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.



- Laat de laagdynamische zuidwestzijde van de Haarlemmermeer zich organisch ontwikkelen, zodat de slogan 'Buiten wonen op een kwartier van de rest van de wereld' gestalte krijgt. Zorg voor een uiterst zorgvuldige inpassing in het landschap en voor functiemenging van wonen en kleinschalige bedrijvigheid. Zorg dat ontwikkelingen langs de Ringvaart in samenhang plaatsvinden met de aangrenzende dorpen in de buurgemeenten.
- Stel in de middenzone – Hoofddorp ten zuiden van de Geniedijk, Park21 en Nieuw-Vennep – verstedelijking centraal met ruime mogelijkheden voor functiemenging, verzorgende functies en hoogwaardige voorzieningen met groen en water. Dit tussengebied vraagt om verdergaande versterking van de stedelijke kwaliteiten en een intensivering van de woonfunctie tot een hoogwaardige, suburbane woon-, leef- en werkomgeving. Gebruik groen en water om de kwaliteit van de stedelijke omgeving te verhogen. Dit in combinatie met hoogwaardig groen en stedelijk water als middel voor kwaliteitsverbetering. Zorg in woongebieden waar mogelijk voor functievermenging, omdat dit sociaal-maatschappelijk elan geeft.

DE ACHTERGRONDEN VAN KERNPUNT 6: CULTUURHISTORIE EN DIVERSITEIT ALS DRAGER

'Wie in het verleden niets wil vinden, heeft in de toekomst weinig te zoeken'

Het verleden van Haarlemmermeer is goed herkenbaar. Het negentiende-eeuwse landschappelijke raamwerk geeft het Haarlemmermeer van de eenentwintigste eeuw een krachtige ondergrond. Kenmerkend voor onze gemeente is de al vaak genoemde atypische stedelijkheid met een grote variatie in karakter – van dorps tot stads – en een breed scala aan woon- en werkmilieus, groengebieden en voorzieningen. Deze typerende variatie wil Haarlemmermeer behouden en versterken door het eigene van elk gebied en iedere kern te benutten.

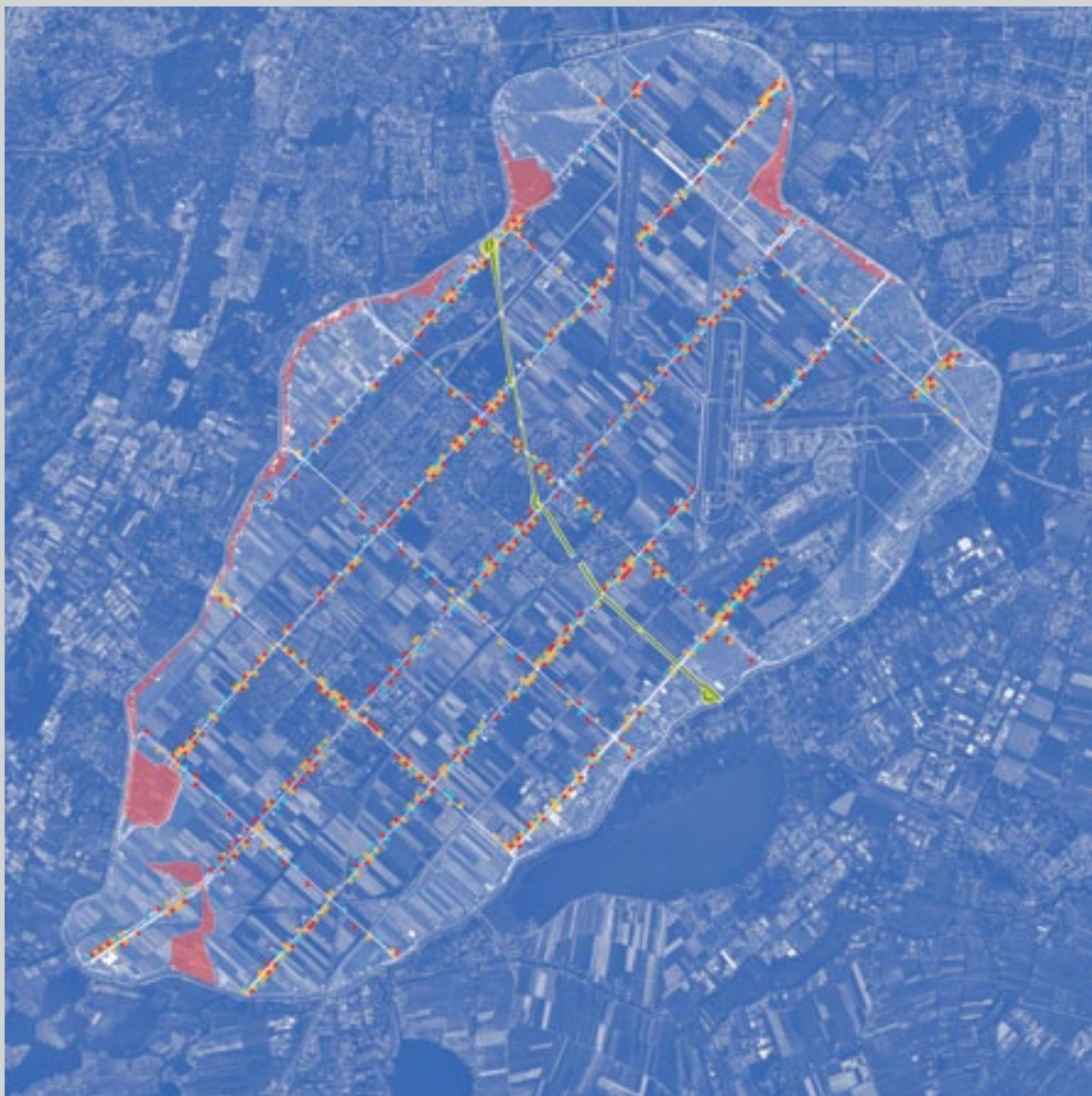
Een dergelijke grote diversiteit is elders in de regio niet te vinden. Haarlemmermeer draagt hiermee positief bij aan de verscheidenheid van leefmilieus in de omgeving en in de Metropool-regio Amsterdam in het bijzonder. Voor mensen die in Haarlemmermeer willen wonen en leven, biedt de diversiteit een grote kans een plek te vinden die past bij hun specifieke leefstijl.

Lokale polderwegen ontlasten

Door de lokale polderwegen te volgen, kun je de cultuurhistorische karakteristiek van het landschap op z'n best ervaren. De oude gemalen, forten en

Cultuurhistorie en diversiteit als drager

-  Cultuurhistorie langs oude polderlijnen
-  Ringvaartzone en bovenland
-  Geniedijk



Polderwegen als drager van cultuurhistorie en basis voor het uitbouwen van lokale (recreatieve) kwaliteit

boerderijen zijn de cultuurhistorische pareltjes in dit landschap. Het wordt echter steeds drukker op de polderwegen, omdat een adequate wegenstructuur op hoger niveau om deze routes te ontlasten nog ontbreekt. Agrarische bedrijven aan deze routes krijgen steeds vaker een andere functie of ontwikkelen nevenfuncties waardoor ook het bestemmingsverkeer toeneemt. Het gevolg is dat de auto en de fiets elkaar steeds meer 'in de weg' zitten.

Door de routes over de polderwegen verkeersluwer te maken en het lokale autoverkeer deels te verplaatsen worden twee doelen bereikt. De cultuurhistorische waarde van het landschappelijk raamwerk wordt behouden en versterkt. Tegelijkertijd ontstaat een duurzaam lokaal netwerk. Het ontwikkelen van routes die recreatieve hoogten verbinden, het verhogen van de belevingskwaliteit en verbetering van de veiligheid van polderwegen vormen de basis voor de versterking van het recreatief gebruik van het landschap.

De polderwegen zijn bij uitstek geschikt voor de fiets. Voor de recreatieve fietser die wil genieten van het buitengebied, maar ook voor de forens en de scholier die de fiets gebruiken als vervoermiddel direct van en naar het werk, school, een andere voorziening of een halteplaats van het openbaar vervoer. Een goede fietsontsluiting ondersteunt ook functieveranderingen in de agrarische sector die recreatieve en duurzame kwaliteit toevoegen.

Behoud en versterking van de cultuurhistorische uitstraling van de bebouwing uit de eerste oplevering van de polder sluiten hierbij aan.

Nieuw parallel autowegennet

Voor een deel van het autoverkeer wordt de oplossing gezocht in de aanleg van een nieuw parallel autowegennet. Langs deze nieuwe auto-routes kunnen in beperkte mate nieuwe functies, waaronder wonen, ontwikkeld worden die passen in de aard van het bestaande landschap. In die zin vormen deze nieuwe functies straks de voorkant van de zogenaamde 'tweede oplevering' van de polder.

De Ringvaart als verbindende factor

De Ringvaart en de Ringdijk verbinden belangrijke delen van Haarlemmermeer. Haarlemmermeer wil de functie van de Ringvaart als verbindend element verder versterken. Uitbouw van het recreatief gebruik van de Ringvaart en Ringdijk biedt uitgelezen kansen om de unieke kwaliteiten van het 'land onder zee' voor eenieder beleefbaar te maken en het ondernemerschap in de toeristische en recreatieve sector een impuls te geven. Horeca, verhuur van fietsen en boten, dagrecreatie en agrarische functies gericht op toerisme en recreatie bieden nieuwe economische en sociale perspectieven.

De kernen langs de Ringvaart hebben elk een eigen betekenis voor de inwoners, gebruikers en bezoekers. Er is een duidelijke relatie tussen



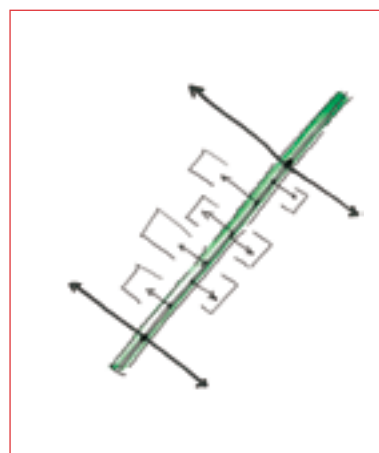
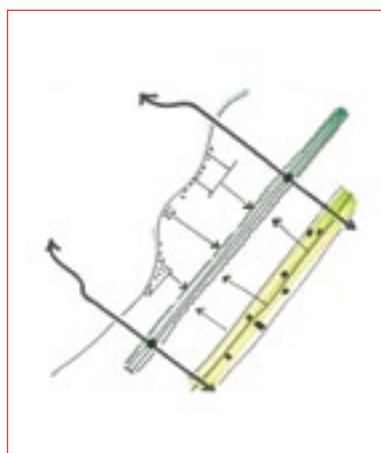
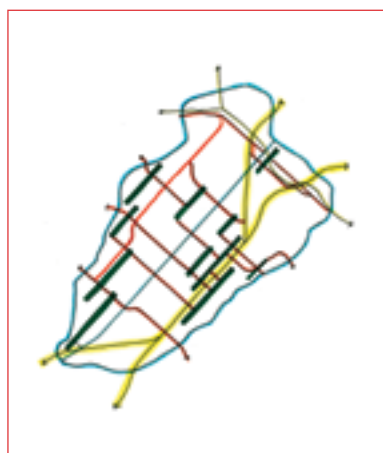
Referentiebeeld voor het Parallele autowegennet 'tweede oplevering'

de dorpen aan weerszijden van de Ringvaart: de leefstijlen in deze dorpen worden mede bepaald door wat er aan de overkant gebeurt. Er bestaan wel grote verschillen in lokale cultuur tussen de dorpen aan de binnen- en buitenkant van de Ringvaart. Lissebroek en Lisse zijn daar een mooi voorbeeld van. De dorpen zijn echter voor een deel sterk op 'de overkant' georiënteerd vanwege onder andere de voorzieningen.

Ieder dorp zijn eigen identiteit

De dorpen in de Haarlemmermeerpolder hebben ieder een eigen identiteit en karakter. Dat maakt

deze dorpen ook zo bijzonder, zowel vanuit cultuurhistorisch als sociaal oogpunt. De Ringvaart vormt de verbinding tussen de dorpen en de combinatie van beide geeft een prominente betekenis aan het specifieke karakter van de Haarlemmermeerpolder. De dorpen vormen tevens de historische verbindingen met de wereld buiten de polder. De polder is ook vanuit deze locaties ontgonnen. Het bewustzijn van de identiteit van de dorpen kan worden versterkt door de bewoners hun eigen verhaal te laten ontwikkelen, bijvoorbeeld in een cultuurhistorisch 'community-project'. Door hun verhaal te delen met andere



Een parallelle auto-ontsluiting zorgt er voor dat de oude polderwegen en de ringdijk buiten de doorgaande ontsluitingsstructuur komen te liggen



dorpen langs de Ringvaart en met de rest van de polder, krijgen de dorpen een gedeeld belang bij de ontwikkeling van de Ringvaart en een prominentere betekenis in het specifieke karakter van Haarlemmermeer.

Koploper in verantwoorde duurzame ontwikkeling

Onder kernpunt 1, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, hebben we al beschreven hoe we koploper in duurzaam waterbeheer willen worden. De ruimtelijke mogelijkheden van Haarlemmermeer bieden echter kansen om niet alleen in water, maar ook in zijn algemeenheid koploper in verantwoorde duurzame ontwikkeling te worden. Het benutten van de ruimte moet leiden tot een samenhangende ecologische structuur voor Haarlemmermeer in zijn geheel.

We streven naar een duurzaam landschap waar mensen graag in wonen. Daarvoor is een rijke ecologische ontwikkeling en een samenhangend ecologisch netwerk van groot belang. Naast de verduurzaming van het waterbeheer kan door functiewijzigingen in de agrarische sector meer ruimte ontstaan voor ecologische verbindingen.

Het landschappelijke raamwerk verbindt natuur- en recreatiegebieden met elkaar, en met de woonbuurten. Meer naar buiten legt het raamwerk tevens verbindingen naar de overkant

van de Ringvaart, naar de duinen, het Groene Hart, Spaarnwoude en andere recreatiegebieden in de omgeving. Daarnaast rijgen herkenbare, doorgaande routes als de Geniedijk de natuur- en recreatiegebieden ook nog eens aaneen. In de verdere ruimtelijke ontwikkeling biedt deze basis aan verbindingen een sterk uitgangspunt voor een unieke ecologische en tegelijk recreatieve verbondenheid; in de polder en met de directe omgeving.

Sturen met bereikbaarheid

Als mensen ergens gemakkelijk kunnen komen en ook het idee hebben dat het dichtbij is, zullen er meer mensen heengaan. Dit mechanisme versterkt de dynamiek en bepaalt de identiteit van een plek. De best ontsloten plekken zijn van nature locaties die veel verkeer aantrekken; van personen en/of van goederen. Niet voor niets zijn de meeste steden van oudsher ontstaan op kruispunten van, vaak letterlijk, stromen van verkeer. De kwaliteit van de bereikbaarheid is een middel om te sturen in de functies, intensiteit en betekenis van locaties. Omgekeerd kunnen de functies, intensiteit en betekenis van locaties eisen stellen aan de gewenste kwaliteit van bereikbaarheid. Gewenste activiteiten die grote stromen mensen of goederen aantrekken vragen investeringen in de bereikbaarheid. Een (te) grote aantrekkingskracht kan zichzelf ook tegenwerken en overlast veroorzaken. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij hinderlijke of grootschalige bedrijvigheid in



De hoogdynamische kant van de polder



een kern. Dit soort activiteiten kan daarom beter naar een meer bereikbare plaats of een plek waar er minder hinder van wordt ervaren, worden overgebracht. De ruimte die daardoor vrijkomt, kan benut worden voor kleinschaligere functies die de diversiteit en de lokale kwaliteit versterken.

Schiphol met de daaraan verbonden activiteiten vormt binnen Haarlemmermeer het ene uiterste voor wat betreft de kwaliteit van bereikbaarheid. Het is een knooppunt van verkeersstromen op elk niveau: van lokaal tot wereldwijd. Het andere uiterste in bereikbaarheid zijn de dorpen in Haarlemmermeer. Maar dat wil niet zeggen dat de selectieve bereikbaarheid van een winkeltje in een dorp niet kan bijdragen aan een specifieke kwaliteit.

Schaal en beleving van het landschap

Haarlemmermeer kent grote verschillen in de schaal van het landschap en de beleving daarvan. Het landschap aan de oostzijde is grootschaliger. De ligging van Schiphol waarborgt de openheid in dit gebied. Hier liggen ook de open akkerbouwgebieden. Deze kant van Haarlemmermeer sluit bovendien aan op grote open ruimten, zoals de Westeinderplassen en het Groene Hart. Passanten in dit gebied hebben doorgaans een hoge snelheid op routes als de A4, de langgerekte polderwegen of op het spoor. Desondanks ervaren zij de karakteristieke openheid van het landschap.

Aan de westzijde van de gemeente is het landschap en de beleving ervan kleinschaliger. Het aangrenzende gebied is nog kleiner van schaal. Passanten in dit gebied hebben over het algemeen een lagere snelheid. Op de fiets of met de auto met 30 tot 60 kilometer per uur ervaren ook zij op de langgerekte polderwegen de karakteristieke openheid van het landschap.

Samenstelling en dynamiek in functies verschilt

Naast een verschil in de schaal van het landschap en de beleving ervan is er ook een verschil tussen oost en west in functies, dynamiek en de levenscyclus van de bebouwing. De dynamiek en de schaal van de activiteiten aan de oostzijde zijn veel groter dan aan de westzijde.

Aan de oostzijde zijn hoogdynamische functies te vinden die sterk gekoppeld zijn aan de (inter) nationale vervoersassen, zoals de A4 en de spoorlijn, een groot knooppunt als Schiphol en de nieuwe Amsterdam airport corridor. Dit deel van Haarlemmermeer blijft ook in de toekomst een logische plek voor grootschalige, hoogdynamische functies. Er ontstaan zelfs nieuwe kansen door de aanleg van de nieuwe Weg om de Noord – de verlegging van de N201 – 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



Het laagdynamische westen



De bijdrage van kernpunt 6 aan de sociale duurzaamheid

airport corridor. Hierdoor ligt op deze locaties een transformatie naar een hoogstedelijk milieu voor de hand: een actief beleefd gebied met veel functies op een relatief klein oppervlak: winkels, kantoren, voorzieningen, infrastructuur en mogelijk ook wonen.

Aan de westzijde hebben de activiteiten een kleinere schaal. Er is veel functievermenging, maar van een ander kaliber. In dorpen wordt wonen gecombineerd met werken en de lintbebouwing vermengt agrarische bedrijvigheid met andere kleinschaligere functies. De levenscyclus van de woningen en de boerderijen in dit gebied is veel langer dan in de hoogdynamische zone, van vijftig tot meer dan honderd jaar. Dit deel van Haarlemmermeer blijft ook in de toekomst een logische plek voor kleinschalige gemengde functies die aansluiten bij de kleinere maat van het landschap.

Het tussenliggende gebied van Nieuw-Vennep, Hoofddorp en in de toekomst Park21 blijft bestemd als een overgangsgebied. Naast een sterkere functiemenging in de oudere kernen bestaat het gebied vooral uit grootschalige woongebieden en bedrijventerreinen. Waar transformatie van gebieden aan de orde is, zullen de mogelijkheden om functies te combineren versterkt worden, bijvoorbeeld in Beukenhorst-West en Hoofddorp-Noord.

- Haarlemmermeer heeft diverse woonmilieus met verschillende dynamiek. Die varieert van de verdichte stedelijke omgeving op enkele minuten afstand van Schiphol en ruime suburbane buurten die relatief goed bereikbaar zijn tot dorpse woonmilieus aan de randen van de polder die zowel fysiek als in de beleving verder weg liggen van de Randstedelijke dynamiek. Dit biedt verschillende typen inwoners de mogelijkheid de woonomgeving te kiezen die bij hen past.
- Mensen blijven zich meer verbonden voelen met de plaats waar ze wonen wanneer bij nieuwe ontwikkelingen rekening wordt gehouden met de identiteit van die plek.
- Er is meer kleinschalig groen en water in de buurten, waardoor de kwaliteit van de openbare ruimte vergroot wordt en mensen zich prettiger kunnen voelen in hun directe leefomgeving.
- Door functiemenging in de woongebieden – vooral door in de buurt woonachtige zzp'ers en kleine ondernemers de ruimte te geven – worden deze gebieden overdag levendiger én sociaal veiliger.
- Locaties en gebieden worden niet zonder meer – top-down – gekarakteriseerd als laag- of hoogdynamisch: er wordt aangesloten bij omstandigheden zoals die zich feitelijk ontwikkelen en bij de beleefde dynamiek door de bevolking. Dit is een vorm van organisch ontwikkelen. De inwoners en gebruikers moeten het zelf ook als een belangrijke opgave zien om een plek te houden zoals die is, bijvoorbeeld 'dorps'. Toekomstbeelden zouden door hen gedragen én geleefd moeten worden.
- Haarlemmermeer heeft van oorsprong twee typen landschap, dat van de Ringdijk en dat van de

grootschalige rasterverkaveling. De diverse netwerken en de mate van bereikbaarheid veroorzaken verschillen in dynamiek in het grootschalige landschap. Als gevolg van functieverandering en het afnemende agrarische gebruik valt het landschap uiteen in kleinere delen met een invulling op een meer menselijke maat. Het landschap van de Ringdijk is in termen van dynamiek en verandering het meest kwetsbaar. Het doelbewust creëren van een gevoel van afstand door een grotere reistijd is de meest effectieve manier om de kwaliteit van de Ringdijk te beschermen.

- Cultuurhistorie maakt de geschiedenis van de polder en zijn mensen zichtbaar en beleefbaar. Dit versterkt de identiteit van de polder en het gevoel van de mensen er gezamenlijk deel uit van te maken. Het Cruquiusgemaal maakt die geschiedenis nog tastbaarder.
- De cultuurlandschappelijke elementen van de polder, zoals de rasterverkaveling, tochten, de Ringdijk en de Geniedijk maken in Haarlemmermeer een niet te onderschatten onderdeel van de cultuurhistorie uit. Ze worden dan ook nadrukkelijk vanaf de eerste fasen in het ruimtelijke ontwikkelingsprocessen meegenomen.
- De Ringvaart wordt een verbindend element in de polder. De kernen langs de Ringvaart bieden veel diversiteit in de betekenissen die ze hebben voor de inwoners, gebruikers en bezoekers. Door mensen bewust te maken van het 'verhaal' van hun dorp krijgen ze een gedeeld belang bij de ontwikkeling van de Ringvaart.
- Het ondernemerschap in de toeristische, agrarische, recreatieve en culturele sector krijgt een impuls met

projecten als de Buurderij, verbreding van agrarische bedrijven, horeca, verhuur van boten en fietsen, broedplaatsen en expositieruimten door de versterking van het recreatief gebruik van de Ringvaart, de Ringdijk en de dorpen aan de Ringvaart.



De bijdrage van kernpunt 6 aan de ruimtelijke kwaliteit

- Het op een logische manier opeen laten volgen van de dynamiek van gebieden heeft als resultaat dat de schaal en de 'snelheid' in de juiste verhouding tot elkaar komen te staan. Grootschalige bedrijvigheid met logistieke activiteiten, hoofdkantoren van multinationals en glastuinbouw vindt plaats in de openbare ruimte met de hoogste bewegingssnelheid. Door de relatief hoge snelheid waarmee dit landschap wordt ervaren, lijkt het kleiner. Bij lage passeersnelheden worden meer details waargenomen en neemt de behoefte aan geborgenheid en beschutting toe.
- Door in de gebruikswaarde van de cultuurhistorische structuur van de polder te investeren, wordt de kwaliteit van de beleving en daarmee ook de waarde in de toekomst verhoogd. Het erkennen en omarmen van de cultuurhistorische en ruimtelijke betekenis van de oude polderwegen en de Ringdijk biedt kansen. Het geeft Haarlemmermeer een eigen kracht en identiteit, nu en in de toekomst.
- De belangrijkste cultuurhistorische elementen liggen aan de oude polderwegen. Door bij de nieuwe ontwikkelingen – de zogenaamde tweede oplevering van de polder – naast deze structuur een zelfstandig en volwaardig ontsluitingsnetwerk tot stand te brengen, kunnen de historische kwaliteiten in stand gehouden worden. Het historisch netwerk krijgt daarmee een nieuwe lokale en recreatieve betekenis die in de hele polder gezien en beleefd kan worden.
- Door de lange lijnen van de polder te behouden, blijft het karakter van de polder voelbaar, ook al neemt de weidse openheid af. De polderwegen liggen van oudsher op het maaiveldniveau. Dit karakteristieke beeld willen wij zoveel mogelijk behouden. Andere verbindingen die ongelijkvloers moeten worden aangelegd gaan er daarom bij voorkeur overheen of onderdoor.



De opgaven voor Haarlemmermeer tot 2030

Na een globale kenschets in hoofdstuk 1 van Haarlemmermeer anno 2011, zijn in de hoofdstukken 2 en 3 de uitgangspunten geformuleerd voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling tot 2030. In de eerste plaats zijn dat de twee gekozen universele toetsingscriteria: sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. In de tweede plaats de zogenaamde ontwerp-principes, gebundeld in zes kernpunten: een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem; energie als speerpunt; netwerk ketenmobiliteit: de knopen benut; synergie met Schiphol; ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties en ten slotte cultuurhistorie als drager. Deze ontwerpbeginnselen zijn afgeleid van de thema's en ambities die zijn vastgelegd in de Contouren-nota Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 en de aanvullende suggesties van de gemeenteraad.



4

4 Inleiding

- 4.1 De opgave voor duurzaamheid
- 4.2 De opgave voor het landschap
- 4.3 De opgave voor het water
- 4.4 De opgave voor de infrastructuur
- 4.5 De opgave voor versterken van de stedelijke kwaliteit
- 4.6 De opgave voor de hoogdynamische Schipholregio
- 4.7 De opgave voor het laagdynamische Westen





Zeven opgaven voor de ruimtelijke ontwikkeling tot 2030

In dit hoofdstuk 4 werken we de uitgangspunten van deze structuurvisie uit in zeven opgaven die we in Haarlemmer tot 2030 willen verwezenlijken:

- 1 de opgave voor duurzaamheid
- 2 de opgave voor het landschap
- 3 de opgave voor het water
- 4 de opgave voor de infrastructuur
- 5 de opgave voor versterken van de stedelijke kwaliteit
- 6 de opgave voor de hoogdynamische Schipholregio
- 7 de opgave voor het laagdynamische Westen

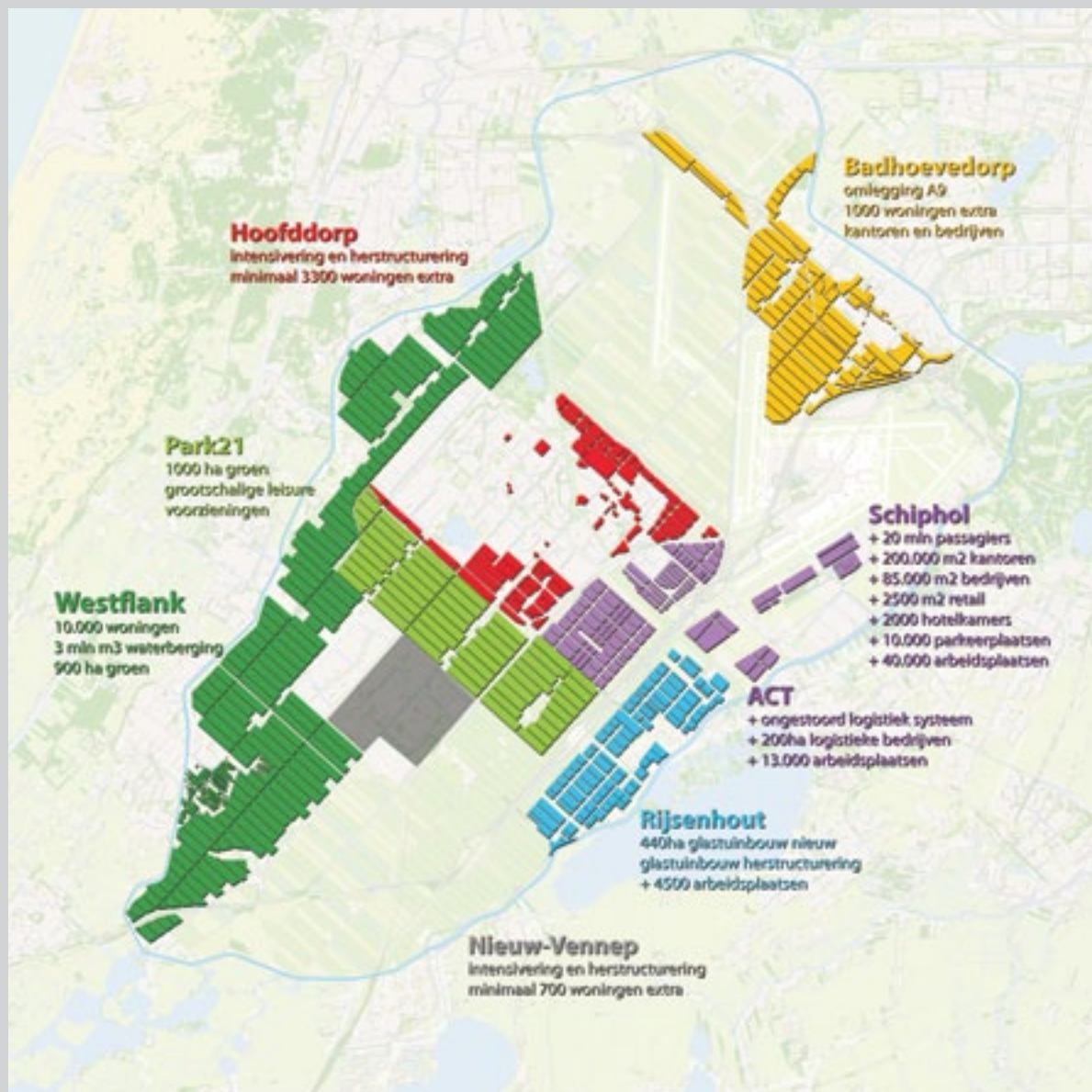
Daarbij is van belang voor ogen te houden dat het hier om een structuurvisie gaat; met de nadruk op visie. Een structuurvisie is niet meer – maar ook niet minder – dan een hoofdstructuur en een samenhangend kader voor het ruimtelijk beleid in de komende decennia. Het is geen uitvoeringsplan met een vaststaand eindbeeld. Het is een toekomst-verkenning ter ondersteuning van het beleid. Het richten van de blik op een vast punt op de horizon helpt immers om koers te houden in de gewenste richting, ook als de omstandigheden onderweg wellicht anders uitpakken dan gedacht. Bovendien laat het uitzetten van de koers zien welke opgaven in ieder geval moeten worden vervuld om het beoogde doel te bereiken. Tevens wordt daarbij duidelijk of en hoe de opgaven afhankelijk van elkaar zijn.

Op verschillende lagen

De in dit hoofdstuk geschetste opgaven voor Haarlemmermeer spelen zich af op de verschillende lagen zoals we die hebben toegelicht in hoofdstuk 3, de lagenbenadering. De eerste opgave, duurzaamheid, sijpelt door in alle lagen. Min of meer snelle veranderingen in de infrastructuur (de netwerken-laag) of in de inrichting van de occupatielaag kunnen immers diepgravende en langdurige gevolgen hebben voor de ondergrond, oftewel 'planet' in de betekenis van de drie p's: *planet, people and profit*. Duurzaamheid is dan ook eerder een ontwerp-principe, dan een doel op zich.

De volgende ruimtelijke opgaven, landschap, water en infrastructuur, spelen zich goeddeels af op de netwerkenlaag en hebben dan ook een sterk voorwaardelijk karakter. De ingrepen kosten tijd, maar hebben ook op de lange termijn blijvende invloed op de mogelijkheden en onmogelijkheden van de verdere ruimtelijke ontwikkeling.

De laatste drie opgaven: de visie op de ontwikkeling van de stedelijkheid, de direct daarmee verbonden positie van een metropolitane Schipholregio en de ruimtelijke inrichting van de westflank, hebben een sterk doe-karakter – zij vinden immers plaats op de snelle occupatielaag. Activiteiten op deze laag zijn echter ook gevoeliger voor eveneens snelle invloeden van buitenaf, zoals de ontwikkeling van de huizenmarkt, internationale betrekkingen, nieuwe

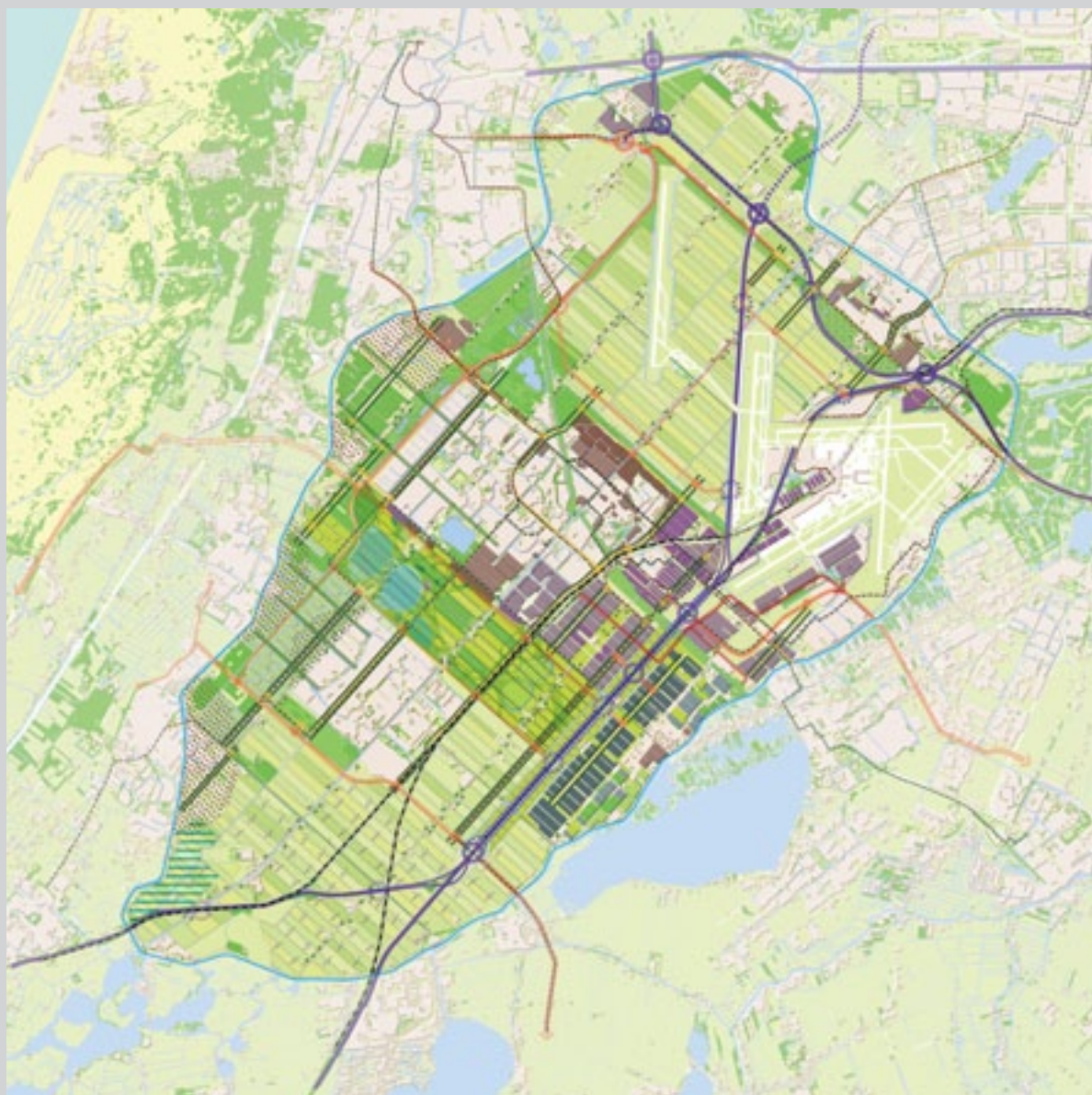


Ontwikkelingen tot 2020

Ontwikkelingenkaart

Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

- | | |
|---|---|
|  Wonen, suburbaan |  Autowegen: regionale infrastructuur + reserveringen |
|  Wonen, stedelijk (mix wonen en werken) |  Autowegen: lokale hoofdontsluitingsroutes + reserveringen |
|  Zoekgebied mix wonen, water en groen (westflank) |  Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV) |
|  Kantoorlocaties |  Spoorlijnen |
|  Uit te werken kantorenlocatie, icm. groen/sport/recreatie |  Huidige HOV-lijnvoering + reserveringen (gemeente en MRA) |
|  Bedrijventerreinen en logistiek |  Zoekgebied windmolenpark |
|  Glastuinbouw; nieuwbouw en herstructurering |  Zoekgebied piekberging |
|  Autowegen: nationale infrastructuur + parallelstructuur | <i>reserveren = niet onmogelijk maken</i> |



Voorontwerp Plankaart Structuurvisie Haarlemmermeer



inzichten in de klimaatverandering en wat ons allemaal nog meer te wachten staat.

Leidraad voor beslissingen

De opgaven zoals we die in dit hoofdstuk schetsen, bieden een leidraad voor het nemen van beslissingen op het moment dat er voldoende inzicht is in de consequenties op de verschillende lagen en voor de samenhang met de andere opgaven. Het gaat daarbij niet alleen om ruimtelijke, financiële en markttechnische gevolgen, maar net zo goed om de sociale en maatschappelijke consequenties. Tevens laat de uitwerking van deze opgaven zien welke reserveringen noodzakelijk zijn om de totale opgave te realiseren.

Wat en hoe: inhoud en proces

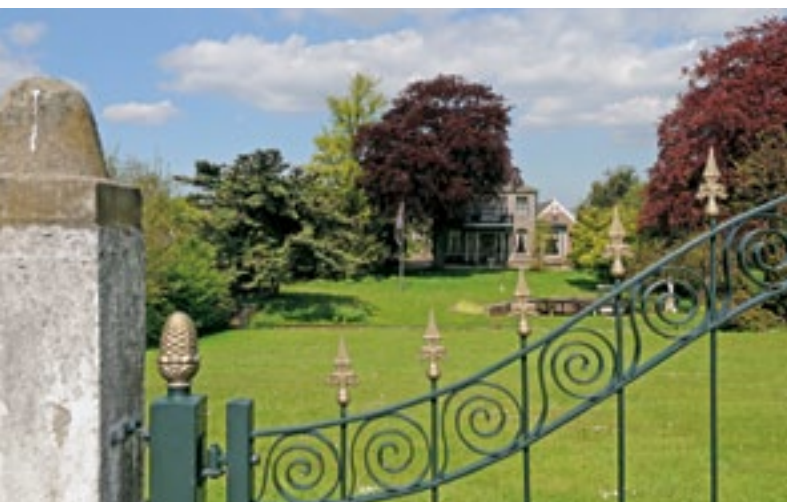
In dit hoofdstuk beperken we ons voornamelijk tot het 'wat': de inhoudelijke taken die allemaal vervuld zouden moeten worden om ons wensbeeld van 2030 te verwezenlijken. In de volgende hoofdstukken onderzoeken we de 'hoe-vraag': de mogelijke scenario's en de ontwikkelingsstrategie. Het opstellen van deze ontwikkelingsstrategie biedt de ruimte om het programma – in de betekenis van de concrete invulling –, de voorzieningen, de infrastructuur en de financiering aan elkaar te koppelen. Uiteraard spelen daarbij de reserveringen die gemaakt moeten worden om het beoogde doel te bereiken een cruciale rol. Bovendien moeten de plannen getoetst worden op hun effecten voor het milieu (planMER) en de landbouwsector (LER).

! Plannen tot 2020

Haarlemmermeer is een dynamisch gebied waar een groot aantal ontwikkelingen plaatsvindt. Belangrijk doel van de structuurvisie is om deze ontwikkelingen met elkaar te verbinden en ze in het perspectief te plaatsen van een verdere toekomst. Voor de periode van 2011 tot 2020 zijn al eerder belangrijke ruimtelijke opgaven geformuleerd. Deze zijn deels ook reeds als project uitgewerkt en in gang gezet. In feite kunnen deze projecten als een gegeven worden beschouwd.

De belangrijkste grote projecten en opgaven voor de komende periode zijn:

- *Mogelijkheden voor de westflank van de Haarlemmermeer*
In de ontspannen westflank van de gemeente is ruimte voor landschappelijk wonen, recreatie, groen en water. Het gebied lijkt op de polder in het klein en is qua karakter ook een opmaat voor vraagstukken als het bieden van een oplossing voor (toekomstige) problemen in de waterhuishouding in combinatie met een duurzame ecologische verbinding en recreatief gebruik. Realiseren van woningbouw kan alleen als er ook sprake is van een goede ontsluiting. Infrastructuur voor verkeer en (hoogwaardige) openbaar vervoersverbindingen zijn daarbij van belang. Een zorgvuldige inpassing van ontwikkelingen krijgt het meeste kans bij een geleidelijke ontwikkeling en de eerste aandacht gaat daarbij uit naar wonen en voorzieningen in en bij de dorpen aan de Ringvaart.
- *Park21 en de visie op de Geniedijk*
De ambitie van Park21 is een grootschalig parklandschap dat het recreatieve hart van Haarlemmermeer moet worden. Samen met de eveneens in ontwikkeling genomen visie op de Geniedijk wordt Park21 vervlochten met het groene raamwerk en de recreatieve en ecologische verbindingen in de polder.
- *Intensivering en herstructurering bestaand stedelijk gebied*
Voor Hoofddorp zijn er reeds plannen voor minimaal 3.300 woningen. In Badhoevedorp wordt gewerkt aan de bouw van ruim 1.000 woningen. Tevens is voor het bestaande stedelijk gebied al een verantwoordelijkheid aangegaan om de kwaliteit van de woongebieden voor de toekomst in ieder geval te behouden en waar mogelijk te versterken. Hiermee probeert Haarlemmermeer als een van de vijf Nederlandse New Towns >>



een eigen invulling te geven aan het nieuwe Stedenbeleid van het Rijk. Hierbij ligt de nadruk op het voorkómen van problemen.

- *Amsterdam Connecting Trade (ACT)*
ACT wil het duurzaamste aan de luchtvaart gerelateerde logistieke knooppunt van Europa worden. Het is een van de Randstad Urgent-projecten van de Rijksoverheid en wordt gerealiseerd in de Oostflank. Het project richt zich op verbetering van de bereikbaarheid, de economische dynamiek en de kwaliteit van leven binnen de Metropoolregio Amsterdam en in Haarlemmermeer in het bijzonder.
- *PrimAviera*
PrimAviera wordt een duurzaam glastuingebied van totaal 650 hectare langs de A4 tussen de Geniedijk, de Westeinderplassen en de Vennepeweg, vlakbij de Greenport Aalsmeer en Schiphol. 200 hectare wordt nieuw ontwikkeld. Het bestaande glastuinbouwgebied van 140 hectare rond Rijsenhout wordt geherstructureerd en in het totaalplan geïntegreerd.
- *De gebiedsontwikkeling Badhoevedorp*
Dit project in het noorden van Haarlemmermeer behoort tot de grote opgaven. Het behelst de omlegging van rijksweg A9 en de bijbehorende gebiedsontwikkeling met woningen, bedrijven- en kantorenterreinen, (sport)voorzieningen en groengebieden.

De daadwerkelijke realisatie van de opgaven vereist vervolgens nog een aantal stappen: de nadere uitwerking en detaillering van de talrijke deelaspecten en een programmatisch ingerichte aanpak. De structuurvisie in z'n geheel fungeert vervolgens als beleidsmatig kader voor de noodzakelijke bestemmingsplannen en de daarbij behorende exploitatieplannen. Pas dan, als deze plannen langs democratische weg zijn vastgesteld, is de uitwerking bindend, zowel voor de gemeente als de burger.

Uitwerking en detaillering

Zoals in de algemene inleiding van deze structuurvisie al is toegelicht, beginnen we niet met een leeg tekenbord. In het kader Plannen tot 2020  wordt een aantal grote ontwikkelingen die reeds in gang zijn gezet opgesomd. De meer thematische ontwerpen ten slotte, worden nader uitgewerkt in een Waterstructuurplan, een Deltanota mobiliteit, een nota Duurzaamheid en een Landschapsplan.

4 Inleiding

4.1 De opgave voor duurzaamheid

4.2 De opgave voor het landschap

4.3 De opgave voor het water

4.4 De opgave voor de infrastructuur

4.5 De opgave voor versterken van de stedelijke kwaliteit

4.6 De opgave voor de hoogdynamische Schipholregio

4.7 De opgave voor het laagdynamische Westen

De opgave voor duurzaamheid

DUURZAAMHEID ALS ONTWERPPRINCIPE

Het begrip duurzaamheid wordt in deze structuurvisie gezien als een algemeen ontwerpprincipe. De wijze van inventariseren, analyseren, afwegen, agenderen en ontwerpen van alle opgaven wordt erdoor bepaald. Traditioneel gezien ligt de focus van duurzaamheid op een ontwikkeling die bijdraagt aan een betere sociale en fysieke leefomgeving, een verantwoorde keuze en het beperken van het gebruik van grondstoffen en materialen, het hanteren van de kringloop, het kiezen voor een lange levensduur, beperken van onderhoud, een primaat voor het openbaar vervoer en een zuinig energie- en brandstofverbruik. In een breder kader gaat duurzaamheid echter ook over een selectieve programmering in de zin van de inrichting en invulling van de ruimte, bereikbaarheid van voorzieningen, het creëren en versterken van knooppunten en de realisatie van een goede ketenmobiliteit.

In de lagenbenadering die we in deze structuurvisie hanteren is het een gegeven dat wijzigingen in de ondergrond langlopend van aard zijn en een langdurige doorwerking hebben. Het gaat hierbij vaak om grote investeringen. Het maken van goede afwegingen en de juiste keuzes levert veel resultaat op, waar lang van geprofiteerd kan worden. Dit geldt ook voor de diverse netwerken, al is de levensduur door technische vooruitgang en innovatie vaak korter. De meeste aandacht gaat echter vaak uit naar de occupatielaag. Concrete programma's voor woningbouw, voorzieningen, verkeer en vervoer en dergelijke bepalen veelal de agenda en vervullen vaak een sturende rol bij het stellen van prioriteiten. Niet alleen bij het bepalen van de gevolgen voor de samenhang met andere belangen, maar bijvoorbeeld ook bij de keuzes voor het beslag op de beschikbare middelen.

Deze structuurvisie brengt de doorwerking van ruimtelijke ontwikkelingen in de lagen en de samenhang in beeld, zodat er meer evenwicht ontstaat. Duurzaamheid hanteren als uitgangspunt leidt automatisch tot andere keuzes in het gebruik van de ruimte en in de programmering daarvan. Bij alle afwegingen gaat het steeds om de drie pijlers van duurzaamheid: *People, Planet en Profit*; in het Nederlands sociale, ecologische (klimaat en energie) en economische duurzaamheid.

Sociale duurzaamheid

Het begrip sociale duurzaamheid is in hoofdstuk 2 uitgebreid toegelicht als een van de toetsingscriteria van deze structuurvisie. Een sociaal duurzame ontwikkeling sluit aan op de behoeften van mensen in het heden, maar is tegelijkertijd toekomstbestendig, waardoor ook komende generaties ermee in hun behoeften kunnen voorzien. Voor het bevorderen van sociale duurzaamheid zijn de juiste sociale, ruimtelijke en procescondities van belang. De centrale vraag daarbij is: hoe zorgen we voor een evenwichtige ontwikkeling van de Haarlemmermeerpolder, ondanks specifieke eigenschappen als de schoksgewijze ruimtelijke en sociale groei, en de atypische stedelijkheid en samenleving?

Wonen en voorzieningen

In Haarlemmermeer is nog steeds sprake zijn van een aanmerkelijke groei van de woningvoorraad. Die groei zal echter onder andere marktomstandig-

heden moeten worden gerealiseerd dan in de voorgaande decennia. De toekomst zal in sterke mate bepaald worden door de vraag hoe kwalitatieve verbeteringen en verrijking in de bestaande stad gerealiseerd kan worden. Herstructurering en transformatie zullen daarom mede de agenda gaan bepalen. Maatschappelijke veranderingen zullen voor een belangrijk deel ruimtelijk vertaald moeten worden in de bestaande stedelijke omgeving. Er kan niet langer automatisch naar nieuwe uitbreidingswijken worden verwezen.

Hierbij gaat het niet alleen om kwalitatieve veranderingen door transformatie van functies, maar bijvoorbeeld ook om toekomstige wijzigingen in de bevolkingssamenstelling door ontgroening en vergrijzing, het aantreden van nieuwe groepen werknemers (expats, werknemers uit Midden- en Oost-Europa) als gevolg van internationalisering en nieuwe relaties tussen werk en wonen die voortvloeien uit de toenemende digitalisering en modernisering van de arbeidsverhoudingen. Ook de zogenaamde gezinsverdunding – vermindering van het aantal personen per huishouden – in combinatie met economische groei stelt nieuwe eisen aan de bestaande stad.

Differentiatie van voorzieningen

De spreiding van voorzieningen moet aansluiten op de atypische stedelijkheid van Haarlemmermeer. Het naast elkaar bestaan en leven van allerlei typen mensen in zowel traditionele dorpjes, moderne



nieuwe wijken en hoogstedelijke omgevingen biedt mogelijkheden en noodzaakt om te differentiëren in het aanbod van functies en voorzieningen. Verschillen in leefstijlen kunnen immers ook betekenen dat inwoners andere behoeften hebben. Hiermee moet rekening worden gehouden bij de keuzes voor locaties van functies, de mogelijke clustering van functies op zogenaamde knooppunten en de bereikbaarheid van de voorzieningen.

Regionalisering en complementariteit

Bij bovenlokale, dan wel regionale voorzieningen is complementariteit uitgangspunt; er moet steeds worden gekeken of het zelf ontwikkelen van functies een toegevoegde waarde heeft en of er niet gewoon gebruik gemaakt kan worden van reeds bestaande voorzieningen. Die toegevoegde waarde kan bijvoorbeeld ook zijn dat de functie bijdraagt aan de identiteit van een kern of de economische ontwikkeling van Haarlemmermeer in zijn geheel.

Ook voor lokale en buurtvoorzieningen kan complementariteit een uitgangspunt zijn. Dit is afhankelijk van de geografische locatie van de voorzieningen. Bij de ontwikkeling van de westflank is dit evident aan de orde. Veel van de kernen aan de Ringvaart vormen nu of in de toekomst 'dubbeldorpen' met de kernen aan de overkant. We hanteren als uitgangspunt dat de dorpen aan weerszijden van de Ringvaart als één gebied worden gezien bij de aansluiting en waar mogelijk de versterking van

bestaande infrastructuur van voorzieningen. Alleen als het echt nodig is, worden nieuwe voorzieningen toegevoegd.

Bereikbaarheid van voorzieningen

De bereikbaarheid van (basis)voorzieningen staat altijd voorop. Wanneer gekozen wordt voor een grotere spreiding van voorzieningen – en daardoor een grotere fysieke afstand tot de voorzieningen –, wordt de bereikbaarheid zoveel mogelijk geborgd of eventueel verbeterd door een adequate aansluiting op het openbaar vervoer, een afdoende infrastructurele ontsluiting van de voorziening en/of een goede digitale bereikbaarheid. Combinaties met andere functies zijn erg belangrijk; die verminderen onnodige vervoer.

Clustering van functies op knooppunten

De clustering van functies op knooppunten in de infrastructuur heeft een groot aantal voordelen. Enerzijds biedt clustering mogelijkheden om de bereikbaarheid van voorzieningen te vergroten doordat inwoners of gebruikers het verkeer tussen hun woning, werk en voorzieningen beter kunnen combineren en het aantal kriskrasbewegingen wordt beperkt. Anderzijds geeft het samenvoegen van functies de ruimte om een uitgebalanceerd sociaalruimtelijk programma neer te zetten dat rekening houdt met de leefstijlen van de gebruikers. Ten slotte ontstaan door clustering vanzelf nieuwe mogelijkheden voor ontmoeting.



Flexibiliteit in bouwen, plannen en proces

Flexibiliteit is een van de voorwaarden om Haarlemmermeer duurzaam in te richten. Waar nodig en mogelijk willen we voorbereid zijn op veranderingen in de toekomst door flexibiliteit in de plannen in te bouwen. Dat kan gaan om toekomstige functieverandering, bijvoorbeeld schoolwoningen, of om de levensloopbestendigheid van woningen. Door in deze structuurvisie ruimtereserveringen te maken voor toekomstige voorzieningen, voorkomen we dat deze het sluitstuk van het planproces worden. Hierdoor zullen ook toekomstige generaties prettig kunnen leven en werken in onze gemeente.

De opgave voor sociale duurzaamheid

1 Netwerken, knooppunten, sociale duurzaamheid en leefstijlen

Nog onderzocht moet worden op welke wijze de inrichting van netwerken en knooppunten met een mix van kleinschalig werken en voorzieningen kan bijdragen aan sociale duurzaamheid. Hierbij speelt ook de vraag hoe netwerken en knooppunten zich verhouden tot de (te verwachten) leefstijlen in Haarlemmermeer. Het is van belang dat knooppunten zo geprogrammeerd worden dat ze niet alleen een aangename en natuurlijke ontmoetingsplaats worden, maar er bovendien virtuele en fysieke netwerken samenkomen.

2 Tempo en fasering van de ruimtelijke ontwikkeling

Bij de verdere ontwikkeling van de westflank zijn

er verschillende sociale opgaven. Een van de vragen die beantwoord moet worden is wat de sociale samenhang is met de kernen aan de overzijde van de Ringvaart, waar vaak dubbeldorpen mee worden gevormd. Hierbij gaat het onder meer om leefstijlen, gezamenlijke voorzieningen en de bereikbaarheid over en weer. De bestaande bruggen volstaan in ieder geval niet voor het te verwachten woon-voorzieningenverkeer. Ook de sociale samenhang tussen toekomstige en de huidige bewoners van de westflank is een belangrijke opgave met navenante vragen. Hierbij speelt bovendien dat het voorzieningenniveau van Hoofddorp wel eens heel anders beschouwd zou moeten worden als het inwonertal een kritische grens overschrijdt.

3 Kwaliteit van bestaande gebieden en buurten: preventief beheer

Belangrijk voor de attractiviteit van Haarlemmermeer als woongemeente is de mate waarin we erin slagen om vorm te geven aan een preventief beleid in het beheer van de bestaande buurten. Zo'n preventief beleid maakt ook gebruik van nieuwe inzichten in het bevorderen van sociale cohesie. Dit heeft dan betrekking op enerzijds de preventieve aanpak van sociale problemen en anderzijds het organiseren van bloeiende netwerken waarin bewoners zich kunnen ontwikkelen.

4 Ruimte voor bovenlokale voorzieningen

In de toekomst zal ruimte gereserveerd moeten

worden voor een aantal bovenlokale voorzieningen. Voorbeelden zijn: internationaal en hoger onderwijs, recreatie in Park21 en museale functies.

Ecologische duurzaamheid: klimaat en energie

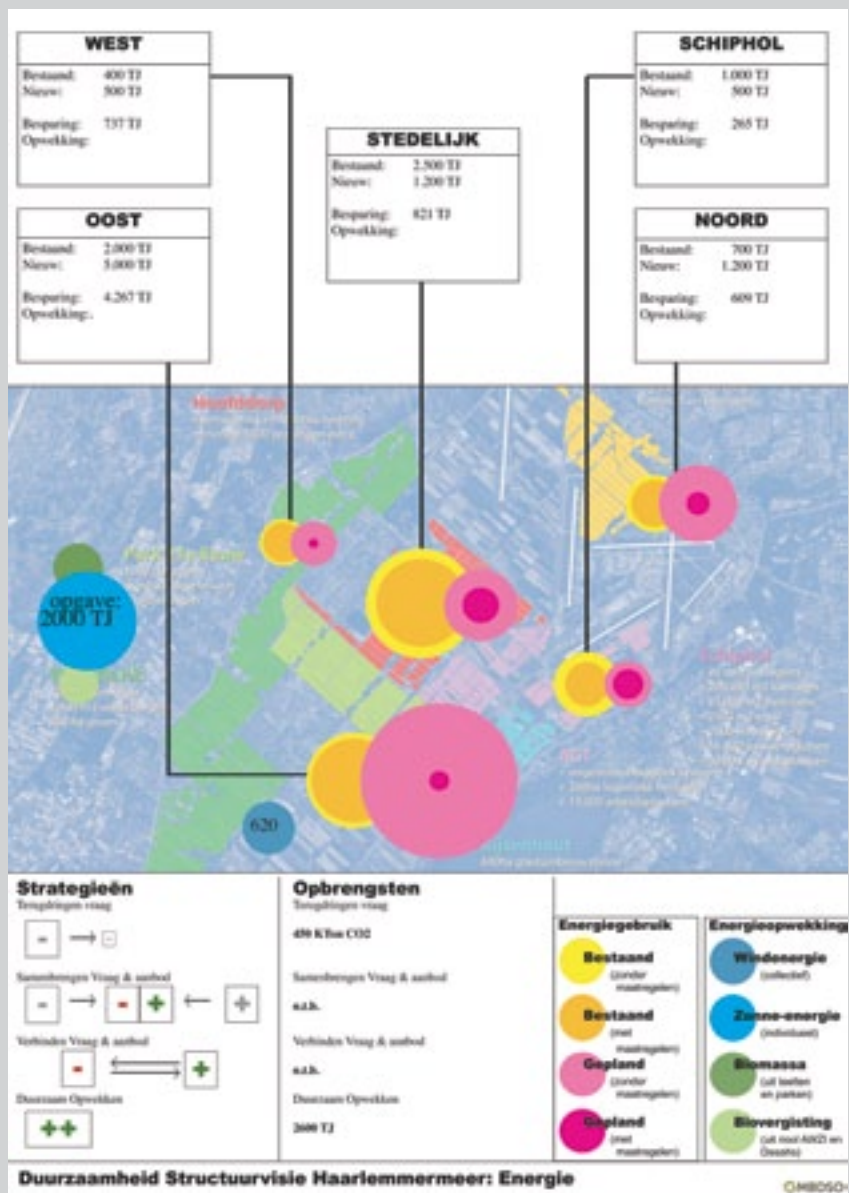
Hoofdstuk 3 heeft al laten zien dat Haarlemmermeer voor een grote opgave staat wat betreft klimaat en energie. We willen Haarlemmermeer aanpassen aan de veranderingen die door het klimaat op ons afkomen en zover het in onze mogelijkheden ligt maatregelen treffen die verandering van het klimaat tegengaan. Dat is een ambitieuze maar noodzakelijke doelstelling voor de polder. De ruimtelijke opgaven in deze structuurvisie zijn hiervan afgeleid.

Op het ogenblik wordt ongeveer 9.000 TJ (terajoule) aan energie gebruikt in de polder. Extrapolatie van de huidige gebruiksgegevens bij uitvoering van alle geplande (bouw)activiteiten leidt tot verdubbeling van het energiegebruik in 2030 tot 18.000 TJ.

Het landelijk beleid is het energieverbruik voor woningbouw ten opzichte van 2007 in 2011 terug te dringen met 25 procent en in 2015 met 50 procent. In de utiliteitsbouw gaat het om 50 procent reductie in 2017 (Lenteakkoord 2008). Hiermee wordt 4000 TJ bespaard op de verwachte groei, zodat het totale energiegebruik in 2030 14.000 TJ zal zijn. Het grootste deel van de energiebesparingen kan worden verwezenlijkt bij de bedrijfsontwikkelingen aan de oostzijde van de polder, zoals PrimAviera en ACT.

Haarlemmermeer wil in 2020 30 procent minder CO₂ uitstoten dan in 1990 en in 20 procent van de energiebehoefte voorzien door duurzame energie. Voor de ruimtelijke ordening betekent dit indicatief een besparing in bestaand stedelijk gebied van 80 kiloton; in nieuwbouw van 75 kiloton; bij agrarische bedrijven van 80 kiloton en in het verkeer van 30 kiloton CO₂. Schiphol levert een bijdrage van 170-275 kiloton (Klimaatbeleid 2009).

Besparingsopgave	Energiegebruik 2020 (2030) TJ	CO ₂ reductie	Duurzame energie 2020
Ontwikkeling excl. regelgeving	14.000 (18.000)	besparing 730 kiloton	2800 TJ
Ontwikkeling incl. regelgeving	12.000 (14.000)	besparing 730 kiloton	2800 TJ
Ontwikkeling met maximale besparing	10.000 (11.000)	besparing 375 kiloton	2000 TJ



Huidig en toekomstig energieverbruik



Om in 20 procent duurzame energie te voorzien moet, afhankelijk van het besparingsbeleid, worden ingezet op een duurzame opwekking tussen 2800 TJ als er niet bespaard wordt, en 2000 TJ bij de maximale besparing.

De opgave voor klimaat en energie

In de ruimtelijke ordening van Haarlemmermeer zijn er verschillende mogelijkheden om het energieverbruik en de energievoorziening te sturen. Bij de afweging van ingrepen hanteren wij *De Nieuwe Stappenstrategie* (DNS):

- 1 Energie besparen;
- 2 Energie uitwisselen;
 - 2a het ruimtelijk samenbrengen van vraag en aanbod;
 - 2b het verbinden van vraag en aanbod door energie-uitwisseling en -transport via leidingen en
- 3 Inzetten van duurzame bronnen.

Stap 1: Energiebesparen

In de nieuwbouw zijn veel mogelijkheden voor energiebesparing. Vooral in de utiliteitsbouw, waar ook de grootste energiegroei te verwachten is. In de woningbouw is door alle nieuwe woningbouw uit te voeren met 'warmtevraag nul' 600 TJ besparing te realiseren. Dat is 6 procent van de besparingsopgave. De echte besparingen moeten plaatsvinden in het logistieke bedrijvenareaal ACT en het glastuin-

bouwgebied PrimAviera. De vraag naar energie in woningen neemt immers alleen maar toe, zowel in bestaande woningen als in de nieuwbouw.

De opgave om die vraag naar energie te beïnvloeden – bijvoorbeeld door gedragsverandering – valt buiten de reikwijdte van de structuurvisie. In de bestaande bouw zijn nog grote besparingen te behalen.

De meeste bestaande woningen hebben immers een energieverbruik dat ver boven de huidige nieuwbouwnorm uitkomt. Investerings in energiebesparing zullen vooral in de woningen en gebouwen of hooguit op blokniveau moeten plaatsvinden.

Op het gebied van verkeer en mobiliteit is veel energie te besparen. Op dit gebied kan de ruimtelijke ontwikkeling wel een structurele rol spelen door:

- de afstanden tussen de belangrijke knooppunten te verkorten,
- in te zetten op fietsnetwerken, fijnmazig in de centra, fietssnelwegen in de regio;
- collectief transport door (hoogwaardig) openbaar vervoer;
- een primaat voor ketenmobiliteit.

Stap 2a: samenbrengen

Het samenbrengen van energieleverende en -vragende functies maakt een direct hergebruik van warmte en elektra mogelijk. In deze structuurvisie gaat het om het samenbrengen van de warmtebronnen PrimAviera en de datacentra bij warmte-



vragers, zoals woningen, voorzieningen als saunacomplexen en kantoorgebouwen. Het samenbrengen van vraag en aanbod zal via marktwerking tot stand moeten komen. Haarlemmermeer wil hierin een ondersteunende rol vervullen.

Daar waar warmteoverschotten nabij bestaande woongebieden aanwezig zijn, kan het aanleggen van een warmtenet als mogelijkheid worden overwogen. Voor het klimaat-, energie- en duurzaamheidsbeleid is het van belang de mogelijkheden voor warmte-koudeopslag in Haarlemmermeer in beeld te brengen. Uitgangspunt is een optimaal gebruik van de bodem, zonder negatieve effecten voor de ondergrond.

Stap 2b: verbinden

Anno 2011 wordt onderzoek gedaan naar het gebruik van een OCAP-leiding voor gebruik of afvoer van CO₂ uit PrimAviera of Park21. Een lagetemperatuurverbinding van PrimAviera naar de westflank lijkt niet rendabel, aangezien de afstanden te lang zijn en de afname te gering. Er moet nog onderzoek gedaan worden naar de ontwikkeling van een smart grid voor de hele polder waarmee de uitwisseling van vraag en aanbod van elektriciteit kan worden geregeld. De aanpassingen van het elektriciteitsnet hebben voor zover nu bekend geen ruimtelijke effecten.

Stap 3: duurzaam opwekken

Op enkele plekken in de polder kan energie worden opgewekt: collectief, bijvoorbeeld met windmolens

en 'road energy', of individueel met warmtecollectoren en zonnecellen. Het toepassen van wind-energie levert een belangrijke bijdrage aan de energiedoelstellingen. Ook road energy kan een grote opbrengst genereren. Hierbij wordt gebruik gemaakt van warmteopwekking uit het asfalt van wegen. Deze manier van energieopwekking is alleen interessant als er in de buurt van de weg een warmtevraag is of als de warmte direct kan worden omgezet in elektriciteit. De dynamische oostkant van de polder lijkt hiervoor de meeste mogelijkheden te bieden. Bestaande parken en bosgebieden kunnen worden gebruikt voor biomassavergisting.

De reeds geplande collectieve opwekking van duurzame energie met windmolens kan 620 TJ opleveren. Om de doelstelling van 20 procent duurzame energie te halen moet minimaal 2000 TJ opgewekt worden met andere bronnen, zoals individuele zonnecollectoren.

Economische duurzaamheid

Algemeen wordt aangenomen dat de wereld er na de huidige financiële en economische crisis anders uit zal gaan zien dan daarvoor. De grootschalige aanbod-economie gericht op groei heeft haar langste tijd gehad en de economische structuurveranderingen die voor de crisis al zijn ingezet, zullen onverminderd doorgaan. De creatieve kenniseconomie wordt groter. Daarmee zal ook het aantal zzp'ers en kleine bedrijfjes toenemen. Bedrijven zullen zich steeds meer rekenschap geven van de gevolgen van hun

handelen voor onze leefomgeving. Economisch rendement wordt veel vaker gezien in het licht van de lange termijn. Duurzaamheid krijgt steeds meer economische betekenis. De nieuwe economie zal flexibeler moeten inspelen op de behoeften van de klant en de voorhanden zijnde financieringsmogelijkheden.

De economie van Haarlemmermeer drijft voor een aanzienlijk deel op de luchthaven en daaraan gerelateerde activiteiten in de logistiek. Om ook op de lange termijn verzekerd te zijn van een florerende economie, willen we voldoende ruimte scheppen voor andere bedrijfstakken en kleinschalige vormen van bedrijvigheid.

Het Nieuwe Werken

De transitie naar een creatieve kenniseconomie vereist specifieke ruimtelijke condities. De toename van zzp'ers en kenniswerkers leidt in samenhang met de voortschrijdende digitalisering van de samenleving tot nieuwe kantoorconcepten op andere dan de traditionele locaties. De ontsluiting van de virtuele wereld voor het werken heeft verstrekkende gevolgen voor de wijze waarop we in de nabije toekomst met werken omgaan. Het internet en de vlucht van de mobiele elektronica stellen ons in staat om op ieder moment overal over alle informatie te beschikken en voortdurend met elkaar in contact te zijn. Hierdoor kunnen we veel selectiever zijn in de momenten waarop we elkaar fysiek ontmoeten en hoeven we niet per se naar het zelfde kantoorgebouw om samen te kunnen werken. Veel van de huidige kantoren en

daarmee de terreinen waar deze gevestigd zijn, zijn toegesneden op de oude manier van werken. Het Nieuwe Werken biedt vrijheden die niet in deze vorm van huisvesting te vatten is.

Het Nieuwe werken stelt ons voor de opgave inwoners en gebruikers van Haarlemmermeer de ruimte te geven om rollen en taken te combineren en meer mogelijkheden te scheppen voor nieuwe werklocaties. Op deze manier kunnen we de arbeidsparticipatie vergroten en verdere economische ontwikkeling, in de betekenis van kleinschalige bedrijvigheid, duurzaamheid en innovatie, mogelijk maken.

Op deze manier wordt het mogelijk om grootschalige lokale bedrijvigheid die herstructurering van lokale bedrijventerreinen in de weg staat, te verplaatsen naar deze terreinen. De lokale bedrijventerreinen kunnen dan meer ruimte bieden voor kleinschalige bedrijvigheid en functiemenging met wonen. Als we ervoor kiezen om functiemenging mogelijk te maken, kunnen nieuwe kleinschalige werklocaties ontstaan in woonbuurten. In de praktijk zal het vaak gaan om zzp'ers die aan huis werken. Maar even belangrijk is het om de knooppunten in Haarlemmermeer (buiten de woonbuurten, maar wel in de nabijheid ervan) zo te programmeren dat het werkelijk ontmoetingsplekken worden waar gewerkt kan worden, men kan ontspannen, misschien de kinderen naar school of de opvang brengen en direct op de bus, tram of trein kan stappen.

De synergie van groen ondernemen, nieuwe politiek en hoger bewustzijn

Uit World Shift 2012:

‘De wereld die wij hebben gecreëerd is niet duurzaam. Zoeken naar manieren voor het tegengaan van de ergste gevolgen van de huidige economische en financiële crisis betekent niet dat het einde van deze crisis in zicht is, of zelf maar het begin van het einde ervan. We staan pas aan het eind van het crisisbegin. Er zullen nog andere crises op volgen. De crises op gebieden als ecologie, demografie, energie, drinkwater en minerale hulpbronnen lokken andere crises uit, crises die alle volken en naties treffen en alle delen van de samenleving aangaan. Misschien zijn we ons daar van bewust, maar misschien ook niet. Het is echter een feit: wij verkeren in een mondiale noodtoestand.’

‘Een wereldwijde noodsituatie is echter geen reden tot pessimisme en wanhoop. Het is een oproep tot handelen! Iedere crisis, lokaal of mondiaal, creëert ook constructieve, positieve mogelijkheden. Er is echter één ding dat geen enkele crisis toelaat: *business as usual* – op de oude voet doorgaan. Als we dat toch doen, draait een crisis uit op een ramp.’

‘Crises vragen om verandering. Geen cosmetische veranderingen, noodcorrecties of lapmiddelen. Ze nopen ons tot een fundamentele verandering van

het systeem in een tijdige bewustzijnsomslag. Zo’n verandering is nu mogelijk, want crises verzwakken de greep op het oude en openen de deur voor het nieuwe.’

‘De reden dat verandering noodzakelijk is, zal inmiddels wel duidelijk zijn geworden: de door ons gecreëerde wereld raakt in onbalans indien er geen fundamentele wijziging optreedt in het verbruik van grondstoffen en energie. Toch is het niet moeilijk te begrijpen wat gebrek aan duurzaamheid impliceert: het betekent dat een proces of een omstandigheid niet ongewijzigd kan voortduren. Dat proces moet veranderen, anders volgt er een ineenstorting. Die situatie op de aarde is net zo ontstaan als de hachelijke situatie van de tovenaarsleerling: wij hebben omstandigheden laten ontstaan die we niet meer kunnen beheersen. Of we hebben, net als Aladdin, de geest uit de wonderlamp laten ontsnappen, zodat hij nu ons leven regeert. Als we niet tijdig veranderen, zal hij ons leven verwoesten.’

‘We moeten het heft in handen nemen. Dit impliceert geen oppervlakkige of lukrake verandering, maar een verandering die bewust gericht is op het wijzigen van omstandigheden die de situatie onhoudbaar hebben gemaakt. (...)’

‘Het ontstaan van gebrek aan duurzaamheid is een systemisch proces en moet daarom vanuit de systeemtheorie worden begrepen. Wanneer de



integriteit van een complex systeem – en het milieu en de menselijke samenleving zijn complexe systemen – is aangetast, zullen remedies die gericht zijn op het wegnemen van een enkele oorzaak hun doel voorbijschieten. Net als in de holistische geneeskunde zal de totale toestand van de patiënt moeten worden onderzocht. Dat is geen gemakkelijke taak, maar het is zeker niet onmogelijk. Die aanpak begint met het zoeken naar de systemische oorzaken van vormen van gebrek aan duurzaamheid in de huidige wereld.’

‘Een gedetailleerd overzicht van alle vormen van gebrek aan duurzaamheid in de wereld zou een complete encyclopedie beslaan, maar we kunnen het op een praktisch uitvoerbare, beknoptere manier aanpakken. We kunnen op zoek gaan naar systemische ‘clusters’ van gebrek aan duurzaamheid, om te zien hoe de elementen waaruit zo’n cluster bestaat met elkaar samenhangen. Ook verschaft ons dit inzicht in de manier waarop elk cluster inwerkt op andere clusters.’ (...)

‘We staan voor een keuze die bepalend is voor ons collectieve lot. Het is duidelijk dat deze confrontatie onontkoombaar is, maar ook is duidelijk dat we er iets aan kunnen doen. Er staan ons enkele alternatieven ter beschikking:

- We kunnen proberen op de oude voet door te gaan en er het beste van hopen.

- We kunnen proberen alle veranderingen door te voeren die persoonlijk, economisch en politiek opportuun lijken.
- We kunnen ook de handen ineen slaan en vastberaden naar een bewuste en tijdige transformatie toe gaan werken. ‘

‘De derde mogelijkheid is uiteraard de verantwoorde, rationele keuze: de weg effenen naar een tijdige transformatie. Die vereist bewuste, doelgerichte verandering. Het begint met een radicale herwaardering van de doelstellingen die richting geven aan ons leven: in de politiek, het bedrijfsleven en de burgersamenleving – en de doelstellingen die we persoonlijk onderschrijven.’

Laszlo, Ervin (2009). World Shift 2012: De synergie van groen ondernemen, nieuwe politiek en hoger bewustzijn. Ankh-Hermes bv, Deventer. www.ervinlaszlo.com

4 Inleiding

4.1 De opgave voor duurzaamheid

4.2 De opgave voor het landschap

4.3 De opgave voor het water

4.4 De opgave voor de infrastructuur

4.5 De opgave voor versterken van de stedelijke kwaliteit

4.6 De opgave voor de hoogdynamische Schipholregio

4.7 De opgave voor het laagdynamische Westen

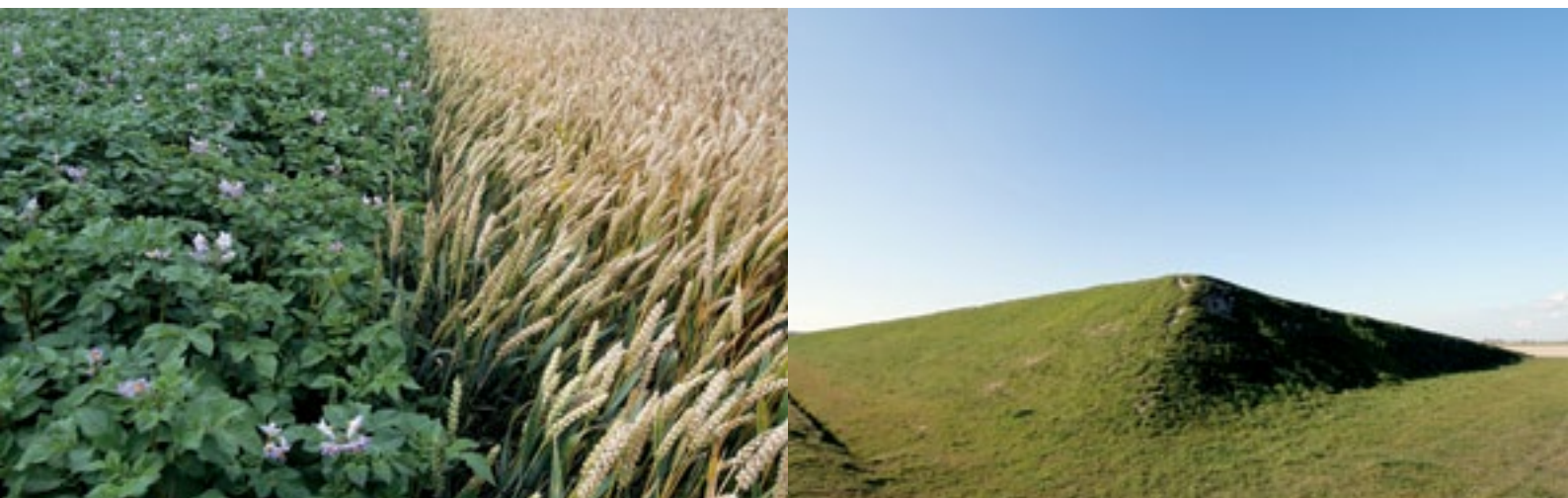
Landschap

De opgave voor het landschap

BLAUW, GROEN EN OPEN

Het landschap van Haarlemmermeer bestaat uit een combinatie van twee netwerken. Enerzijds een groen netwerk van dijken, fortificaties, parken en agrarisch gebied. En anderzijds een blauw netwerk met de ringvaart, poldervaarten, tochten en sloten. Door de invulling van de lagen infrastructuur en occupatie met het nederzettingenpatroon van de laatste halve eeuw is het landschap niet verdwenen, maar wel van karakter veranderd. Ooit was de polder een aaneengesloten landschap slechts doorsneden door dunne verkeerslijnen en onderbroken door bescheiden bebouwingsvlakken. Nu is het specifieke polderlandschap teruggebracht tot een aantal grote en kleinere fragmenten, ingekaderd door infrastructuur en woon- en werkgebieden.

Langs de noord- en oostzijde van de polder zijn de doorsnijdingen van de agrarische kavels vrij talrijk. Langs de west- en zuidzijde is er nog sprake van echte openheid. Het centrale deel van Haarlemmermeer wordt echter steeds meer bebouwd gebied met slechts op enkele plaatsen nog verre doorzichten. Juist deze openheid wordt veel geroemd en benoemd als belangrijk kenmerk van de polder.



De Ringvaartdijk vormt de overgang tussen de laaggelegen polder en het hooggelegen boezemwater van de Ringvaart. De dijk vormt uiteraard ook een gesloten contour. Aan de overzijde van de Ringvaart komen op meerdere plaatsen ook dijken voor, zoals langs de Osdorper Binnenpolder en de Lutkemeerpolder.

Het groene netwerk

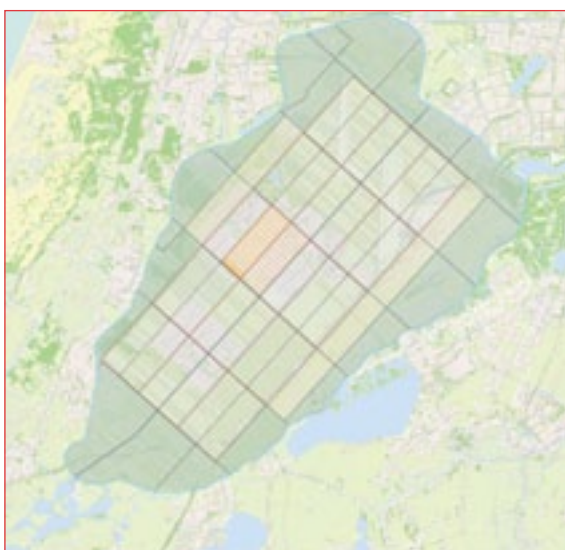
De Geniedijk heeft haar militaire functie sinds de jaren zestig verloren. De dijk heeft echter nog

steeds een waterkerende functie in het geval de Ringdijk ergens doorbreekt. Landschappelijk vormt de Geniedijk een lange, met bomen beplante lijn door de polder. Deze dijk was de eerste grootschalige doorsnijding van het polderraster. Later is hij zelf op meerdere plaatsen weer doorsneden door nieuwe infrastructuur, zoals de nieuwe provinciale weg en de Weg om de Noord. De Geniedijk is dagelijks functioneel als doorgaande, recreatieve langzaamverkeeroute. Aan de noordzijde ligt deels nog de lage spoordijk van de Haarlemmermeerlijnen.

De fortificaties in de Geniedijk maken deel uit van de Stelling van Amsterdam. Drie forten hebben na opheffing van de Vestingwet andere bestemmingen gekregen en zijn deels ook van ecologische betekenis. Het fort bij Vijfhuizen is als Kunstfort toegankelijk voor publiek en huisvest regelmatig exposities.

Parken en recreatiegebieden in stedelijk landschap

De parken en recreatiegebieden behoren als groenelementen tot het verstedelijkt landschap. De begrenzingen zijn bepaald door het polderraster en soms ook doordat hierin als gevolg van versnijdingen diagonalen zijn ontstaan. De parken in de dorpen zijn grotendeels voor de Tweede Wereldoorlog aangelegd en waren bedoeld voor de zondagse wandeling. De recreatiegebieden zijn vanaf de jaren zeventig met grote tussenpozen ontstaan. Dat was een uitvloeisel van zandwinning of een uitwerking van de Randstadgroenstructuur en



Uitleg structuur van de polder



Olmenhorst

ander beleid. Hiermee hebben ondertussen Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Zwanenburg ieder een eigen uitloopgebied gekregen. In Vijfhuizen en Zwaanshoek zijn nieuwe recreatiegebieden in voorbereiding.

Wandelbos, Haarlemmermeerse Bos, Groene Weelde

Het Wandelbos in Hoofddorp is het oudste park. Het ligt in de bebouwde kom van Hoofddorp langs de Kagertocht, tussen de Kruisweg en de Geniedijk. Dit park is in Engelse landschapstijl aangelegd, met rondlopend water en een kronkelend paden-

verloop. Het Haarlemmermeerse Bos bij Hoofddorp was het eerste groene recreatiegebied in de polder. Het ligt achter de monumentale boerderij Mentz aan de Kruisweg. Het park sluit aan op de Groene Weelde, waar in 2002 de Floriade is gehouden, met de Big Spotters Hill als uitzichtspunt. De Groene Weelde loopt door tot aan de Kruisweg en gaat aan de andere kant van de Kruisweg over in de Boseilanden. Met deze recreatiegebieden is aan de westkant van Hoofddorp een groot, aaneengesloten groengebied ontstaan. Er zijn echter maar weinig onderlinge verbindingen.

Recreatieplas Toolenburg

De Recreatieplas Toolenburg in Hoofddorp is ruim 85 hectare groot. De plas met kronkelende oevers is ontstaan door zandwinning. De begrenzingen van het recreatiegebied zijn ingepast in de polderstructuur.

Vennepershout

De Vennepershout ten zuiden van Nieuw-Vennep is als groengebied een belangrijke aanvulling op de wijk Getsewoud. Ook dit groengebied past precies in de polderstructuur. Het is een helder opgezet recreatiepark met afwisselend rechthoekige bospartijen en speelweiden. Oorspronkelijke kavelsloten zijn in het groen opgenomen.

Agrarisch gebied

Grote delen van de polder zijn nog steeds agrarisch. Het gaat voornamelijk om akkerbouw-



Doorsnijdingen van de kavelstructuur

gebied met op enkele plekken graslanden. Aan de kant van Aalsmeer vindt rond Rijsenhout veel glastuinbouw plaats. Bij Buitenkaag ligt een kleiner kassencomplex. Verspreid over de hele polder zijn incidenteel boomgaarden te vinden. Soms krijgen boerenbedrijven een bijna landgoedachtige allure. Een mooi voorbeeld is de Olmenhorst vlakbij Lissersbroek.

Het blauwe netwerk

De Ringvaart rond Haarlemmermeer bestaat grotendeels uit een gegraven kanaal en een opgeworpen dijk. Het Spaarne en de Buitenliede worden via de Ringvaart gevoed, evenals het voormalige IJ bij Halfweg. De Ringvaart gaat op enkele plaatsen over in veenmeren, zoals de Westeinderplassen en de Kagerplassen. Bij Amsterdam is er een directe verbinding met het Nieuwe Meer.

De haaks op elkaar staande poldervaarten, de Hoofdvaart en de Kruisvaart, vormen samen een T-vormig assenkruis, opgespannen tussen de drie voormalige stoomgemalen. De Hoofdvaart heeft haar oorspronkelijke profiel vrijwel behouden, de Kruisvaart staat sterk onder invloed van de verstedelijking van Hoofddorp.

Hoofdvaart en Kruisvaart

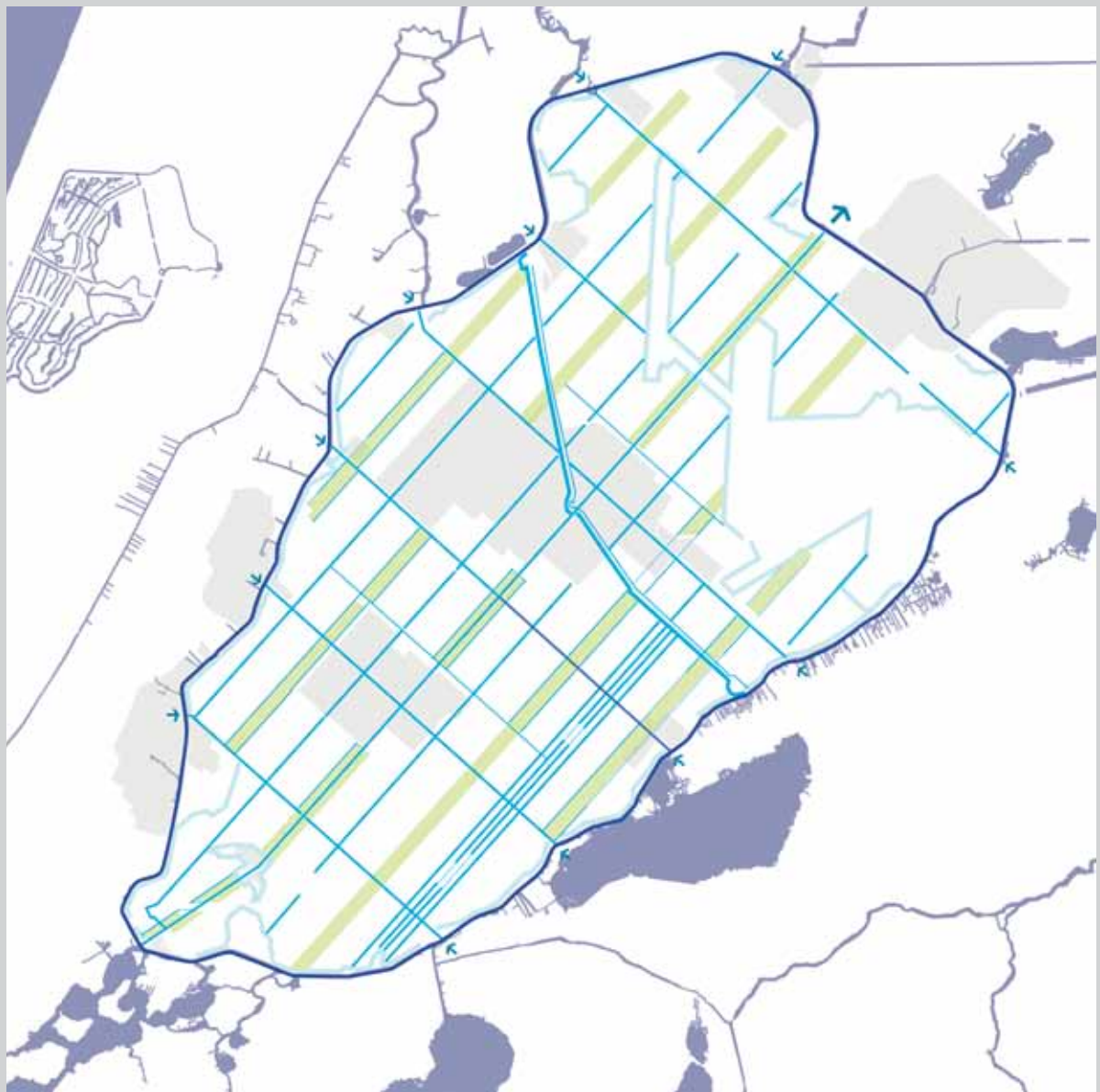
De Hoofdvaart vormt als een symmetrieas de belangrijkste lijn door de polder. Ook het profiel van de vaart is symmetrisch met aan beide zijden

boombeplanting in de smalle en steile taluds. De Hoofdvaart zelf is in de loop der jaren nauwelijks veranderd, de randen echter des te meer. Van oudsher doorsnijdt de vaart het landelijk gebied met zijn linten van boerderijen en enkele dorpen. De oorspronkelijke centra van de kruisdorpen zijn op de Hoofdvaart georiënteerd, in tegenstelling tot de uitbreidingen van Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Het karakter van de Kruisvaart is door de jaren sterk gewijzigd. Ter hoogte van Cruquius heeft deze vaart ecologische oevers gekregen met brede rietkragen. Daarna wordt de Kruisvaart regelmatig onderbroken in korte stukjes en verdwijnt hij tegenover boerderij Mentz uit beeld om pas weer op te duiken in de bebouwde kom van Hoofddorp. De Kruisvaart komt uiteindelijk uit bij in de Hoofdvaart op het oorspronkelijke Marktplaatsje in Hoofddorp.

Samen met de vaarten vormen de tochten het oorspronkelijke blauwe netwerk voor de afwatering van de polder. Al met de aanleg van de Geniedijk is deze regelmatige waterstructuur doorbroken.

De landschappelijke opgave

De Metropoolregio Amsterdam wil een aantrekkelijke, internationaal concurrerende regio zijn. Het landschap van Haarlemmermeer speelt hierin een belangrijke rol. De groei van Haarlemmermeer maakt echter wel een kwaliteitsslag nodig. Zo'n kwaliteitsslag moet niet alleen de ecologische betekenis, de cultuurhistorische waarde en de identiteit van



Waterstructuur



de polder versterken, maar ook de leefbaarheid, de gebruikswaarde en het vestigingsklimaat verbeteren.

De grote opgave is de transformatie van het huidige grootschalige agrarische landschap in een meer toegankelijk gebied met een hoge belevings- en gebruikswaarde. Sterke punten als de cultuur-historische waarde, de openheid en de agrarische functie moeten daarbij wel bewaard blijven. Tegelijkertijd schept het landschap uiteraard de voorwaarden voor functies als wonen, werken, recreëren, mobiliteit en de wateropgave; niet alleen voor Haarlemmermeer, maar voor de hele metropoolregio. De gebieden waarin de transformatie tot standkomen en het meest zichtbaar zullen zijn betreffen de westflank, welk gebied zich leent voor een ontspannen woonlandschap met de opgave voor groen en water en Park21. Park21 zet als metropolitane park de Haarlemmermeer nationaal en internationaal op de kaart door haar ontwerp met aandacht voor de verschillende landschappelijke lagen, door haar functie en door haar voorbeeldwerking qua transformatie.

Van agrarisch polderlandschap naar stadslandschap

In het agrarisch buitengebied moet een kwaliteitsslag gemaakt worden van agrarisch productielandschap, met hectares openheid, naar een stadslandschap dat door de bewoners en gebruikers van de metropool ook daadwerkelijk beleefd en gebruikt kan worden. De gewenste versterking van de belevings-

en gebruikswaarde vraagt om ontsluiting, accentuering en toevoeging van elementen en functies, evenals een verschuiving van het agrarisch gebruik van de grond van grootschalige productie naar beleving. Dit vereist weer een aaneengesloten groen-blauwe structuur en een netwerk van aantrekkelijke verbindingen voor mens, plant en dier. Binnen dit netwerk leveren gebieden met een eigen karakter een bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving.

Deze structuur is onderdeel van het metropolitane landschap en als zodanig verbonden met andere delen van de metropoolregio en de Randstad. Deze verbindingen zijn nu nog ondermaats, maar wel cruciaal voor een samenhangend en robuust karakter van het ecologisch landschap. Ook verbindingen met aantrekkelijke landschappen in de directe omgeving van Haarlemmermeer zijn essentieel. Voorbeelden zijn de binnenduinrand, de kust en de grote wateren en weidegebieden in het Groene Hart. Deze verbindingen hebben bovendien een betekenis voor mensen van buiten de gemeente. Bijvoorbeeld als route tussen Amsterdam en de kust en tussen de Bollenstreek en het Groene Hart.

In de gebieden rond en ten noordwesten van Schiphol – in de Rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem – en in de zuidpunt van Haarlemmermeer ligt de nadruk meer op de open ruimte en een extensief, ruimtelijk recreatief gebruik. In Park21 wordt de ruimte intensiever gebruikt met een rijk scala aan, al



dan niet economisch gerichte, recreatieve en agrarische functies, in combinatie met een optimale toegankelijkheid. De westflank met zijn groene, in water ingebedde woonomgeving is een goed voorbeeld van een harmonieuze relatie tussen stad en land. De groene opgave bij de ontwikkeling van de bedrijventerreinen in het oosten van de polder, PrimAviera, Schipholdriehoek en ACT, is het vormen van schakels tussen enerzijds de rust en ruimte en anderzijds de dynamiek van het gebied. De groene invulling in deze gebieden levert hiermee een wezenlijke bijdrage aan de groen-blauwe structuur in de polder.

Twee bouwstenen

De opgave is te vertalen in twee bouwstenen. De eerste bouwsteen is het landschappelijk raamwerk van verbindingen tussen de gebieden. De tweede bouwsteen wordt gevormd door de gebieden zelf, die zich onderscheiden door hun karakter. De twee bouwstenen vormen samen de basis voor het op te stellen landschapsplan.

Eerste bouwsteen: een sterk landschappelijk raamwerk

In deze visie op de ruimtelijke toekomst tot 2030 krijgt Haarlemmermeer een landschappelijk raamwerk dat de natuur- en recreatiegebieden met elkaar en met de woonbuurten verbindt. Het wordt een netwerk van lanen, waterlopen en paden voor onder meer fietsers, wandelaars en ruiters. Herkenbare,

doorgaande routes zoals de Geniedijk rijgen als een ketting de natuur- en recreatiegebieden aan elkaar. Het raamwerk begint in de dorpen, leidt langs groengebieden, doet onderweg attracties en voorzieningen aan en legt verbindingen over de Ringvaart naar de duinen, het Groene Hart, Spaarnwoude en andere recreatiegebieden in de omgeving. Langs de polderwegen liggen historische boerderijen waar ruimte is voor recreatieve functies. De recreatieve kwaliteiten van de Ringvaart worden beter benut. Bermen en waterkanten worden bevolkt door padden, vogels en vlinders en je kunt bloemen en bramen plukken.

Tweede bouwsteen: groengebieden met een eigen identiteit en karakter

In deze structuurvisie krijgen de diverse groengebieden in Haarlemmermeer een sterke eigen identiteit en onderscheidende karakters. De huidige gebieden zijn onvoldoende afwisselend. De gebieden worden aantrekkelijker gemaakt door het stimuleren van gemengd gebruik met agrarische activiteiten, 'puur' natuur, wonen, landgoederen en attracties. De historische elementen, aanwezige kwaliteiten en voorzieningen worden daarbij beter benut, zodat de gebieden een rijkere dimensie krijgen. De kansen die Park21 als metropolaan park biedt is van zo'n groot belang dat het prioriteit in aanleg verdient. Het vormt het groene hart van de polder met een zeer belangrijke verbinding-functie tussen de stedelijke gebieden.

MIRT MRA Zuidwest

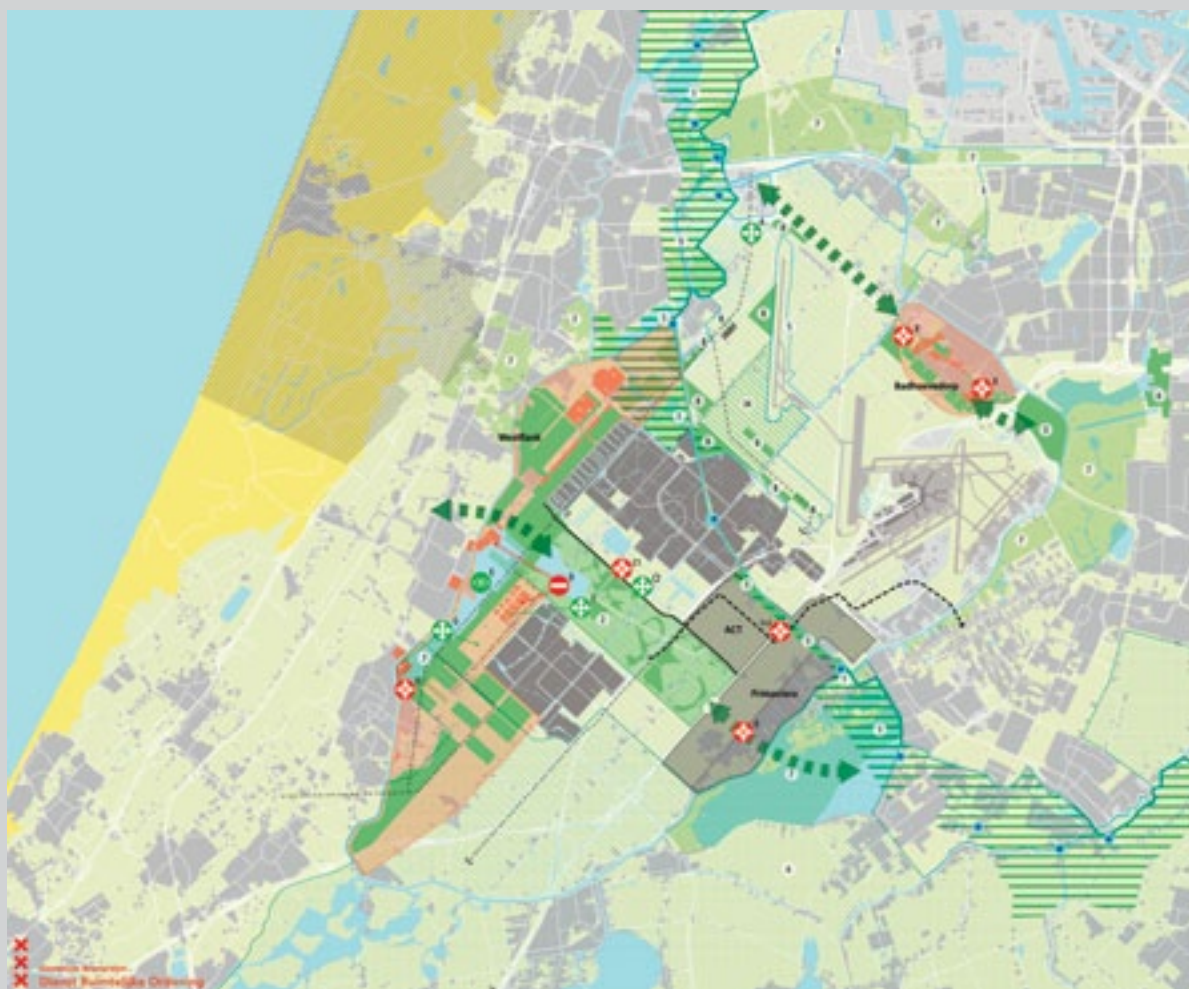
Landschap

-  Stelling van Amsterdam
-  Fort
-  Park van de 21e Eeuw
-  Groen/Landschapsproject
-  Ecologische HoofdStructuur
-  Rijksbufferzone
-  Groene Hart
-  Geluidsreductie grondgeluid Polderbaan
-  Habitat- en vogelrichtlijngebieden
-  Landschappelijke/ecologische verbinding en recreatieve route

1. Stelling van Amsterdam
2. PARK 21
3. Golfterrein nieuwe meer
4. Olympische sportas
5. Rijksbufferzone
6. Behoud Groene Hart
7. Aanleg EHS in Haarlemmermeer
8. Mainport&Groen
34. Geluidsreductie grondgeluid Polderbaan

-  Projecten verbonden
-  Spin off
-  Inpassingsopgave
-  Negatief effect

- A 380kV biedt mogelijkheden voor openhouden landschap
- B Relatie Park 21 en Westeinderplassen betekent inpassingsopgave Primaviera
- C1 Inpassingsopgave Nieuwe Bennebroekerweg i.r.t. Park 21
- C2 Bereikbaarheid Park 21 profiteert van Nw. Bennebroekerweg
- D Grondwateroverlast westflank a.g.v. plas
- E Aanleg plas afhankelijk van verlegging N205
- F Spin off Park 21 op westflank
- G Spin off plas op westflank
- H Inpassing westflank in Groene Hart
- I Inpassing Geniepark in ACT en Primaviera
- J Inpassing OLV in Stelling van Amsterdam



Metropolitane Landschap



De wateropgave wordt benut om meer oppervlaktewater beschikbaar te maken voor watersport, natte natuur en wonen aan het water.

Het onderscheidende landschappelijke karakter dat we voor de verschillende gebieden voor ogen hebben, kan als volgt worden getypeerd:

- De Rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem: een agrarisch kerngebied in een groene omlijsting;
- De Stelling van Amsterdam: een belangrijke oost-west verbinding voor ecologie en recreatie met een beeldbepalende, cultuurhistorische structuur;
- De westflank: een woonomgeving waarin de hoogwaardige beleving van natuur en water een belangrijke kwaliteit is;
- Park21: een belangrijke schakel in het ecologisch en landschappelijk netwerk, waarin het groot-schalig openbaar parklandschap als een natuurlijk decor dient voor stadslandbouw, al dan niet commerciële recreatieve voorzieningen en sportieve activiteiten;
- Schipholdriediehoek, PrimAviera en ACT: bedrijventerreinen waarin het groen een functie vervult als schakel tussen de rust en ruimte van de omgeving en de dynamiek ter plaatse;
- Ringvaartzone: een belangrijk landschappelijk element en een verbindende lijn rond de polder. De Ringvaart en de Ringdijk functioneren als recreatieve route, maar leggen ook de relatie

tussen de gebieden binnen en buiten de polder. Ze zijn geen grens rond de polder, maar een belangrijke kwaliteit in het totale landschap.

In de nadere uitwerking van het landschapsplan zal moeten worden aangegeven hoe het idee van een parelketting van waardevolle elementen kan worden vormgegeven en hoe:

- de recreatiemogelijkheden op en aan het water kunnen worden uitgebreid en benut;
- nieuwe attracties een plek kunnen krijgen;
- functiemenging kan worden behouden;
- doorgaand autoverkeer en vrachtverkeer op de Ringdijk wordt tegengegaan en
- de randzone in relatie tot de polder geaccentueerd kan worden.

- 4 Inleiding
- 4.1 De opgave voor duurzaamheid
- 4.2 De opgave voor het landschap
- 4.3 De opgave voor het water**
- 4.4 De opgave voor de infrastructuur
- 4.5 De opgave voor versterken van de stedelijke kwaliteit
- 4.6 De opgave voor de hoogdynamische Schipholregio
- 4.7 De opgave voor het laagdynamische Westen

De opgave voor het water

LANDELIJKE PLANNEN EN AFSPRAKEN

In heel Nederland is men zich aan het voorbereiden op problemen met water die verband houden met de klimaatverandering. Hierbij gaat het specifiek om het voorkómen van wateroverlast en watertekorten en verbetering van de waterkwaliteit. Het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen hebben hiertoe het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) afgesloten. Hierin is afgesproken dat het watersysteem in 2015 moet voldoen aan bepaalde normen voor wateroverlast en een aantal doelen voor de waterkwaliteit en de rol van water voor de ecologische kwaliteit. Deze normen en doelen zijn vastgelegd in de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Daarnaast sturen de samenwerkende partijen in het Deltaprogramma aan op 'geen spijt'-maatregelen om Nederland minder kwetsbaar te maken voor watertekorten. Een belangrijke ambitie in dit programma is het minder afhankelijk maken van gebieden van de toevoer van water van buitenaf. Diepe droogmakerijen zoals de Haarlemmermeerpolder zijn hier sterk afhankelijk van. In het Nationaal Waterplan (2009-2015) wordt voor dit soort gebieden gestreefd naar een min of meer zelfvoorzienend watersysteem. Hiervoor moet de polder worden afgekoppeld van het regionale boezemstelsel.

De drooglegging van het Haarlemmermeer ruim 150 jaar geleden had een tweeledige functie. De 'waterwolf' die het aangrenzende stedelijk gebied van Amsterdam en Haarlem bedreigde, werd na vele eerdere pogingen eindelijk beteugeld. Tegelijkertijd ontstond een enorm nieuw landbouwgebied. Er werd een regelmatig sloten- en tochtenpatroon in de drooggelegde meerbodem gegraven om het nieuwe landschap goed te kunnen ontwateren en geschikt te maken voor de landbouw. Die landbouw was lange tijd de hoofdfunctie van de polder. Het hele watersysteem werd zo ingericht dat de condities hier optimaal voor waren. De afgelopen decennia heeft de droogmakerij een onstuimige groei doorgemaakt. Er zijn niet alleen grote woongebieden en bedrijven-terreinen gekomen, maar ook een luchthaven, recreatieve groengebieden en kassencomplexen. Het watersysteem is echter niet wezenlijk veranderd; het is nog steeds gestoeld op de behoeften van de landbouw. De nieuwe functies stellen echter andere eisen aan het waterbeheer en de waterkwaliteit.

Een duurzaam antwoord op watertekort en wateroverlast

De voornaamste opgave voor Haarlemmermeer is het vinden van een duurzaam antwoord op het steeds schaarser worden van zoet water in de regio. Daarbij moet tevens de chemische en ecologische kwaliteit worden verbeterd. Het water is brak (verzilt) en te voedselrijk. Dat is slecht voor de landbouw, voor de natuur en voor de gebruiks- en belevingswaarde van

het water. De opgave om wateroverlast te voorkomen is in verhouding tot het zoetwatervraagstuk relatief klein. Wateroverlast kan uiteraard wel lokaal, binnen de bebouwde omgeving, veel problemen geven.

De oplossing van dit vraagstuk die tevens voorziet in de nationale en regionale ambities en afspraken, is de omvorming van het huidige doorspoelsysteem van de polder in een duurzaam, zelfvoorzienend watersysteem. Er moet een watersysteem worden ontwikkeld dat niet belastend is voor de omgeving en robuust genoeg is om perioden van droogte en hevige regenval zelf op te vangen.

Drie deelopgaven voor een duurzaam, zelfvoorzienend watersysteem

De ontwikkeling van een duurzaam, zelfvoorzienend watersysteem bestaat uit drie deelopgaven: het voorkomen van watertekorten, het verbeteren van de waterkwaliteit en het voorkomen van wateroverlast.

- **Voorkomen van watertekorten**

Door klimaatverandering zal het steeds vaker voorkomen dat er onvoldoende zoet water beschikbaar is om Haarlemmermeer van schoon en vooral zoet water te voorzien. In de polder zelf moet daarom ruimte worden gecreëerd om regenwater vast te houden en te bergen, zodat er een voorraad ontstaat voor drogere periodes. Hierbij kan gedacht worden aan bergingsruimte in de bodem, in oeverzones en in open water. Er moet nog verkend



worden of er wellicht alternatieve zoetwaterbronnen zijn, waarmee de tekorten aangevuld kunnen worden; bijvoorbeeld de nazuivering van rioolwater.

- *Verbeteren waterkwaliteit*

De verwachting is dat de komende vijftig jaar het zoutgehalte van het kwelwater – het water dat door de bodem in het grondwater sijpelt – met zo’n 25 procent zal toenemen. Deze toenemende verzilting is slecht voor de waterkwaliteit en bruikbaarheid van het water voor de landbouw. In combinatie met een hoog gehalte aan fosfaten en nitraten is het water tevens minder geschikt voor de gewenste toename van flora en fauna. Het spreekt voor zich dat deze watervervuiling evenmin bijdraagt aan bijvoorbeeld de recreatieve functie van het water en de verhoging van de belevingskwaliteit van woon- en bedrijven-gebieden. Voor de verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van het water in de polder zal een manier gevonden moeten worden om de toename van brak water te beheersen.

- *Voorkomen van wateroverlast*

Bij wateroverlast gaat het om het hanteren van een te hoog waterpeil door overdadige neerslag en stijging van het grondwaterpeil. Dit levert vooral problemen op in de bebouwde omgeving. De opgave is om in en nabij het stedelijk gebied meer ruimte te creëren om pieken door hevige regenbuien op te vangen en geleidelijk af te geven

aan het open water of grondwater. Dergelijke maatregelen moeten in samenhang met het grondwaterbeheer worden ontwikkeld. Het totale watersysteem kan robuuster gemaakt worden door peilvakken samen te voegen en de stedelijke watersystemen te verbinden met die in de omgeving.

Ganzen

Haarlemmermeer heeft bij de inrichting van het waterlandschap een bijzondere beperking vanwege de huisvesting van Schiphol. Ruim rondom de luchthaven moet vanwege het gevaar van botsingen een groot gebied gevrijwaard blijven van overvliegende ganzen. Het aantal ganzen neemt echter elk jaar exponentieel toe. Naast andere ingrepen moeten bij de ruimtelijke inrichting van waterpartijen maatregelen genomen worden om het voor ganzen onaantrekkelijk te maken om in Haarlemmermeer te nestelen en te rusten. Dat betekent niet te grote open wateren aanleggen en geen rustige hoekjes met plasjes waar ganzen graag broeden. Deze maatregelen gaan veel verder dan het huidige Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)¹

¹ Het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB) is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daaromheen beperkingen gelden voor de veiligheid en geluidsbelasting. Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zones rondom de luchthaven Schiphol.



en gaan in principe gelden voor de gehele Haarlemmermeer.

Relatie met andere functies

De omvorming van het watersysteem is bij uitstek een integrale opgave. Het is een omvangrijke aanpassing die ook andere grondgebruiksfuncties aangaat. Er moet dus rekening worden gehouden met de eisen die de andere functies, zoals landbouw, wonen en natuur- en recreatiegebieden stellen aan het waterbeheer. Maar andersom stelt de ontwikkeling van een robuust, zelfvoorzienend watersysteem ook eisen aan deze functies. Sommige aanpassingen kunnen snel doorgevoerd worden, zoals de wijze van bouwrijp maken bij nieuwe uitleg. Andere maatregelen kosten meer tijd, zoals de ontwikkeling van een watervolgende landbouw, een vorm van landbouw die afgestemd is op een flexibel waterpeil.

De opzet is de ombouw van het watersysteem zo in te zetten dat die bijdraagt aan de identiteit, kwaliteit en gebruiksmogelijkheden van Haarlemmermeer. Een groot deel van de watermaatregelen zal weinig zichtbaar zijn, maar voor de omvorming zijn ook stevige ruimtelijke maatregelen noodzakelijk, zoals de realisatie van meer open water, bergingsruimte, natuurvriendelijke – waterzuiverende – oevers, waterpleinen etc. Met bredere slootprofielen, mooie oeverzones en nieuwe plassen kan de polder veel meer kwaliteit en betekenis krijgen; voor de natuur, recreatie en het woon- en vestigingsklimaat.

- 4 Inleiding
- 4.1 De opgave voor duurzaamheid
- 4.2 De opgave voor het landschap
- 4.3 De opgave voor het water
- 4.4 De opgave voor de infrastructuur**
- 4.5 De opgave voor versterken van de stedelijke kwaliteit
- 4.6 De opgave voor de hoogdynamische Schipholregio
- 4.7 De opgave voor het laagdynamische Westen

Infrastructuur

De opgave voor de infrastructuur

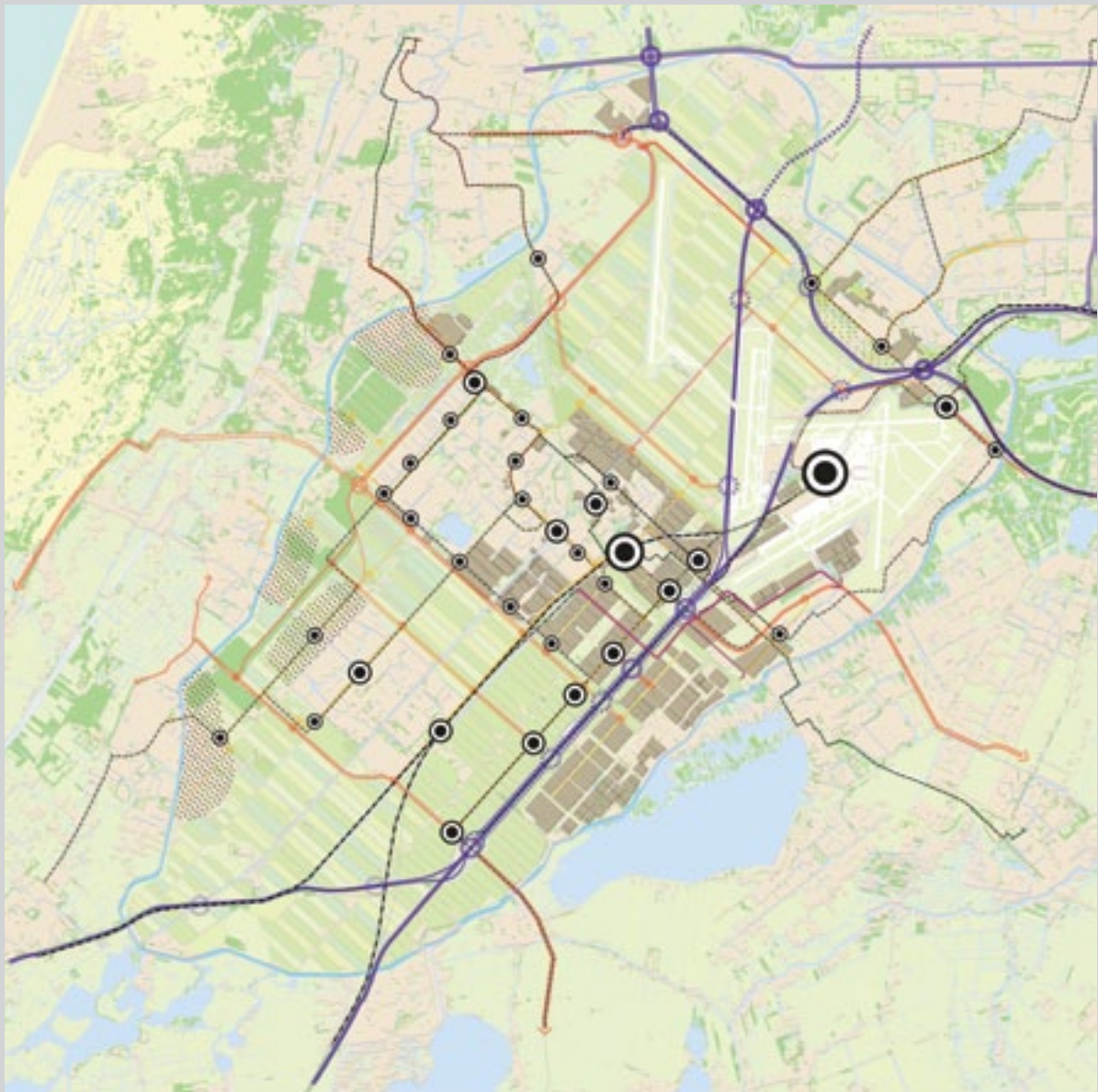
OORSPRONKELIJKE WEGENNET TE KRAP BEMETEN

Het oorspronkelijke infrastructuurnetwerk van Haarlemmermeer is te krap bemeten voor de huidige en toekomstige verkeersintensiteit. Regionale routes worden gebruikt als lokale hoofdontsluiting. Lokale oude polderwegen worden intensief belast met doorgaand verkeer. Een heldere hiërarchie in de wegenstructuur van Haarlemmermeer ontbreekt nog. Om een goed functionerend lokaal hoofdwegennet tot stand te brengen moet ruimte worden gecreëerd voor nieuwe wegen. Dit kan vanzelfsprekend het snelst en eenvoudigst aangepakt worden in de grote ontwikkelingsgebieden. Voor andere locaties gaan we in deze structuurvisie uit van reserveringen voor de langere termijn.

**Infrastructuur verkeer
HOV en knopen**

-  Spoorlijnen
-  Huidige Hoogwaardig Openbaar Vervoer lijnen
-  - HOV-reservering (uit Metropoolregio overleg)
-  - HOV-reservering (gemeentelijk)
-  Nationale weginfrastructuur + parallelstructuur

-  Regionale weginfrastructuur
-  Lokale weginfrastructuur
-  knooppunten in het netwerk
-  Ongestoord logistieke verbinding (OLV)
-  Toekomstige nieuwe ontwikkelingen
-  Zoekgebied mix wonen, water en groen (westflank)
-  Zoekgebied kantoren, groen, sport en recreatie



Infrastructuur: reserveringen voor de lange termijn in relatie tot mogelijke ontwikkelingen



Ruimte voor mobiliteit

De doelen voor een toekomstbestendig mobiliteits-systeem zijn een goede lokale en regionale bereikbaarheid, optimale doorstroming, het verbeteren van de verkeersstructuur, een goede ontsluiting van de kernen, de verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk in de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid. De intensiteit van het verkeer in Haarlemmermeer noodzaakt tot het aanbrengen van hiërarchie in de netwerken van wegen en openbaar vervoer. De keuzes in deze structuurvisie maken het mogelijk om in een vroeg stadium te bepalen welke investeringen noodzakelijk zijn om de bereikbaarheid ook op langere termijn te garanderen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen kunnen waar nodig gericht voorwaarden worden gesteld aan de realisering en bekostiging van bereikbaarheid. Bij deze opgave voor de infrastructuur gaat het dus in feite om de reservering van ruimte voor mobiliteit.

Knooppunten in de ketenmobiliteit

In deze structuurvisie worden mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling gebundeld in netwerken. De verbinding tussen (keten)mobiliteit en ruimtelijke programma's vindt plaats op knooppunten in deze netwerken. Ontmoeten en verbinden staan centraal op deze knooppunten. Ze bieden geborgenheid en zijn veilig en aantrekkelijk om te bezoeken. De nieuwe wegen worden onderdeel van een snel wegennetwerk met een hoogwaardig bereikbaar-

heidsprofiel. De oude polderwegen krijgen primair een functie voor langzaam en bestemmingsverkeer. Daar waar deze twee netwerken samenkomen, ontstaan knooppunten die van belang kunnen zijn voor de ketenmobiliteit: het combineren van verschillende vervoerswijzen, zoals de auto, de fiets en het openbaar vervoer. Inwoners kunnen bijvoorbeeld met de fiets of de auto naar een knooppunt rijden, op de trein stappen en het laatste stukje naar hun werk met de bus of de tram reizen. Het trefzeker organiseren van ketenmobiliteit is een belangrijke strategie om verstopping van het wegennetwerk en de economische en milieuschade die daar het gevolg van is, te voorkomen. Op de knooppunten komen niet alleen de verschillende vervoerswijzen samen. Ook andere, bijvoorbeeld sociale en economische netwerken kunnen hier met het mobiliteitsnetwerk worden verknoopt. Hierdoor ontstaan logische transitieknoopen die het vanzelfsprekend maken om hier van de ene op de andere vervoerswijze over te stappen. In combinatie met specifieke kwaliteiten van verschillende plekken, zoals een dorpscentrum of juist een kantorengedrag, kunnen de functie en de inrichting van de knooppunten elkaar versterken. De knooppunten kunnen nog eens extra aantrekkelijk worden gemaakt door de invulling met voorzieningen die op de betreffende locatie passen, zoals de aanwezigheid van kinderopvang, ontmoetings- en werkplekken en andere vormen van dienstverlening.



Hiërarchie tussen lokale, regionale en hoofdwegennetwerk

De noord- en oostzijde van Haarlemmermeer vormen een aaneengesloten hoogdynamisch gebied. In dit gebied is de A4 de ruggengraat van belangrijke ruimtelijk-economische ontwikkelingen en tevens de internationale hoofdroute. De in het zuiden gelegen A44 volgt de oorspronkelijke historische verbinding van Amsterdam naar Den Haag. In het noorden ontspruiten de A5 en A9 aan de A4 als verbinding met Haarlem en Amsterdam. Samen vormen deze rijkswegen het hoofdwegennet in Haarlemmermeer. De grote ontwikkelingsgebieden in Haarlemmermeer vergen een goede ontsluiting. Bestaande ontsluitingsproblemen in de Bollenstreek moeten opgelost worden. De bereikbaarheid en robuustheid van het hoofdwegennetwerk is essentieel voor de economische positie van de Randstad. Bij calamiteiten op het hoofdwegennet moeten er alternatieve routes beschikbaar zijn via het regionale wegennet. Al deze eisen aan het wegennet noodzaken ons tot meer duidelijkheid in de hiërarchie van wegen, ontvlechting van regionale en lokale verkeersstromen en aanleg van nieuwe verbindingen.

De kamstructuur

In deze structuurvisie wordt een wegennetwerk uitgezet met een logische en hiërarchische verhouding tussen het nationale, regionale en lokale netwerk door de verschillende netwerken in lagen onder te brengen.

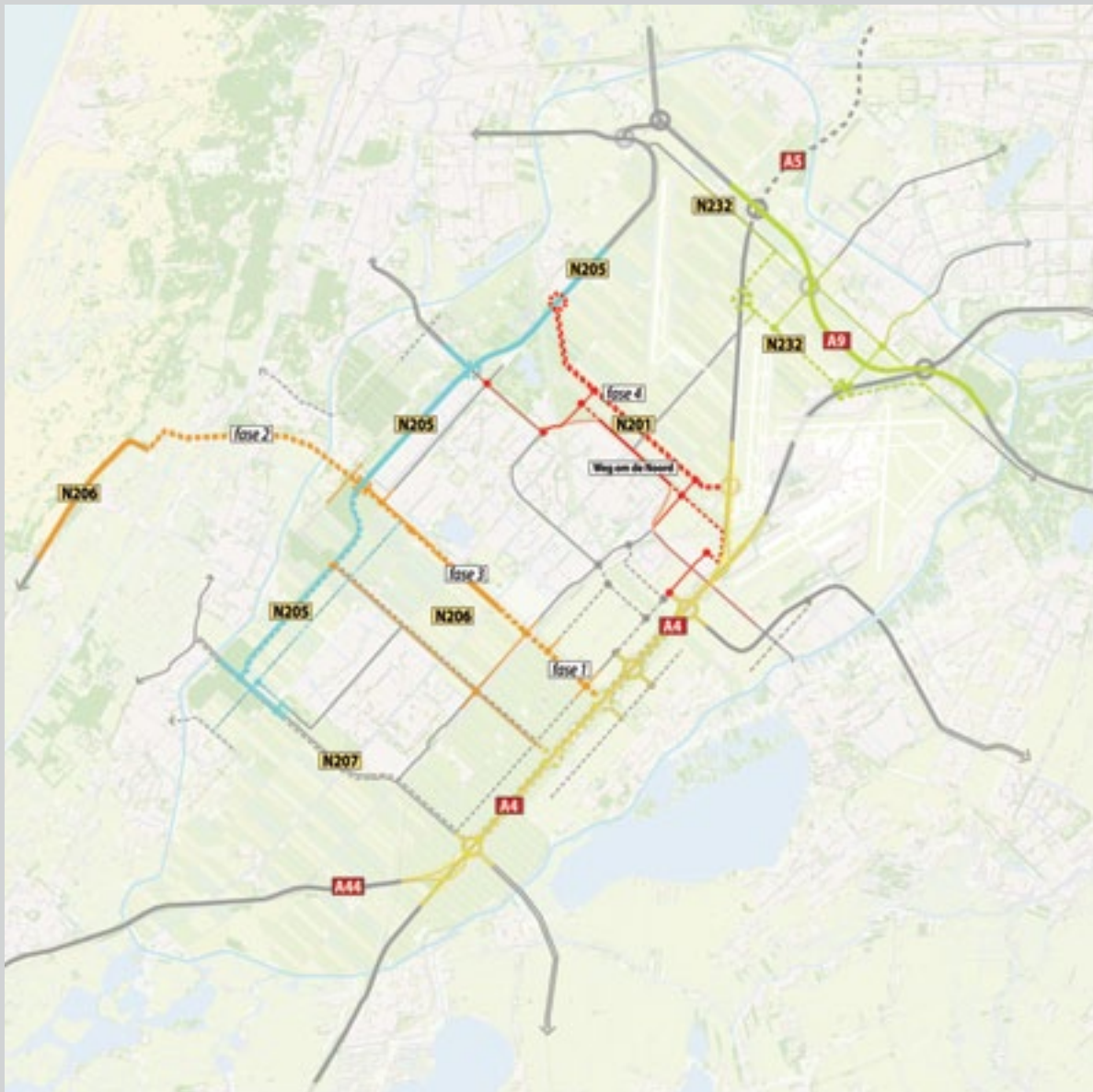
De eerste laag is de hoofdwegenstructuur van de A4, de A44 en de A9 en de A5, de noord-zuid gerichte 'stam'. De tweede laag wordt gevormd door de regionale verbindingen: de Schipholweg, het noordelijk deel van de N205 en de Drie Merenweg, de N201/Weg om de Noord, de Nieuwe Bennebroekerweg en de N207. De mogelijke aanleg van een nieuwe noordelijke verbinding, de Nieuwe Weg om de Noord, en eventueel later de doorgetrokken Noordelijke Randweg van Nieuw-Vennep komen ook op deze regionale laag. De regionale verbindingen worden benut voor doorgaand verkeer dat van de ene naar de andere hoofdweg rijdt en voor verkeer tussen de kernen. Op deze wegen geeft dat verkeer minder overlast dan wanneer het dwars door de kernen zou rijden. De stam en de haaks erop liggende regionale verbindingen vormen een 'kamstructuur'. De derde laag zijn de gebieds-ontsluitingswegen die weer haaks op de regionale wegen liggen.

Verbetering doorstroming op hoofdwegen

Bij Badhoevedorp wordt de A9 ten zuiden van de Schipholweg omgelegd. Hierdoor wordt niet alleen de leefbaarheid in Badhoevedorp sterk verbeterd. De omlegging heeft ook een stimulerende werking voor zowel de gebiedsontwikkeling ter plaatse als het onderliggende wegennet en de beoogde hof-infrastructuur.

Weginfrastructuur de 5 opgaven

- A9** Gebiedsontwikkeling Badhoevedorp
- N201** Gebiedsontwikkeling Hoofddorp
- N205** Gebiedsontwikkeling westflank
- N206** Verbinding Bollenstreek - A4
- N207** Nieuw-Vennep
- A4** Schiphol-Zuidas (hoogdynamische gebiedsontwikkeling)
- A5** Gebiedsontwikkeling Schipholdriehoek
- A44** Verbinding Leiden/Den Haag
- fase 1* Fasering



Opgaven Infrastructuur

Volwaardige verknoping A4 en A9

De kwaliteit van het hoofdwegennet wordt verbeterd door een volwaardige verknoping van de A4 en A9 in de vorm van een in het klaverblad geïntegreerd bogenalternatief in plaats van het oorspronkelijk overeengekomen doortrekken van de T106. Het knooppunt Badhoevedorp-West wordt geoptimaliseerd. De doortrekking van de A5-Westrandweg richting Amsterdam is al in uitvoering genomen.

Parallelstructuur langs de A4

Langs de A4 is een parallelstructuur noodzakelijk om de doorstroming van deze belangrijke route langs Schiphol en Amsterdam te garanderen. De parallelstructuur draagt tevens bij aan de ontvlechting van het nationale en regionale verkeer. Door het verkeer van en naar de luchthaven Schiphol en de woon- en werkgebieden in Haarlemmermeer eerst over de parallelstructuur te voeren, ontstaat een adequate en fijnmazige aansluiting op het hoofdwegennet.

Een deel van deze parallelstructuur wordt al gerealiseerd in het kader van de omlegging van de N201+ en de noordelijke en zuidelijke aansluiting N201+. Het gaat hierbij om het deel tussen de huidige N201 en de Nieuwe Bennebroekerweg. Deze structuurvisie beoogt de realisatie van een complete parallelstructuur tussen Burgerveen en Schiphol.

Voor nieuwe aansluitingen op het hoofdwegennet moeten reserveringen worden gemaakt voor de volgende locaties:

- A5: ter hoogte van de verlengde Tweeduizend EI in de Schipholdriehoek;
- A5: ter hoogte van de Nieuwe Weg om de Noord, de N201;
- A4: ter hoogte van de verlengde Tweeduizend EI en P3 bij Schiphol;
- A4: ter hoogte van de Nieuwe Bennebroekerweg. Behalve de ontsluiting van Hoofddorp en de westflank wordt hier de grootschalige ontwikkeling in het oostelijk deel van Park21 rechtstreeks aangesloten op de A4, inclusief voldoende parkeergelegenheid in de door Schiphol belemmerde zone;
- A4: ter hoogte van de door te trekken Noordelijke Randweg bij Nieuw-Vennep.

Nieuwe verbindingen in het regionale weggennet

De ontwikkelingsgebieden voorzien in een bebouwing met een omvangrijk volume. Hiervoor is een passende ontsluitingsstructuur met nieuwe aansluitingen op het regionale weggennet noodzakelijk. Voor de aanleg van deze nieuwe polderwegen wordt ruimte gereserveerd tussen de bestaande polderwegen. Deze circa 60 meter brede reserveringsstroken moeten geschikt zijn voor diverse, ook nieuwe functies of combinaties daarvan. Afhankelijk van de aard van de verbinding



kan het gaan om een autoweg, een (hoogwaardige) buslijn, al dan niet utilitaire, dat wil zeggen voor woon-werk- of schoolverkeer bedoelde fietspaden, parkachtige groenstroken en/of wandel- en ruiterspaden. De nieuwe gebiedsontsluitingswegen sluiten direct aan op de hierboven aangegeven kamstructuur; de oude polderwegen niet (meer).

De aanleg van deze nieuwe wegen geeft de overbelaste oude polderwegen weer de ruimte. Verdere verzwaring van deze wegen zou overigens ook op de lange termijn geen structurele oplossingen meer bieden. Tevens zouden ze door verdere verzwaring hun cultuurhistorisch karakter definitief verliezen. Juist vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit wordt het gebruik van de bestaande polderwegen, evenals dat van de Ringdijk, waar mogelijk beperkt tot bestemmingsverkeer en agrarisch verkeer. Daarnaast bieden de polderwegen een robuust fietsnetwerk voor de recreant.

Structurerende verbindingen voor nieuwe ontwikkelingen

Binnen de regionale wegenstructuur zijn zes structurende verbindingen te benoemen. Deze verbindingen zijn bepalend om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Ze borgen de doorstroming en een goede regionale bereikbaarheid. Met het toekomstbestendig maken van deze structurende verbindingen neemt Haarlemmermeer een schielsprong in bereikbaarheid.

Structurende verbinding: ontsluiting Badhoevedorp

De problematiek van de wegenstructuur in de Schipholdriehoek – het gebied omsloten door de rijkswegen A4, A5 en A9 – is te vergelijken met die van de oude polderwegen in Haarlemmermeer. De aansluiting van Badhoevedorp op het regionale wegennet moet worden verbeterd. Dit geldt voor de Schipholweg als regionale verbinding tussen Haarlem, Amstelveen en Schiphol en voor de Sloterweg als lokale verbinding tussen Badhoevedorp en het gebied ten zuiden van de omgelegde A9.

In het Masterplan en het Verkeerstructuurplan Badhoevedorp-Centrum krijgt de Schipholweg in het dorp de functie van lokale ontsluitingsweg. Dit betekent dat het regionale verkeer buiten de omgelegde A9 dient te worden geleid. Nadere studie moet uitwijzen of de huidige Tweeduizend El ingezet kan worden als regionale verkeersweg, de omgelegde Schipholweg.

Aan de westzijde van Badhoevedorp dient de omgelegde Schipholweg weer aangesloten te worden op de N232, de Schipholweg. Voor de toekomst wordt de mogelijkheid opgehouden om ook een aansluiting op de A5 te creëren. Aan de oostzijde wordt de Loevesteinse Randweg met een viaduct over de A4 benut voor een aansluiting op de N232. Gelijktijdig kunnen dan in het gebied van de Elzenhof de huidige verkeers-



knelpunten worden meegenomen. Tevens wordt ruimte gereserveerd en daarmee de mogelijkheid open gehouden voor een aansluiting op de A4.

Het voornemen om een hoogwaardig-openbaar-voerverbinding (hov) te realiseren op de huidige Schipholweg gaat goed samen met de beoogde ontsluiting voor lokaal verkeer. Hiervoor wordt bij de omlegging van de A9 al rekening gehouden met een tunnel in de Schipholweg ter hoogte van de doorgetrokken T106. Deze is voorlopig bestemd voor auto- en fietsverkeer om de huidige functie van de Schipholweg te continueren. Zodra de Schipholweg oftewel de N232 eveneens is omgelegd, ontstaat ruim baan voor de hov die haltes krijgt op het bedrijventerrein Lijnden en in Badhoevedorp.

Structureerende verbinding: Nieuwe Sloterweg

De Sloterweg is een smalle polderweg en niet geschikt als robuuste ontsluiting. En zeker niet als het beoogde viaduct over de A9 er komt. De oplossing is de aanleg van een nieuwe weg, de Nieuwe Sloterweg, parallel aan de bestaande Sloterweg. Bij de verlegging van de verbinding naar het oosten kan gebruik gemaakt worden van de oplopende hoogte van de A9, waardoor met relatief beperkte investeringen een half verdiepte tunnel kan worden gerealiseerd. De Nieuwe Sloterweg sluit aan op de Tweeduizend EI en de Schipholweg. De bestaande Sloterweg wordt afgewaardeerd

tot een weg voorbestemmingsverkeer, agrarisch vervoer en fietsverkeer.

T106

De T106 wordt vanaf de rotonde in het bedrijventerrein Lijnden doorgetrokken met nieuwe aansluitingen op de omgelegde A9 en de Tweeduizend EI. Hiermee wordt de dringend noodzakelijke verbetering van de verbinding van en naar Amsterdam gerealiseerd en de regionale verbinding met Schiphol versterkt. Tevens biedt deze doortrekking van de T106 een structurele oplossing voor de verbinding tussen Badhoevedorp en Hoofddorp.

Structureerende verbinding: Nieuwe Weg om de Noord

Op het deel van de N201 ten noorden van Hoofddorp, de Weg om de Noord, wordt zowel het regionaal verkeer vanuit Heemstede, als het lokaal verkeer vanuit de wijken Floriande, Overbos, Bornholm, Hoofddorp-Centrum, Hoofddorp-Noord, Hoofddorp-Oost en het bedrijventerrein Hoofddorp-Noord afgevoerd dat op de A4, in de Beukenhorsten of op Schiphol moet zijn. En tegelijkertijd uiteraard het lokale en regionale verkeer in omgekeerde richting. Er is geen scheiding van regionaal en lokaal verkeer.

Tussen de brug bij Cruquius en de aansluiting met de A4 is de maximale capaciteit anno 2011 haast bereikt. De provincie Noord-Holland wil de bestaande gelijkvloerse kruisingen op meerdere

plaatsen ongelijkvloers maken. Deze maatregelen hebben grote gevolgen voor de functie van de weg en de relatie tussen diverse gebieden in Hoofddorp. Door de groei van Hoofddorp-Noord loopt de weg er deels door de wijk, waardoor op die plaatsen de oudere en nieuwere delen van de wijk van elkaar worden gescheiden. Het verder opwaarderen van de N201, zowel binnen als ten noorden van Hoofddorp, beperkt de ontwikkelingsmogelijkheden van wijken als Hoofddorp-Noord en Hoofddorp-Oost. De scheiding tussen de wijken en de aan de andere kant van de weg gelegen recreatiegebieden en woonbuurten wordt daardoor sterk vergroot. Door de verdere toename van het verkeer zijn de maatregelen die de provincie voorstelt onvermijdelijk, tenzij er voor een alternatief wordt gekozen.

Vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is een nieuwe weg gewenst. Deze nieuwe weg dient meerdere doelen tegelijk en versterkt het regionale wegennet. 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.

De nieuwe weg kan ten noorden van de bestaande N201 worden aangelegd en loopt van de N205,

nabij de Geniedijk, naar de A5. De nieuwe weg maakt diverse ontwikkelingen mogelijk: verdichting van Hoofddorp-Centrum, verdere ontwikkeling van de Groene Hoek, De Hoek-Noord, Hoofddorp-Noord, Hoofddorp-Oost en de Van Heuven Goedhartlaanzone, de bouw van woningen aan de rand van het Haarlemmermeerse Bos en het afwaarderen van de N201, de Kruisweg+ om de Noord.

De nieuwe Weg om de Noord heeft ook een relatie met de ontwikkeling van de Schipholdriehoek. Op termijn komt daar mogelijk de aansluiting van het onderliggende wegennet op de A5. Samen vormen de aansluitingen op de A5 van de toekomstige N201 en N232, de verlegde Schipholweg, een robuuste verbinding van de woonwijken van Hoofddorp en de achterliggende gebieden met de grote werkgelegenheidsgebieden rond Schiphol en Amsterdam.

De nieuwe Weg om de Noord versterkt de relatie van Haarlemmermeerse Bos met Overbos en Floriande. De regionale route ten noorden van Hoofddorp biedt tevens perspectief voor een route vanuit de Bollenstreek, via N205, naar Schiphol. Ten slotte draagt deze route bij aan de ontsluiting van het noordelijke deel van de westflank.

Een heldere hiërarchie in de verkeersstructuur rond Hoofddorp levert bovendien een bijdrage aan de oplossing van knelpunten in de verkeerscirculatie in het centrum van Hoofddorp. De Beukenhorsten

krijgen via de Taurusavenue een eigen aansluiting op de A4. Deze aansluiting wordt ontlast door het aansluiten van de verplaatste N201 op de A5. Bijzonder en waardevol is bovendien dat Hoofddorp door de ruimte die ontstaat op de oude N201 een eigen aansluiting krijgt op Schiphol via het bestaande viaduct over de A4.

**Structureerende verbinding:
Hoofddorp-Nieuw-Vennep**

De functie van de Spoorlaan zal steeds belangrijker worden. Zeker zodra de nieuwe aansluiting op de A4 – de zuidelijke aansluiting A4-N201+ – gereed is. Veel verkeer zal via de nieuwe Bennebroekerweg en de Spoorlaan richting Hoofddorp en Nieuw-Vennep gaan. De Spoorlaan fungeert als nieuwe hoofdontsluiting en als een ‘verdeeltweg’ voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep. De Spoorlaan ontlast daarmee de provinciale Hoofdweg-oostzijde als belangrijke lokale verbindingsweg. De Spoorlaan zal hiervoor wel verzwaaard moeten worden tot tweemaal twee rijstroken.

Bennebroekerweg

De noodzaak om de huidige Nieuwe Bennebroekerweg door te trekken naar de A4 is onomstreden. Verder is in de Grensstreekstudie Bollenstreek de wens geuit om de N206 vanuit De Zilk te verbinden met de A4. Deze relatie zou via de Nieuwe Bennebroekerweg gerealiseerd kunnen worden. De combinatie van de behoefte aan hoogwaardig openbaar vervoer, de ontsluiting van delen van

Hoofddorp, de Ring Hoofddorp en de gewenste regionale aansluiting op de A4 maakt een grotere capaciteit van de weg noodzakelijk. De weg zal dan ook tweemaal twee rijstroken moeten krijgen

De oorspronkelijke Bennebroekerweg is een oude polderweg van twee rijstroken en doorsnijdt de polder van oost naar west, van Rijsenhout tot Zwaanshoek. De weg passeert en raakt Hoofddorp aan de zuidzijde. Het deel van de Bennebroekerweg ten zuiden van Hoofddorp is reeds uitgebreid met een parallelweg, de Nieuwe Bennebroekerweg. Op deze weg komt het verkeer samen uit Floriande (uitgezonderd de noordelijke eilanden), Toolenburg, De President en de ontwikkelingen in Hoofddorp Zuid. Ook het verkeer uit de westflank zal gebruik gaan maken van deze nieuwe weg. De verdere verbinding naar de A4 loopt via de Spoorlaan of de N205. Samen met de Spoorlaan, de N205 en de N201, de Weg om de Noord, vormt de Nieuwe Bennebroekerweg de ‘Ring Hoofddorp’. Over dit deel van de Bennebroekerweg zal bij de ontwikkeling van de westflank een hov-buslijn komen te rijden. Het verkeer van de westflank kan niet via het bestaande netwerk worden afgewikkeld. De aanleg van nieuwe verbindingen of het uitbreiden van de bestaande wegen is derhalve noodzakelijk.

Definitieve vaststelling tracé

Hoewel noodzakelijk, is de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg gezien vanuit ruimtelijke



kwaliteit ongunstig voor de relatie tussen Hoofddorp en Park21. Om vanuit Hoofddorp het park te bereiken, moeten niet alleen de oude Bennebroekerweg, maar ook de hov-baan, de benodigde geluidswal en de tot tweemaal twee rijstroken verbrede Nieuwe Bennebroekerweg worden overgestoken. In feite ontstaat een vergelijkbare situatie als bij Floriande (de Eilanden) ten opzichte van de Boseilanden en bij Overbos ten opzichte van het Haarlemmermeerse Bos. Beide parken worden door de vele infrastructuur praktisch gescheiden van de gebruikers. Dit is een ongewenste en onnodige situatie. Varianten op de samenstelling van deze wegen kunnen deze bezwaren wegnemen of deels ondervangen, maar hebben ook weer hun eigen nadelen.

Voor de keuze van het definitieve tracé voor de verbinding van de Bollenstreek met de A4 speelt de ruimtelijke ontwikkeling van de westflank en Park21 een doorslaggevende rol. Het tijdstip waarop deze grote ontwikkelingen hun beslag krijgen is ook bepalend voor het moment waarop het tracé moet worden vastgesteld. Zolang de eerste fase van de westflank zich nog oriënteert op Cruquius en Lissersbroek kan volstaan worden met de huidige tweemaal één rijbanen van de Nieuwe Bennebroekerweg, aangevuld met een tracé voor de hov-verbinding. Voordat Park21 in de uitvoeringsfase komt, moet ook de ruimtelijke reservering voor de beoogde verbinding zijn vastgesteld.

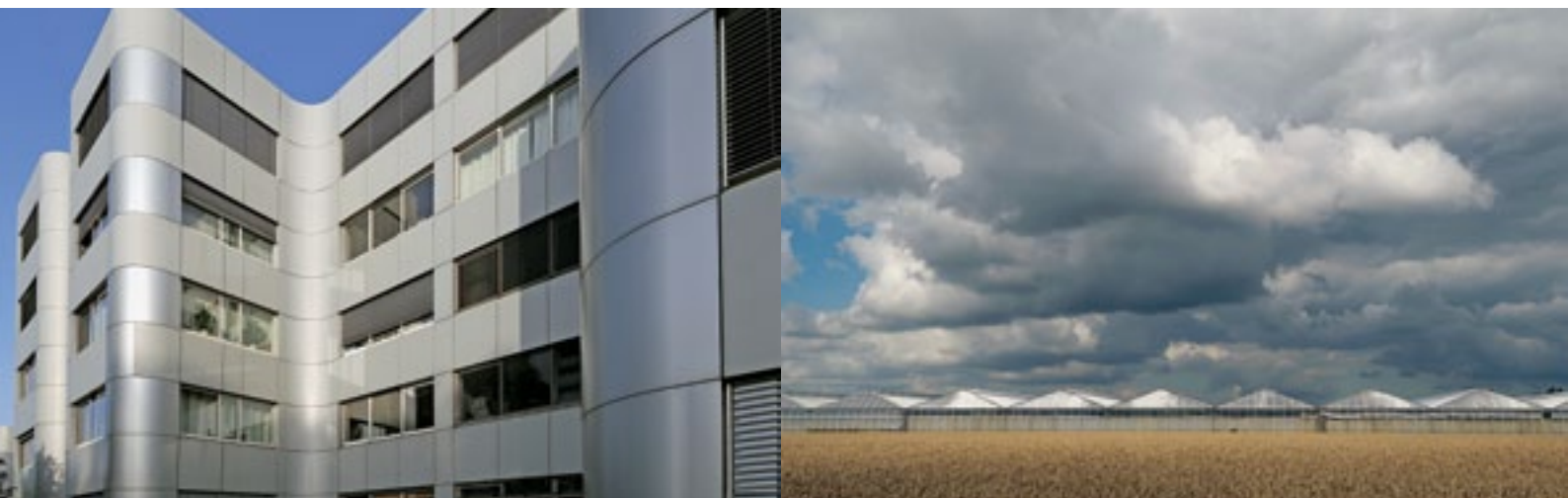
Voor de realisering van de benodigde capaciteit van tweemaal twee rijstroken speelt de gewenste doortrekking van de N206-N208 in de Bollenstreek naar de N205 en de Nieuwe Bennebroekerweg een cruciale rol. Tot het moment van aanleg van deze weg kan volstaan worden met een ruimtereservering en behoudt de Nieuwe Bennebroekerweg, inmiddels aangesloten op de A4, een lokale functie.

Structurende verbinding:

Drie Merenweg-N205

De N205 verbindt de N207 ten zuiden van Nieuw-Vennep met de A9 bij het knooppunt Raasdorp en vervolgens met Haarlem. De regionale wegen in Haarlemmermeer (N201, N207, N205 en Nieuwe Bennebroekerweg) worden in de Netwerkvisie van Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, Rijkswaterstaat en gemeente Amsterdam gezien als een omleidingsroute om bij calamiteiten op de A4 en de A10 om Amsterdam en Schiphol bereikbaar te houden. In deze visie zou de N205 tussen de aansluiting bij de N207 en de Nieuwe Bennebroekerweg op termijn ook nog eens moeten worden verdubbeld van tweemaal één naar tweemaal twee rijstroken. En dat op een locatie waar in het kader van de ontwikkeling van de Westflank een grote waterplas moet komen; niet alleen voor recreatie, maar vooral voor waterberging.

Haarlemmermeer is voorstander van een robuust regionaal wegennetwerk waar N201, N207, N205 en



Nieuwe Bennebroekerweg onderdeel van uit maken. Wij gaan daarbij uit van het op termijn realiseren van de parallelstructuur van de A4, omdat dit in onze ogen een uitstekende manier is om de doorstroming op de A4 te verbeteren, doordat lokale en doorgaande stromen van elkaar gescheiden worden.

Structureerende verbinding: N207

De provinciale weg N207 ten zuiden van Nieuw-Vennep wordt tussen de A4 en de N205 verdubbeld tot tweemaal twee rijstroken. Ter hoogte van de Nieuwerkerkerktocht is een fietstunnel benodigd om Nieuw-Vennep vanuit Vennepershout met het zuidelijk deel van Haarlemmermeer met de Olmenhorst en de westflank te verbinden.

(HOOGWAARDIG) OPENBAAR VERVOER

Openbaar vervoer is een essentieel onderdeel in de mobiliteit. In deze structuurvisie willen we een kwaliteitsprong maken door meer hoogwaardig openbaar vervoer (hov) in de plannen op te nemen. Samen met de Stadsregio Amsterdam en andere regiogemeenten is hiervoor een visie ontwikkeld. In deze Ov-visie 2010-2030 Stadsregio Amsterdam; 'Regionaal ov als impuls voor de Metropool Amsterdam' worden de ambities van de Stadsregio Amsterdam onderbouwd op basis van demografische en ruimtelijke ontwikkelingen. De Metropoolregio Amsterdam wil de concurrentie aangaan met andere

Europese metropolen. Dit vraagt om economische en ruimtelijke kwaliteiten. Maatschappelijke trends en ontwikkelingen veranderen de verplaatsingspatronen van mensen. Dit leidt tot zwaardere verkeerstromen langs verschillende verbindingen naar, vanuit en binnen de Metropoolregio Amsterdam. Hierdoor kunnen zowel de wegen als het openbaar vervoer soms structureel overbelast raken.

Om de Metropoolregio Amsterdam duurzaam te laten functioneren is een robuust en flexibel verkeers- en vervoersnetwerk van groot belang. Het regionaal openbaar vervoer speelt daarbij de hoofdrol omdat het mensen flexibiliteit en keuzes biedt om activiteiten te ontplooiën. Het vergroot de aantrekkingskracht van de Metropoolregio als vestigingsplaats voor bewoners, bedrijven en voorzieningen. Openbaar vervoer wordt gezien als een ruimtelijke kwaliteit. Het bundelt en structureert vervoerstromen en stuurt hiermee ruimtelijke ontwikkelingen. Openbaar vervoer biedt een serieus alternatief voor de auto, zeker op drukke tijden en vooral bij zwaarbelaste verbindingen. Het is bovendien een schoon en efficiënt alternatief voor de auto en het vervult een basisbehoefte voor mensen die geen auto kunnen, willen of mogen rijden.

Om deze functies adequaat te vervullen, wil Haarlemmermeer met de partners uit de Stadsregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en het Rijk het regionaal openbaar vervoer de komende

twee decennia verbeteren en uitbreiden. Als doel is gesteld dat het openbaar vervoer gaat functioneren als drager van de Metropoolregio Amsterdam.

Het bovenregionale ov-netwerk: het spoor

Schiphol is internationaal een belangrijk knooppunt voor de hogesnelheidslijnen. Nationale intercity-treinen die gebruik maken van de Schiphollijn stoppen eveneens op, of beter: onder, de luchthaven. Het is gewenst dat de intercity's ook vaker stoppen op station Hoofddorp. De Sprinters die gebruik maken van de Schiphollijn, stoppen al wel in Hoofddorp en Nieuw-Vennep. In 2012 wordt op deze lijn ook station Sassenheim geopend, net iets zuidwestelijk van Haarlemmermeer.

Op dit moment stoppen de sprinters in de richting van Leiden tweemaal per uur, binnenkort wordt de frequentie naar verwachting verhoogd naar viermaal per uur. Aan de noordkant van de gemeente ligt de lijn Haarlem-Amsterdam. Op deze lijn wordt in 2012 het station Halfweg-Zwanenburg geopend. Westelijk van de Ringvaart ligt de oude lijn Haarlem-Leiden met daaraan het station Hillegom. Dit station kan interessant zijn voor de toekomstige bewoners van de westflank. Dit spoornetwerk is bij uitstek geschikt voor het bundelen van grote vervoersstromen en biedt een interessant alternatief voor de auto op de drukste verbindingen. Voor Haarlemmermeer is dit alternatief van groot belang vanwege de grote in- en uitgaande pendelstromen.

Het regionale ov-netwerk

In de visie van de Stadsregio Amsterdam zijn een aantal belangrijke knooppunten en interessante plekken vastgesteld die door het ov-netwerk moeten worden verbonden. Er is gekozen voor twee typen ov-netwerken: hoogdynamisch en laagdynamisch. Hoogdynamisch betekent dat de haltes dichtbij de plaatsen liggen waar om openbaar vervoer wordt gevraagd en er met hoge snelheden en intensieve frequentie wordt gereden. Bij een laagdynamisch netwerk wordt er bewust gekozen voor situering op afstand, lagere snelheden en een lagere frequentie.

De leefmilieus die aangedaan worden door het ov zijn sturend voor de keuze van een laag- of een hoogdynamisch netwerk. Er zijn directe lijnen met hogere dichtheden in de hoogstedelijke omgevingen, lijnen om de voorsteden direct te ontsluiten en lijnen waar je met de auto of fiets naartoe gaat. De haltes worden ontmoetings- en verzorgingslocaties die aantrekkelijk zijn voor de doelgroep. In het regionale ov-netwerk zijn de belangrijkste bestemmingen binnen de stadsregio hoogfrequent met elkaar verbonden, met hooguit één overstap op een hoogwaardig knooppunt.

Twee regionale lagen

Het ov-netwerk bestaat uit verschillende samenhangende lagen. Naast het nationale en internationale vervoer met intercity's en hogesnelheidslijnen zijn er twee regionale lagen.

De eerste laag is een combinatie van regionale treinen en de stadsgewestelijke metro. De regionale trein wordt ART genoemd, de Amsterdamse RegioTrein, en is een nieuwe regionale formule van sprinters en sneltreinen. De regionale trein en de metro bieden gezamenlijk een hoge snelheid, een grote capaciteit en een grote betrouwbaarheid. Zij vormen daarmee de ruggengraat van het regionale openbaar vervoer.

Op de tweede regionale laag gaat het in de eerste plaats om hoogwaardige vormen van tram- en busvervoer. Deze trams en bussen hebben vrije banen en voorrang op kruisingen en kunnen daardoor eveneens rijden met een hoge frequentie, behoorlijke snelheden en een grote betrouwbaarheid. De Zuidtangent is een voorbeeld van zo'n verbinding. Deze hov-lijnen zijn zowel snelle directe verbindingen tussen woongebieden en concentraties van werkgelegenheid als lijnen die de mogelijkheid bieden om op stations over te stappen op nog snellere treinverbindingen met de steden in de Randstad en de rest van Nederland.

Daarnaast rijden op de tweede laag reguliere bussen die vooral bestemd zijn voor het verkeer binnen de gemeente en binnen de kernen en daarbij ook vaak de stations aandoen. Dit onderliggende fijnmazige netwerk vormt het haarvatenstelsel van het openbaar vervoer.

HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOER (HOV)

Haarlemmermeer kent al een hoogwaardige buslijn, de Zuidtangent. De hoofdroute van deze hov-lijn loopt van Haarlem NS, via Vijfhuizen, Hoofddorp NS, Schiphol Plaza en Amstelveen naar Amsterdam Bijlmer NS. Een zijtak voert van Nieuw-Vennep, via Getsewoud, Hoofddorp NS en Schiphol Plaza naar Amsterdam-Zuid.

Beide lijnen bieden bij de stations Hoofddorp en Schiphol Plaza de mogelijkheid om over te stappen op de trein. Tegelijkertijd verzorgen zij een directe verbinding tussen de woongebieden en de werkgelegenheid op Schiphol-Centrum, -Zuid en -Noord, in Haarlem en in Amsterdam-Zuid. Door de hoge frequentie en de hoge betrouwbaarheid zijn deze lijnen zeer succesvol. De oorspronkelijke verwachtingen van het gebruik zijn ver overtroffen.

De nieuw te ontwikkelen woongebieden in de westflank moeten ontsloten worden met hoogwaardig openbaar vervoer. Deze hov-lijn zou een verbinding moeten vormen tussen de nieuwbouw bij Lissbroek en ten westen van Nieuw-Vennep, Floriande-Zuid, het Huis van de Sport, de Zuidrand, ACT (A4-Zone-West) en station Hoofddorp. De lijn kan echter ook via Lisse en Sassenheim doorgetrokken worden naar het zuiden, naar station Sassenheim. Deze variant maakt de overstap mogelijk op de trein naar Leiden en Den Haag.



Het noordelijke deel van de westflank, bij de Stichting Epilepsie Instellingen Nederland (SEIN) en Cruquius, kan een hov-ontsluiting krijgen door de huidige buslijn 140 op te waarderen tot een hov-lijn. Deze buslijn loopt van Haarlem, via Heemstede, Hoofddorp NS en Aalsmeer, naar Uithoorn.

Het al langer bestaande plan voor een oosttak van de Zuidtangent wordt binnenkort gerealiseerd. Deze oosttak biedt een verbinding vanaf station Hoofddorp, via de Beukenhorsten, Schiphol Logistic Parc en Schiphol-Rijk, naar Aalsmeer en Uithoorn.

Er wordt gestudeerd op nog drie andere hov-verbindingen. De eerste is een directe verbinding tussen Haarlem en de Amsterdamse Zuidas en Schiphol via Badhoevedorp. De tweede verbinding loopt van station Hoofddorp, via Schiphol-Rijk, Schiphol-Oost en Schiphol-Noord naar Amsterdam-Zuid. Ten slotte worden de mogelijkheden onderzocht van een zogenaamde Westtangent, een verbinding van Schiphol, via Badhoevedorp en de Westelijke Tuinsteden, naar Amsterdam-Sloterdijk.

Voor de inwoners van de westflank ter hoogte van Nieuw-Vennep is het interessant om een busverbinding te hebben met de stations van Nieuw-Vennep en Hillegom, waar dan overgestapt kan worden op de naar verwachting binnenkort viermaal per uur rijdende sprinters.

Vertrammings

Een eventuele vertrammings van een of meer hov-verbindingen wordt actueel wanneer de capaciteit van de bestaande hov-busverbinding Haarlem-Hoofddorp-Schiphol niet meer toereikend is om het benodigde aantal reizigers te vervoeren. Met vertrammings wordt overigens niet per se letterlijk de inzet van trams bedoeld. Het kan gaan om allerlei op rails rijdend vervoer, zoals sneltrams en zogenaamde tramtreinen. In principe komt het huidige tracé van de Zuidtangent voor vertrammings in aanmerking.

Voor Hoofddorp-Centrum is vanwege het stedelijke volume dat hier wordt ontwikkeld naar onze mening een hov-lijn door het centrum noodzakelijk. Het is nog een vraag of dit dan niet ook maar direct een railverbinding moet worden. De invulling van de stedenbouwkundige ontwikkelingen en het volume van het daarbij behorende programma in Hoofddorp-Noord kunnen van grote invloed zijn op het tijdstip van de vertrammings van de Zuidtangent. Tenminste, als gekozen wordt voor een tracé rechtstreeks door Hoofddorp-Noord en de noordzijde van Hoofddorp-Centrum. De ontwikkeling van Hoofddorp-Noord biedt dus kansen een directe verbinding van Hoofddorp met Schiphol Plaza en Schiphol-Oost mogelijk te maken. Een tweede hov-railverbinding kan aan de orde komen wanneer grootschalige ontwikkelingen zoals de voor de Olympische Spelen opgehouden ruimte, een pretpark, de nieuwe RAI en dergelijke worden ontsloten via een parallelle route westelijk



van de A4, door het gebied ten oosten van Nieuw-Vennep en door het oostelijk deel van Park21. Deze railverbinding wordt dan verknoopt met de bestaande busverbinding van Alphen aan den Rijn naar Schiphol en in Hoofddorp samengevoegd met de Zuidtangent.

Op het moment dat de huidige hov-tunnel naar Schiphol wordt benut voor een railverbinding ontstaat de noodzaak voor een tweede snelle verbinding met Schiphol. Niet alle buslijnen lenen zich voor vertramming. De Schipholtunnel laat geen gecombineerd gebruik van tram en bus toe. Het verdient de voorkeur de Schipholtunnel vrij te maken voor een railverbinding om zo vertramming mogelijk te maken. De hov-bussen kunnen gebruik maken van een deel van de oude N201 om vervolgens via de Loevesteinse Randweg naar Schiphol Plaza te rijden of via de Beechavenue naar Schiphol-Rijk en Schiphol-Oost. Door de aanleg van de nieuwe N201 blijft er op het bestaande deel van de weg ruimte over voor deze hov-buslijnen. Hiervoor dient dan wel een ongestoorde passage met een viaduct onder de A4 door te worden gecreëerd.

- 4 Inleiding
- 4.1 De opgave voor duurzaamheid
- 4.2 De opgave voor het landschap
- 4.3 De opgave voor het water
- 4.4 De opgave voor de infrastructuur
- 4.5 De opgave voor versterken van de stedelijke kwaliteit**
- 4.6 De opgave voor de hoogdynamische Schipholregio
- 4.7 De opgave voor het laagdynamische Westen

Stedelijk

De opgave voor versterken van de stedelijke kwaliteit

VERSTERKEN VAN DE STEDELIJKE KWALITEIT

Met 143.000 inwoners en de potentie om door te groeien naar een bevolkingsomvang van 170.000 inwoners heeft Haarlemmermeer veel te winnen bij een versterking van de hoogstedelijkheid. Daarbij is de ontwikkeling van Hoofddorp als grootste kern en vanwege de centrale ligging in de gemeente zeer belangrijk voor Haarlemmermeer. Bij stedelijkheid denken we in deze structuurvisie overigens niet alleen aan hoogbouw en een sterke verdichting van het grondgebruik. Dit zijn elementen, maar het gaat hier om de functie van stedelijkheid: de beleving en de begrijpelijkheid. Stedelijkheid wordt bepaald door een hoge concentratie van voorzieningen en de ervaring van geborgenheid en bereikbaarheid.

De stedelijkheid in Haarlemmermeer concentreert zich nu en in de toekomst vooral op Schiphol en in Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Bezien op de schaal van de Metropoolregio Amsterdam heeft Haarlemmermeer met de combinatie van deze locaties en de plannen voor het metropolitane Park21 een kans om de stedelijkheid te versterken.

Bij de ruimtelijke ontwikkeling kunnen structurerende elementen worden ingezet voor versterking van de stedelijkheid. In deze structuurvisie zijn deze gericht op de relatie en verbindingen tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. De vraagstukken hierbij zijn de positionering van Park21, de bereikbaarheid van Park21 vanuit beide kernen en de ligging en vormgeving van de verbinding tussen de Bollenstreek en A4. Een vraagstuk over het schaalniveau van de invulling en de stedenbouwkundige vormgeving van de Zuidrand van Hoofddorp hangt hier nauw mee samen. Het gaat hier om belangrijke ruimtelijke en functionele keuzes die in samenhang moeten worden benaderd. Het een belangrijke ontwerpogave die de thans nog afzonderlijke projecten te boven gaat.



Hoofddorp

Hoofddorp is een exponent van Haarlemmermeer als atypische stad. Haarlemmermeer wil deze sterk gevarieerde en atypische stedelijkheid zoveel mogelijk benutten. De uitdaging voor de ruimtelijke ontwikkeling is de diversiteit aan woonomgevingen en stedelijke milieus in stand te houden en waar mogelijk uit te breiden.

Hoofddorp biedt een unieke combinatie van woonmilieus en voegt daarmee een eigen kleur toe aan het stedelijke palet van de regio. Nieuwe ontwikkelingen binnen Hoofddorp worden zo compact mogelijk uitgevoerd, moeten passen bij de identiteit van Hoofddorp en een herkenbare kwaliteitsverbetering opleveren. Er ligt in Hoofddorp een kans op kwaliteitsverbetering en verhoging van de belevingswaarde door het NS-station en omgeving zowel ruimtelijk als functioneel te verbinden met het centrum. Daarnaast blijft Haarlemmermeer in Hoofddorp streven naar diversiteit in woonmilieus, zolang die passen bij de identiteit en het imago van deze kern. Hoogbouw en intensieve laagbouw zijn opties voor de verdere verstedelijking. De verstedelijking en kwaliteitsverbetering moeten gepaard gaan met het behoud van het (open) landschap. Dit betekent dat eerder voor herstructurering dan voor uitbreiding wordt gekozen. Waar mogelijk zullen, uiteraard op maat, wonen, werken en voorzieningen worden vermengd.

Toename van het aantal woningen

De woonopgave onderscheidt zich in de periode tot 2020 met een plancapaciteit van tussen de 4.000 en 5.000 woningen. Er zijn reeds plannen voor 3.300 woningen. Na 2020 bieden zich mogelijkheden aan om de woningvoorraad aanzienlijk te laten groeien. Die ruimte wordt enerzijds gecreëerd door herstructurering en transformatie van enkele bedrijven- en sportterreinen. Anderzijds ontstaat ruimte door het werkgebied ten oosten van het spoor te verbinden met het centrum en het woongebied aan de westzijde van het spoor. Hierdoor komen er ontwikkelingsmogelijkheden voor Hoofddorp die een schaa sprong voor deze kern kunnen betekenen.

Een herstructurering van Hoofddorp-Noord en de aanleg van de Nieuwe Weg om de Noord, zoals toegelicht bij de opgave voor de infrastructuur, bieden belangrijke kansen voor een positieve herprofilering van de buurt. Bovendien wordt de verbinding met Schiphol en ACT voor Hoofddorp verbeterd.

Volgens de planning is in 2012 een nieuwe afrit van de A4 gerealiseerd. Tussen de A4 en de Van Heuven Goedhartlaan komt een nieuwe verbindingsweg. Deze weg met tweemaal twee rijstroken wordt ingepast in de planontwikkeling van Beukenhorst-Zuid. Het weggedeelte in Beukenhorst-Oost-Oost wordt hierop aangesloten. In Beukenhorst-Oost zijn er plannen voor 250.000 m² bruto vloeroppervlak

(bvo) aan kantoren en 16.0000 m² bvo aan bedrijfsruimte op een knooppuntlocatie.

Nieuw-Vennep

Nieuw-Vennep heeft een vergelijkbare groei doorgemaakt als Hoofddorp: van een kruisdorp naar een stedelijke kern met een eerste ringweg om de nieuwbouwwijken – de Dreven – te ontsluiten. Na de verdere uitbreiding is een tweede ringweg buitenlangs aangelegd. Sinds de bouw van Getsewoud dreigen deze ringwegen vol te lopen. Door het creëren van nieuwe dwarsverbindingen tussen de eerste en de tweede ring is er een rasterstructuur ontstaan die op natuurlijke wijze opgaat in het regionale grid.

Nieuw-Vennep is in grootte de tweede woonkern van Haarlemmermeer. Het uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling en vormgeving van Nieuw-Vennep is dat het kleinschalige karakter van het dorp wordt gehandhaafd. Dit betekent niet dat er geen ontwikkelingen zullen of kunnen plaatsvinden. Nieuwe plannen zullen echter qua beleving moeten passen bij het kleinschalige karakter van het dorp. Bij het ontwikkelen van (nieuw)bouwlocaties geldt bovendien als randvoorwaarde dat de structuur van de IJweg, Venneperweg, de Dreven en de Hoofdvaart niet wordt aangetast.

Getsewoud

De bouw van de Vinex-woonlocatie Getsewoud aan

de westzijde van het dorp Nieuw-Vennep in de periode 1997-2008 betekende een verdubbeling van zowel het aantal woningen als van het aantal inwoners. De toename van het aantal inwoners vraagt om een verdere ontwikkeling van het hoofdwinkelcentrum in de dorpskern van Nieuw-Vennep. Hiervoor is een ontwikkelingsperspectief uitgewerkt dat voorziet in een geleidelijke realisatie van commerciële en niet commerciële voorzieningen in een periode van ongeveer twintig jaar.

Park21

In het hart van Haarlemmermeer wordt tussen de stedelijke kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep een multifunctioneel metropolitaan, grootstedelijk park ontwikkeld in een gebied dat nu nog wordt gedomineerd door akkerland. Het is het Park van de Eenentwintigste Eeuw genoemd, kortweg Park21. Het park beslaat circa 1.000 hectare. Aan de noordzijde ligt de grens bij de Nieuwe Bennebroekerweg aan de zuidkant van Hoofddorp. De Noordelijke Randweg boven Nieuw-Vennep vormt de zuidgrens van Park21. Aan de westkant ligt het tegen de westflank aan met de N205 als grens. Aan de oostzijde loopt Park21 door tot aan de A4.

De polder krijgt in het park een nieuwe betekenis. Park21 vertelt het verhaal van de polder en verstevigt daarmee de identiteit van Haarlemmermeer. Stadslandbouw is een centraal thema. De historische structuur van de polder is de basis

Park21 in 2030: verbinding en ontmoeting

In 2030 draagt Park21 wezenlijk bij aan het aantrekkelijke woon- en leefklimaat in Haarlemmermeer en de wijde regio. Het grootschalige, metropolitane karakter van het park met bos, weides, akkerland en grote waterpartijen draagt bij aan de omgevings- en landschapskwaliteit van de noordvleugel en is daarmee een belangrijke factor in de economie van de regio.

Park21 geeft de ruimte aan stadslandbouw en avontuurlijke en sportieve recreatie. Mensen bezoeken het park om te wandelen, fietsen, zwemmen, roeien, zeilen, skaten, sporten, loungen, te vergaderen, tot rust te komen, aan het strand te liggen of bij de boer op bezoek te gaan. Bezoekers kunnen op allerlei manieren kennis maken met de moderne landbouw. Bewoners uit de steden komen op deze manier (weer) in aanraking met het productieproces van hun dagelijks voedsel. Ook in deze zin verbindt Park21 stad en land met elkaar. Daarnaast is het een ideale plek voor pret, cultuur en toerisme. Park21 is een ontmoetingsplek voor mensen van alle leeftijden. Uiteenlopende bevolkingsgroepen zullen op diverse tijdstippen van de dag gebruikmaken van het park. Door zijn sterke ruimtelijke identiteit zal het park uitgroeien tot een icoon met een hoge herkenbaarheid vanuit de lucht en vanaf de A4, de oude polderwegen en de Zuidtangent.

voor de ontwikkeling. Het park versterkt de beleving van het landschap. Weidse uitzichten en intieme plekken wisselen elkaar af. 340 hectare krijgt een nieuwe groene, parkachtige invulling.

In 2010 is het Masterplan Park21¹ uitgebracht. In dit plan worden de contouren en de uitgangspunten van het nieuwe park geschetst. Het is nadrukkelijk bedoeld als regiedocument: een basis voor participatie en een verdere invulling door en in samenwerking met verschillende, ook commerciële, partijen. Park21 is in dit masterplan niet zomaar een grote groene ruimte tussen twee stedelijke gebieden. We noemen het een metropolitaan park omdat het een breed palet aan voorzieningen biedt. Niet alleen om te recreëren, maar ook om te werken, met name in nieuwe agrarische activiteiten die worden samengevat onder de titel stadslandbouw. Het is echt een park om naar toe te gaan, te ontspannen, mensen te ontmoeten en jezelf te ontplooien. Door de schaal, de omvang en het aanbod van voorzieningen zal Park21 veel mensen trekken; uit de regio, maar ook van daarbuiten. Voor Haarlemmermeer heeft het park een belangrijke ruimtelijk-sociale betekenis. Het verbindt de kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en legt een recreatieve relatie tussen het oostelijk en westelijk deel van de polder.

1 Zie www.park21.info



Het masterplan van Park21 is opgebouwd in drie lagen: de polderlaag, de parklaag en de 'leisure'-laag. De polderlaag houdt de weidsheid van de polder in ere, met vernieuwde landbouw gekoppeld aan landelijke bebouwing langs de doorgaande routes. De parklaag vormt de verbindende structuur met natuurlijke elementen, zoals bosschages, weides, moestuinen, waterpartijen, stranden en paden die het gebied de grootschalige parksfeer moeten geven. Tot de parklaag behoren bovendien functies als paviljoens, moes- en siertuinen, speelterreinen en sportlocaties. De al dan niet commerciële activiteiten liggen op de leisure-laag. Zij worden geconcentreerd op drie locaties: het parkhart met horeca, een bezoekerscentrum en dergelijke aan de grote recreatieplas centraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep, een grote locatie tussen de spoorlijn en de Rijnlanderweg en een compacte locatie ten westen van het spoor. De locaties krijgen een verschillende functie, zodat de complexen elkaar niet beconcurreren maar versterken. De recreatieplas is een belangrijke trekpleister waar allerlei activiteiten kunnen worden ondernomen; van zonnebaden tot roeien, zwemmen en zeilen.

Onder de noemer avontuurlijke en sportieve recreatie krijgt sport een belangrijke plek in Park21. Als eerste sportvoorziening zal reeds in 2011 een honk- en softbalcomplex worden aangelegd voor de Hoofddorp Pioniers. Voor de verdere sportieve

invulling wordt naast de traditionele sportieve activiteiten gedacht aan uitgebreide hippische voorzieningen, zoals een manege, een paardenpension, ruitersporen en terreinen voor polo en de ren- en draf sport.

Park21 speelt een belangrijke rol in het ecologische netwerk en het streven naar een klimaatbestendig watersysteem. Er wordt een flexibel waterpeil toegepast en er is volop ruimte voor waterberging.

4 Inleiding

4.1 De opgave voor duurzaamheid

4.2 De opgave voor het landschap

4.3 De opgave voor het water

4.4 De opgave voor de infrastructuur

4.5 De opgave voor versterken van de stedelijke kwaliteit

4.6 De opgave voor de hoogdynamische Schipholregio

4.7 De opgave voor het laagdynamische Westen

Schipholregio

De opgave voor de hoogdynamische Schipholregio

EEN INTERNATIONAAL CONCURRERENDE SCHIPHOLREGIO

Haarlemmermeer heeft de ambitie om de Schipholregio internationaal concurrerend te houden ten opzichte van andere economische (luchthaven)regio's. De mainportstrategie waarin de ruimtelijke inpassing van de luchthaven en het economisch complex rond de luchthaven centraal stond, is gewijzigd in de metropolitane strategie. Deze gaat uit van een grotere samenhang tussen het economisch complex van de luchthaven en de wijde omgeving, de Metropoolregio Amsterdam. Deze grotere samenhang zorgt voor een betere wisselwerking tussen de luchthaven en zijn omgeving.

De economie van Haarlemmermeer wordt in sterke mate bepaald door Schiphol. De groei van de luchthaven heeft er onder meer voor gezorgd dat er lange tijd meer mensen werkten dan woonden in Haarlemmermeer. Door het gereedkomen van de Vinex-locaties Getsewoud en Floriande is de verhouding tussen het aantal mensen dat in Haarlemmermeer werkt en hier ook woont verbeterd.

Haarlemmermeer kan binnen de Metropoolregio Amsterdam als een economische subregio worden beschouwd. We willen ons onderscheiden door het aanbieden van kwalitatief hoogwaardige en duurzame werklocaties. Haarlemmermeer is uitgegroeid tot een vestigingsplaats voor bedrijven met een nationale en internationale uitstraling. Tegelijkertijd biedt de gemeente nog steeds ruimte voor lokale en regionale bedrijven.



Kantoreengebieden

Voor kantoren zijn er diverse milieus gecreëerd. Op Schiphol-Centrum vinden we het topmilieu voor luchthavengerelateerde organisaties. Het bedrijfengebied rond het station van Hoofddorp (Beukenhorsten) is een uitstekende locatie voor organisaties die tot de top van het midden-segment behoren. Het is een modern stedelijk werkgebied met een veelheid aan voorzieningen voor organisaties met een (inter)nationaal tot regionaal marktbereik. Ten slotte is er nog het aantal kantoreengebieden met een regionale oriëntatie.

Logistieke bedrijven

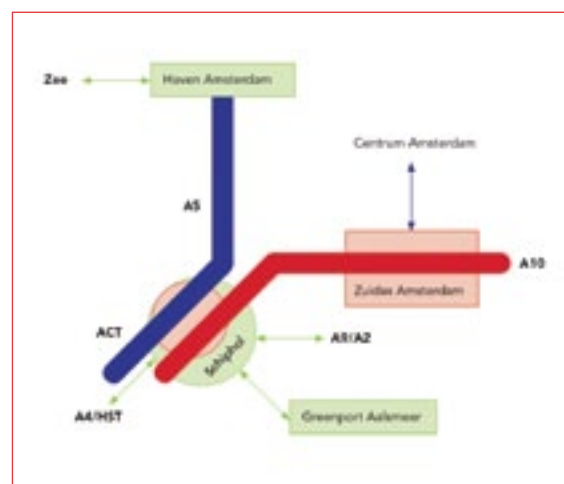
Naast locaties voor kantoren is er ruimte nodig voor logistieke bedrijven. Hiervoor wordt ACT, Amsterdam Connection Trade, ontwikkeld. Regionale bedrijven kunnen terecht op de werklocaties Nieuw-Vennep-Zuid, De President en Spoorzicht.

Amsterdam airport corridor tot Nieuw-Vennep-Oost

In de Ruimtelijk Economische Visie op de Schiphol-regio (REVS, 2009) wordt het Y-model beschreven. 'Het nieuwe Y' wordt gevormd door twee infra-structurele assen waarlangs de bedrijvigheid zich concentreert, met Schiphol als knooppunt. De linkerpoot van de Y wordt gevormd door de as A4-A5-Westrandweg en wordt gezien als de logistieke poot. Ruimtelijk ligt hier de nadruk op bedrijfslocatieontwikkeling. De rechterpoot loopt langs de as

A4-A9/A10-A2 (Hoofddorp-Schiphol-Zuidas en verder) en is toegespitst op de kennis- en diensteneconomie, hoofdkantoren en zakelijke dienstverlening. Hier ligt het accent op kantoorontwikkeling. Deze diensten-as wordt aangeduid als de Amsterdam airport corridor.

De Amsterdam airport corridor onderscheidt zich ruimtelijk door vergaande verstedelijking en integratie van de strook tussen stad en luchthaven. Functioneel gaat het in deze corridor om werken en bereikbaarheid. In Haarlemmermeer is de airport corridor bepalend voor de hoogdynamische oostkant van de polder. In deze structuurvisie trekken we



De Y: logistieke as (blauw) en kennis- en dienstenas (rood)

Huisvesting van clusters van bedrijven

In de mainportstrategie lag de nadruk sterk op het binnenhalen van individuele bedrijven. Bij de ontwikkeling van bedrijvenlocaties werd weinig aandacht besteed aan de relatie van het individuele bedrijf met de overige bedrijven op dezelfde locatie. Evenmin werd gekeken naar de relatie van de locatie met de omgeving. Dit heeft geleid tot eentonigheid, beperking tot één functie en een slechte inpassing in het omliggende gebied. In deze structuurvisie kiezen we voor de clusterbenadering.

Deze huidige visie op ontwikkelen gaat ervanuit dat de huisvesting van clusters van bedrijven een (economische) meerwaarde oplevert. Clustering levert voor de individuele bedrijven en instellingen agglomeratievoordelen op, zoals de aanwezigheid van toeleveranciers en/of afnemers, een gevarieerde arbeidsmarkt en dergelijke. Door uit te gaan van clusters op bepaalde locaties kunnen we, ook bij voorbaat, inspelen op de behoefte aan faciliteiten van deze groepen van bedrijven en instellingen. De ruimtelijke behoeften van clusters in termen van bereikbaarheid, een stedelijke of landelijke omgeving, de benodigde ruimte en bijvoorbeeld de aanwezigheid van andere bedrijven en instellingen in de omgeving verschillen per cluster.

Verleiding door een duidelijk profiel

De clusterbenadering biedt aangrijpingspunten voor een actieve vorm van sturing van de gewenste bestemming van bedrijvengebieden. Organisaties kunnen vooraf – nog voordat er sprake is van toetsing – worden verleid om voor een locatie te kiezen door de bedrijvengebieden een duidelijk profiel te geven dat aansluit op de wensen en eisen van de beoogde doelgroep. Hierbij moet een juridisch houdbare systematiek worden gehanteerd die voldoende ruimte biedt aan de dynamiek van de markt en de diversiteit van activiteiten in de regio.



deze as door tot en met de oostzijde van Nieuw-Vennep. Mits de bereikbaarheid aan de eisen voldoet, liggen hier goede ontwikkelingskansen om de functie van de corridor aanzienlijk te versterken. De locatie biedt – evenals de Schipholdriehoek – goede mogelijkheden voor activiteiten met een internationale uitstraling, zoals de vestiging van een nieuw RAI-complex en bijvoorbeeld de huisvesting van de Olympische Spelen. Het knooppunt Nieuw-Vennep-Oost zou hierdoor een zeer stevige invulling kunnen krijgen als transferpunt van de A4, de spoorlijn en een hov-verbinding. Het doortrekken van de Amsterdam Airport Corridor tot Nieuw-Vennep-Oost is bovendien een springplank voor een versterking van de relatie met de regio Leiden en Den Haag.

DE SCHIPHOLDRIEHOEK

Voor Badhoevedorp-Zuid liggen er plannen voor de ontwikkeling van in totaal 250.000 m² bruto vloeroppervlak aan kantoor- en bedrijfsruimte. Hiervan is 70 procent bestemd voor kantoren en 30 procent voor bedrijfsruimte. Hiervan is al 100.000 m² toegewezen om voor 2020 ontwikkeld te worden op de locatie Elzenhof, ten oosten van de A4.

Badhoevedorp-Zuid maakt deel uit van de Schipholdriehoek, een gebied van 730 hectare tussen de A4, de A5 en de A9. De Schipholdriehoek ontleent zijn

kracht en kwaliteit aan de strategische ligging vlakbij de luchthaven Schiphol en de uitstekende bereikbaarheid. De belangrijkste kwaliteit van het gebied is echter de leegte. De nu nog overwegend lege polder is een van de laatste grote ontwikkelingslocaties binnen de Metropoolregio Amsterdam. Door nu zorgvuldig de ambities voor de langere termijn te formuleren kan de Schipholdriehoek de Metropoolregio Amsterdam versterken. De kansen voor een realisatie van het beoogde internationale profiel voor dit bedrijfengebied zijn afhankelijk van langetermijntoontwikkelingen, zoals de komst van hoogwaardig openbaar vervoer, een tweede luchthaventerminal en, uiteraard, een zekere schaarste op de markt.

De Schipholdriehoek kan zich ontwikkelen als een uniek knooppunt van lucht-, spoor-, weg- en fietsverbindingen. Het gebied is in beeld als voorkeurslocatie voor de tweede terminal. De Schipholdriehoek vormt een schakelpunt tussen enerzijds de Amsterdam airport corridor en de in de toekomst geprojecteerde openbaarvervoerverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (ov-SAAL) en anderzijds de regionaal georiënteerde, groen-blauwe as langs de A9.

Integrale gebiedsontwikkeling

De ontwikkelingsvisie voor de Schipholdriehoek is gericht op integrale gebiedsontwikkeling met een accent op het versterken van de groen-blauwe structuur. Het gebied moet een hoogwaardige



! Concurrentie in de Noordvleugel

Internationaal staat Haarlemmermeer en de Metropoolregio Amsterdam onder druk door consolidatie van de bedrijvigheid en in een bepaalde mate 'footloose', minder gebonden zijn van (inter)nationale bedrijven aan hun huidige locatie. De huidige leegstand schaadt de internationale concurrentiepositie van de regio. De sterke groei van de beroepsbevolking en de economische productie van de afgelopen decennia vlakt af. Het gevolg is een heroriëntatie op de behoefte aan bedrijfs- en kantoorruimte en het tempo waarin nieuwe locaties tot ontwikkeling worden gebracht.

Bovendien ligt er een herstructureringsopgave voor verouderde bedrijventerreinen. In regionaal verband wordt door het Platform bedrijven en kantoren (Plabeka) voor de kantoorlocaties, bedrijventerreinen en haven-terreinen een programma uitgewerkt. Hieruit moet blijken welke investeringen, afspraken en eventuele beleidswijzigingen waar en wanneer noodzakelijk zijn om de internationale positie van de Noordvleugel te behouden dan wel te versterken. In Haarlemmermeer maken de volgende terreinen deel uit van het regionale programma: Schuilhoeve-Oost, Badhoevedorp-Zuid en Beukenhorst-Oost.

uitstraling krijgen. Het groen-blauwe landschap is hierin de drager van de kwaliteit als de ontbrekende schakel in het metropolitane landschap. Het landschappelijke raamwerk moet voldoende flexibiliteit in zich hebben voor verdere bebouwing – ook op termijn. Al met al kan de Schipholdriedriehoek een belangrijke en attractieve schakel worden in de regionale groenstructuur. Dit verhoogt tevens de waarde van het vestigingsmilieu in de driehoek



Kantoorlocaties in de Haarlemmermeer die deel uitmaken van het regionaal programma

zelf en draagt bovendien in belangrijke mate bij aan de milieudoelstellingen van Haarlemmermeer.

Een tweede terminal voor Schiphol

Economisch gezien is de Schipholdriehoek een belangrijke locatie voor de lange termijn. De gemeente opteert voor een versterking van de potenties van de luchthaven Schiphol op basis van een duurzame ontwikkeling met beperkt ruimtebeslag, reservering van de Schipholdriehoek, terugdringing van hinder en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Een compacte en duurzame luchthaven zet primair in op concentratie van activiteiten. De ontwikkeling van de luchtvaart en de gemaakte afspraken aan de Alderstafel geven geen aanleiding om de tweede terminal thans specifiek te in de Structuurvisie op te nemen.

Duurzaamheid is een zeer belangrijk aandachtspunt. Er wordt uitdrukkelijk ruimte geboden om voor te sorteren op het vraagstuk van duurzaamheid. Het is noodzakelijk om in een vroegtijdig stadium een overall beeld uit te werken en nader te bepalen op welke wijze aan duurzaamheid invulling wordt gegeven. Ook in de periode van de ruimtelijke reservering liggen hier belangrijke kansen. De vraagstukken over water, energie en milieu zijn immers ook op dit moment al opportuun. Ruimte-reservering mag innovatie en praktische invulling van duurzaamheid niet in de weg staan, zeker niet gezien de noodzakelijke inspanningen waar Schiphol

zich in de komende perioden voor geplaatst ziet om haar ambities met betrekking tot duurzaamheid waar te kunnen maken. Een nauwe samenwerking met Schiphol is hierbij noodzakelijk.

Woningbouw, water en groen

In de Metropoolregio Amsterdam is vraag naar potentiële woningbouwlocaties. De Schipholdriehoek is vanwege beperkingen en hinder van Schiphol echter niet geschikt als woonlocatie. Aan de westzijde van Badhoevedorp is rekening houdend met de geluidscontour van Schiphol echter wel woningbouw mogelijk. In het Masterplan Badhoevedorp wordt hier in het deelgebied Quatrebras invulling aan gegeven.

Grootschalige woningbouw in het gebied tussen de Schipholweg en de omgelegde rijksweg A9, het gebied dat ook wel 'De Buik' wordt genoemd, is niet wenselijk. Eventuele wijzigingen in de beperkingenzone in de toekomst kunnen wel kansen creëren voor (tijdelijke) woonfuncties als onderdeel van het internationale topmilieu. Echter, ook in de toekomst ligt het niet voor de hand hier een klassieke woonwijk te ontwikkelen.

Haarlemmermeer acht ook de komst van een grootschalige winkelvoorziening, de zogenaamde Mega Mall, in het gebied binnen de omgelegde A9 niet aanvaardbaar. In de bestuursovereenkomst Omlegging A9 is woningbouw of detailhandel in bovengenoemd gebied niet opgenomen.



Specifieke opgaven Schipholdriehoek

Voor de ruimtelijke ontwikkeling tot 2030 vereisen de ambities voor de Schipholdriehoek de volgende opgaven:

- reserveren van de Schipholdriehoek voor de langetermijnontwikkelingen;
- een integrale aanpak van de korte-, midden-, en langetermijnontwikkelingen;
- het uitwerken en reserveren van hov-lijnen;
- het uitwerken en reserveren van de ov-SAAL-lijn;
- realisatie van de uitwerking van het onderliggende wegennet;
- op termijn de mogelijke omlegging van de Schipholweg;
- ontwikkeling van de mainport: Mainportvisie 2.0 en de tweede terminal;
- de ontwikkeling van een mens- en kennisgericht programma;
- het beperken of weren van klassieke woningbouw in 'De Buik' van de omgelegde A9;
- de versterking van de groen-blauwe structuur;
- voorsorteren op de hoofdgroenstructuur en de ecologische zone;
- een duurzame en klimaatbestendige gebiedsontwikkeling;
- voorsorteren op de komst van de Olympische Spelen in 2028.

Bereikbaarheid

Haarlemmermeer en de Schipholregio hebben excellente verbindingen nodig om vast te houden aan hun internationale concurrentiepositie. Het gaat daarbij om de volgende nieuwe verbindingen:

- doortrekken van een RER¹-verbinding over bestaand spoor van Amsterdam WTC via Schiphol naar Hoofddorp;
- een metroverbinding van Amsterdam WTC via Badhoevedorp, Schiphol-Noordwest en Schiphol Centrum naar Hoofddorp, via een tracé ten noorden van de A4-A10;
- nieuwe hov-lijnen in aanvulling op de Zuidtangent voor het verbeteren van de verbindingen tussen Haarlem, Hoofddorp, Schiphol, Amstelveen en Uithoorn;
- een hov-verbinding van Amsterdam-West (Sloterdijk-Osdorp) naar Schiphol en de werklocaties in de omgeving van Schiphol;
- versterking van het onderliggend wegennet in de Schipholdriehoek in combinatie met de omlegging van de huidige Schipholweg.

¹ Réseau Express Régional (RER) betekent letterlijk vertaald uit het Frans: regionaal expres-netwerk. De naam wordt gebruikt voor het netwerk van regionale treinen dat het centrum van Parijs verbindt met de buitenwijken, enigszins te vergelijken met de S-Bahn in Duitsland. Met deze Franse term wordt een soortgelijke verbinding bedoeld op het niveau van de Metropoolregio Amsterdam.

- 4 Inleiding
- 4.1 De opgave voor duurzaamheid
- 4.2 De opgave voor het landschap
- 4.3 De opgave voor het water
- 4.4 De opgave voor de infrastructuur
- 4.5 De opgave voor versterken van de stedelijke kwaliteit
- 4.6 De opgave voor de hoogdynamische Schipholregio
- 4.7 De opgave voor het laagdynamische Westen**

Westen

De opgave voor het laagdynamische Westen

TRANSFORMATIE VAN AGRARISCH PRODUCTIELANDSCHAP

Het overwegend agrarische productielandschap van 3000 hectare in de westflank van Haarlemmermeer zal in de komende decennia worden getransformeerd in een landschap dat zich kenmerkt door natuur, water, recreatie en wonen langs de Ringvaart. Diversiteit in ontwerp levert gebieden op die verschillend qua karakter zijn. Het noorden lommerrijk, het midden het waterrijk en het zuiden behoud haar open karakter. Deze verschillen worden vooral bepaald door de ondergrond en de relatie van die gebieden met de directe omgeving.

De ambities zijn:

- versterken van het internationaal woon- en vestigingsklimaat rond Schiphol;
- duurzaam waterbeheer waarbij zowel kwalitatieve als kwantitatieve en niet alleen bestaande, maar ook verwachte knelpunten als gevolg van de klimaatverandering worden opgelost;
- verbetering van de regionale en lokale bereikbaarheid door onder andere het verknopen van het infrastructuurnetwerk van het zuidwestelijke deel van Metropoolregio Amsterdam met dat van de Bollenstreek.

De westflank als schakel en verbinding

Deze westelijke zoom van de Haarlemmermeerpolder kan in vergelijking met de oostflank als 'luw' worden beschouwd, in de zin dat het uit de wind ligt van de drukte en bedrijvigheid. De ambitie van de ontwikkeling van de westflank is dit luwe karakter van het gebied te benutten voor woningbouw en recreatie van een hoge kwaliteit. Om deze kwaliteit te benadrukken is de oriëntatie gericht op het verbindende karakter van de Ringvaart en de zogenaamde 'parels' langs deze verbinding. Tegelijkertijd kan dit gebied een schakelfunctie bekleden in de zowel lokale als regionale bereikbaarheid door de verknoping van het infrastructuurnetwerk van het zuidwestelijke deel van de Metropoolregio Amsterdam met dat van de Bollenstreek.

Conceptuele uitgangspunten

De ontwikkeling van de westflank vindt plaats aan de hand van vijf conceptuele uitgangspunten:

- nieuwe landschappen met een eigen karakteristiek;
- gevarieerd wonen in compacte kernen, water- en groenrijke woongebieden en kleinschalige buitenplaatsen;
- een robuust vervoersnetwerk;
- linten van polderwegen, tochten en lanen als dragende lijnen;
- De Ringvaart als verbinding.

Duurzaamheid als rode draad

De duurzaamheidsambities voor de transformatie van de westflank zijn hoog. Uiteindelijk zou het gebied CO₂-neutraal moeten zijn en gezamenlijk met Park21 meer energie leveren dan verbruiken. De warmtevraag in dat gebied zou in de toekomst opgelost moeten worden op blok- en gebouwniveau. Het samenbrengen van woningen kan daarbij helpen omdat het een positief effect heeft op het verbruik van energie.

Restwaterstromen worden gescheiden in regenwater, grijswater en rioolwater. Het rioolwater kan energie opleveren door biovergassing bij de centrale waterzuiveringsinstallatie (AWZI) en decentrale waterzuiveringsvarianten (decentrale sanitaties of desah's) rond Cruquius, Lissbroek en de Hoofdvaaert bij de Spoorlaan. In Park21 zal geleidelijk aan



Haarlemmer-westflank



steeds meer agrarische grond gebruikt worden voor energiegewassen. Samen met opbrengst van het park en de bosgebieden kan deze biomassa gebruikt worden voor het opwekken van elektriciteit.

De elektriciteitsvraag kan vanaf 2017 in toenemende mate centraal worden opgelost door het gebruik van een slim energienetwerk; het opwekken van zonne-energie is dan even duur als stroom afnemen van het net. Om voldoende elektriciteit op te wekken om CO₂-neutraal te zijn, zal waarschijnlijk ook collectieve windenergie noodzakelijk zijn.

Het vernieuwde watersysteem in de westflank levert een bijdrage aan het beperken van de noodzaak om het hele watersysteem van de Haarlemmermeer door te spoelen met boezemwater.

Visie en scenario's Haarlemmermeer 2030

In de vorige hoofdstukken hebben we de structuurvisie opgebouwd: van de kenschets van de huidige situatie in Haarlemmermeer, via de toetsingscriteria en de ontwerpbeginnelsen naar de concrete opgaven voor de ruimtelijke ontwikkeling tot 2030. In dit hoofdstuk schetsen we onze visie op de uitkomsten van al deze inspanningen in het Haarlemmermeer van 2030. Vervolgens komen drie ontwikkelingsscenario's aan bod.

Een visie op het jaar 2030 vraagt uitspraken over ambities. Alleen als die helder zijn, kan er een koers worden bepaald en worden aangegeven op welke wijze, langs welke weg en in welk tempo de benodigde stappen genomen kunnen of moeten worden. Het verwezenlijken van het beschreven wensbeeld – want dat is een visie op zo'n lange termijn immers – is echter geen doel op zich. Het is eerder een hulpmiddel om de hoofdlijnen en uitgangspunten voor ogen te houden, ook al veranderen de omstandigheden en inzichten. De visie speelt bovendien een belangrijke rol bij het op een verantwoorde manier op elkaar af stemmen en tegen elkaar afwegen van de grote hoeveelheid deelplannen en belangen. En ten slotte biedt een heldere blik op de einder ondersteuning bij de jaarlijkse bepaling van de inzet van menskracht en middelen.

Milieueffectrapportage

Voor de beoordeling van de toekomstige ontwikkelingen wordt een Milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Een dergelijke rapportage vraagt om meerdere scenario's. Deze scenario's worden afgeleid van de drie ontwikkelmodellen waarin deze structuurvisie voorziet:

- Van dorp naar stad in evenwicht;
- Buiten wonen in Haarlemmermeer: versterking van de atypische stedelijkheid;
- De Haarlemmermeer voltooid.

5



De visie: Haarlemmermeer in 2030

In 2030 is de identiteit en aantrekkelijkheid van Haarlemmermeer verder versterkt. De oostzijde is herkenbaar door zijn hoogwaardige dynamiek met het accent op de luchthaven, innovatieve werkgebieden en duurzame kassen en dat alles verbonden via een hoogwaardige infrastructuur. In de westflank is een aantrekkelijk gebied ontstaan met recreatief groen, een duurzaam watersysteem en woningbouw die in deze context past. De kleine kernen en de polderstructuur dragen met hun specifieke identiteit bij aan de variatie in het polderlandschap van Haarlemmermeer. Het centrale deel van de polder bestaat uit de inmiddels hoogstedelijke kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep, met daartussen Park21, het groene hart van de polder.

Aantrekkelijk woon- en leefklimaat

In Haarlemmermeer is een woon- en leefklimaat ontstaan waar mensen op afkomen. Vooral omdat het gevarieerd en compleet is. Het atypische karakter van de gemeente, het principe van complementariteit – de afweging van de toegevoegde waarde van voorzieningen – en de verschillen in kwaliteit van de bereikbaarheid zorgen voor een uitgebalanceerd aanbod van woonomgevingen en voorzieningen. Het voorzieningenaanbod beweegt mee met de behoefte per kern en per dorp; deels letterlijk door een systeem van mobiele voorzieningen waarmee de kleinere dorpen worden bediend.

Door een gevarieerd aanbod aan vervolgonderwijs weten we jongeren veel beter aan ons te binden. Na hun studie en opleiding weten ze hun weg te vinden op de Haarlemmermeerse arbeidsmarkt én woningmarkt. De relatie tussen het vervolgonderwijs en het bedrijfsleven is sterk, waardoor de kennis-economie en innovatie worden gestimuleerd. In Park21 is een groot aantal recreatieve voorzieningen gerealiseerd, waar vele inwoners van de gemeente en bewoners vanuit de Metropoolregio op af komen, om te ontspannen. De nabijheid van Park21 wordt door het bedrijfsleven als toegevoegde waarde voor het vestigingsklimaat ervaren.

Sterke groei tot 165.000 inwoners en veel nieuwbouw

In de periode 2011-2030 zijn in de westflank 5.000 woningen gebouwd en ook nog eens 5.000 in de reeds bestaande stedelijke omgevingen. In de periode na 2030 worden er nog zo'n 5.000 woningen extra gerealiseerd in de westflank. In 2030 is de bevolking van Haarlemmermeer toegenomen tot 165.000 inwoners. Midden jaren twintig is de Weg om de Noord verplaatst naar het noorden. Dit heeft de verdere ontwikkeling van het noorden van Hoofddorp mogelijk gemaakt. Hoofddorp is hierdoor in korte tijd uitgegroeid tot een hoogstedelijke kern met 95.000 inwoners. In de westflank zijn vooral woningen in landelijke woonmilieus toegevoegd. Hierbij zijn nieuwe relaties met 'de overkant' van de Ringvaart ontstaan. Het voorzieningenaanbod aan



beide zijden van de Ringvaart is op elkaar afgestemd en goede verbindingen over de Ringvaart maken het medegebruik van deze voorzieningen mogelijk. Park21 fungeert als groene long tussen de stedelijke woonmilieus van Hoofddorp en Nieuw-Vennep en zorgt voor voldoende contrast tussen stedelijkheid en groen. Haarlemmermeer is mede door Park21 een aantrekkelijk gebied om te wonen en te leven.

Hoge tevredenheid over wonen in Haarlemmermeer

Zowel de bestaande als de nieuwe woonmilieus in Haarlemmermeer zijn zo aantrekkelijk dat de gemeente al een decennium op de eerste plaats staat in allerlei woontevredenheidsonderzoeken. De stedelijke vernieuwing is zeer voortvarend ter hand genomen. Naast de grootschalige ontwikkeling van de westflank is Haarlemmermeer er samen met de woningbouwcorporaties en andere partners in geslaagd de oudere woongebieden een zodanige kwaliteitsinjectie te geven dat deze buurten zich kunnen meten met de nieuwbouw. In de bestaande kernen en buurten van Haarlemmermeer is het suburbane – buitenstedelijke – milieu verder vervolmaakt. De bebouwing is relatief sterk verdicht in combinatie met kwalitatief goede groenvoorzieningen die zijn doorregen met water.

Toonaangevend in duurzaamheid

De samenleving in Haarlemmermeer heeft zich goed weten aan te passen aan de maatschappelijke, economische, ecologische en technologische

ontwikkelingen als het gaat om duurzaamheid.

De CO₂-uitstoot is met 30 procent gereduceerd ten opzichte van 1990. Een belangrijk deel, 20 procent van de gebruikte energie in Haarlemmermeer wordt duurzaam opgewekt. Het wordt via een smart grid, een intelligent netwerk met een ingebouwd meet- en regelsysteem, gedistribueerd. Dit netwerk maakt het mogelijk dat energie zowel decentraal als centraal – inmiddels ook door grotere windmolenparken – wordt opgewekt en uitgewisseld. Aan de oostzijde van Haarlemmermeer vindt op grote schaal uitwisseling van energiestromen plaats doordat warmtevragende en warmteleverende organisaties daar bij elkaar zijn geplaatst.

De inwoners van de gemeente vinden het tegenwoordig vanzelfsprekend om op duurzame wijze met elkaar en met hun omgeving om te gaan. Zij kunnen zich in allerlei opzichten ontplooiën en voelen zich uitgedaagd om op hun eigen wijze bij te dragen aan de duurzame ontwikkeling van de gemeente. In Haarlemmermeer is het cradle to cradle-principe, waarbij verbruikte grondstoffen telkens weer opnieuw worden gebruikt, zover ingevoerd dat de ontwikkeling van de duurzaamheid van de gemeente, de glastuinbouw en de luchthaven Schiphol zelfs internationaal als toonaangevend wordt gezien.

Succesvolle bedrijvigheid door innovatie

De bedrijvengebieden in Haarlemmermeer zijn geconcentreerd aan de oostzijde, parallel aan de A4.



Er is mix ontstaan van bedrijvigheid, kantoren-gebieden, kassen en allerlei voorzieningen die deze activiteiten ondersteunen. Ondanks de opkomst van het Nieuwe Werken en het feit dat er minder vraag is naar specifieke – monofunctionele – werk-gebieden, doet deze clustering van activiteiten het nog onverminderd goed. Dat is mede te danken aan de aanleg van terminals waar rail-, weg-, water- en luchtverbindingen zijn verknoopt, aan de goede verbindingen via de A4 en de N201 en aan de invoering van het OLS, het ongestoord logistiek systeem. In een regio waar de creatieve industrie en de mediasector sterk zijn, is in Haarlemmermeer ook de logistieke functie tot een hoogwaardig niveau ontwikkeld. Door in te zetten op duurzaamheid zijn innovatieve logistieke concepten ontstaan.

Dankzij de afstemming op het niveau van de Metropoolregio Amsterdam zijn er in 2030 in de regio voldoende direct uitgifbare bedrijven-terreinen en kantoorlocaties. Er is sprake van een gedifferentieerd aanbod, zonder overschot of tekort. Hoogwaardige kantorenlocaties op korte afstand van de luchthaven, zoals De Beukenhorsten, hebben een gunstige aantrekkingskracht op internationaal opererende bedrijven.

Internationaal kenniscentrum voor logistiek en duurzaamheid

Haarlemmermeer is in 2030 uitgegroeid tot een internationaal kenniscentrum voor logistiek en

duurzaamheid. De potenties van Haarlemmermeer en de Metropoolregio Amsterdam hebben ertoe geleid dat kenniswerkers vanuit de hele wereld hier – net als vroeger de boeren in de polder – komen pionieren. Zij worden aangetrokken door de gunstige regionale arbeidsmarkt en de ruime, betaalbare huizen in het groen; een unieke kwaliteit in de Randstad. Haarlemmermeer biedt bovendien letterlijk en figuurlijk de ruimte voor duurzame innovatie. De oude binnenstedelijke werkgebieden zijn succesvol herontwikkeld tot nieuwe gemengde stedelijke milieus. Hierdoor is de kennisintensieve bedrijvigheid hier flink toegenomen. Er zijn allerlei netwerken ontstaan tussen bedrijven en bestaande en nieuwe kennisinstituten zoals het International Trade Institute.

Stroomlijning door knooppunten voor ontmoeten, werken en reizen

Mede dankzij de goed opgeleide bevolking is de diensteneconomie in Haarlemmermeer succesvol gegroeid. Door de verdere ontwikkeling van de ICT-sector, de flexibilisering van de arbeidsmarkt en de voorzieningen in de woonomgeving heeft het thuiswerken een enorme groei doorgemaakt. Door functiemenging mogelijk te maken zijn nieuwe kleinschalige werklocaties ontstaan in woonwijken. Het gaat daarbij vaak om zzp'ers die aan huis werken. De knooppunten in de nabijheid van woonwijken zijn zo ingericht dat het werkelijk ontmoetingsplekken zijn geworden. Afhankelijk van

de plaats kunnen mensen er verschillende zaken tegelijk combineren. Hun kinderen op de fiets of met de auto naar school of de opvang brengen, samen werken in nieuwe kantoorconcepten, even ontspannen in de horeca en comfortabel verder reizen met het openbaar vervoer: het kan allemaal op de eigentijdse transferpunten. Hierdoor is, in ieder geval tijdens wat vroeger de spitsuren heetten, de druk op het wegennet verminderd. Door een verdere ontwikkeling van het hoogwaardig openbaar vervoernet zijn de meeste locaties goed bereikbaar. Bedrijventerreinen en kantoorlocaties zijn duurzaam ingericht en goed ingepast in de omgeving.

Knooppuntfunctie Schiphol

De internationale knooppuntfunctie – iedereen noemt het nu de ‘hub-functie’ – van Schiphol is in 2030 versterkt. Er is sprake van een selectieve groei van de luchthaven binnen de huidige veiligheids- en milieugrenzen. Een deel van het vliegverkeer, vooral het deel dat niet gebonden is aan de rol van Schiphol als internationaal transferpunt, is verplaatst naar de luchthaven Lelystad en andere luchthavens in Nederland. De bereikbaarheid van Schiphol over de weg is door de aanleg van nieuwe wegen aanzienlijk verbeterd. Niet alleen in de richting van Amsterdam-Zuid, Utrecht, Amersfoort en Almere, maar ook in de richting van Leiden, Rotterdam en Den Haag. Hetzelfde geldt voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, dankzij de versterking van het (h)ov-netwerk in de Randstad.

Aantrekkelijk en duurzaam recreatiegebied in de westflank

In de westflank van de Haarlemmermeer wordt nog hard gewerkt aan de transformatie van het agrarische landschap tot een aantrekkelijk recreatiegebied waarin groen en water mooi met elkaar zijn verweven. De waterpartijen bieden tegelijkertijd een oplossing voor mogelijke wateroverlast in de polder. De duinen worden ontlast door een recreatieve noord-zuidverbinding met bosachtige gebieden, struinnatuur, landgoederen en agritoerisme.

Park21, een groen hart met internationale allure

In oost-west richting is Park21 gerealiseerd, een park van formaat met volop ruimte voor ontspanning en sport, dat fungeert als het groene hart van Haarlemmermeer. Door het innovatieve karakter en de bijzondere inrichting is het inmiddels een trekpleister met (inter)nationale allure geworden.

Veel minder hinder door luchtverkeer

Door het leefbaarheidsprogramma en de ontwikkelingen in de luchtvaartindustrie is er in Haarlemmermeer veel minder hinder door het luchtverkeer. Het Rijk, de Europese Unie en de luchtvaartsector hebben hier fors in geïnvesteerd.

Mobiliteit in evenwicht

De bereikbaarheid is in 2030 in veel opzichten verbeterd. Dit komt onder meer doordat het openbaar vervoer is verbeterd in de gehele corridor

Nieuw-Vennep-Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad en de Zuidtangens is uitgebreid naar Kennemerland en is aangesloten op de Rijn-Gouwelijn. Het railnetwerk uit Amsterdam is doorgetrokken tot Hoofddorp en Schiphol en is via de HSL-Oost direct aangesloten op het achterland in Nordrhein-Westfalen.

Het wegennetwerk is aangevuld met een parallelstructuur langs de A4 en is een internationaal voorbeeldproject geworden. De Weg om de Noord is naar het noorden verplaatst, waardoor er in Hoofddorp een heldere verkeershiërarchie is ontstaan. De nieuwe weg schept bovendien weer nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden voor Hoofddorp-Noord en De Hoek-Noord. De bereikbaarheid over de weg tussen Hoofddorp, Schiphol, de werkgebieden en de A4 en de A9 is enorm verbeterd. Door een sprong in het aanbod van het aantal oplaadpunten – uiteraard met groene stroom – wordt er steeds meer elektrisch gereden.

Woon-werkbalans

Door meer ruimte te bieden aan woon/werkfuncties wordt de mogelijkheid geboden aan bedrijven en zzp'ers om zich in Haarlemmermeer te vestigen waardoor minder verkeersbewegingen plaatsvinden. Het verstevigen van de woon-werkbalans maakt onderdeel uit van de beoordeling van milieu-effecten.

Ontwikkelscenario's voor Haarlemmermeer

Zoals eerder gezegd zijn ambities noodzakelijk om de koers te bepalen. Dat wil geenszins zeggen

dat het ook de uitkomst van de ontwikkelingen in de toekomst zullen zijn. Er moet rekening worden gehouden met nieuwe invloeden, zowel in positieve als in negatieve zin. Er kunnen zich onverwachte belemmeringen of beperkingen aandienen, maar ook nieuwe mogelijkheden en kansen. De nuchterheid van de polder vraagt dan ook om na te denken over de mogelijkheden van meer of minder, van sneller of langzamer, van intensivering of een meer natuurlijke en organische groei.

Met het huidige investeringsklimaat is het aannemelijk dat niet alle voorgenomen projecten en programma's binnen de planhorizon van deze structuurvisie gerealiseerd zullen worden. De aarzelingen in de markt en de verwachte beperkte investeringsruimte in de komende jaren, zowel bij de overheid als bij particulieren, vragen om meer tijd en een zorgvuldige aanpak. Door in de tijd te variëren met projectmatige en programmatische onderdelen is er iets te kiezen tussen verschillende ruimtelijke combinaties.¹

¹ Dit heeft als bijkomend voordeel dat daarmee ook het opstellen van de (verplichte) planMER wordt vergemakkelijkt. Volgens het besluit MER zullen namelijk redelijkerwijs te beschouwen alternatieven moeten worden ontwikkeld die voldoende zinvol onderscheidend zijn om de wezenlijke verschillen in de optredende effecten zichtbaar te maken. Daarbij hoeft niet uitsluitend aan specifieke duurzaamheids- en milieuaspecten te worden gedacht. Ook kosten-batenafwegingen, de mate van flexibiliteit, bestuurlijke effectiviteit, afbreukrisico's en dergelijke kunnen deel uitmaken van het toetsingskader voor de beoordeling van milieueffecten in het licht van planMER.



In dit hoofdstuk worden verschillende scenario's uitgewerkt. Naast een uitwerking van verschillende combinaties van projecten en programma's in de tijd (scenario 1 en 2) wordt ook de totale, nu bekende, opgave voor de polder die zeer waarschijnlijk pas ver na 2030 volledig gerealiseerd zal worden, toegelicht (scenario 3). Het laatste scenario geeft de fysieke draagkracht en het maximale 'laadvermogen' van de polder weer.

Variabelen en combinaties

Het is al eerder gezegd: de toekomst is niet maakbaar, maar wel te beïnvloeden. Andersom kan de toekomst ook nog ontwikkelingen voor ons verborgen houden, die keuzes die nu voor de hand liggen in een heel ander daglicht stellen. Zo waren de effecten van de wereldwijde economische crisis een onzekere factor bij het opstellen van deze structuurvisie. En nog steeds is niet geheel zeker hoe het verder zal lopen. En in welk tempo. Technologische ontwikkelingen – bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid – kunnen opeens heel snel gaan. Of alles kan weer in vertraging raken door een volgende crisis.

Zonder de ambities direct terzijde te schuiven, kunnen de plannen ook op andere manieren worden afgestemd op de omstandigheden. Hierbij onderscheiden we in deze structuurvisie drie variabelen waarbij telkens uit twee opties kan worden gekozen: de keuze voor snelle of geleidelijke groei, de keuze

voor de auto of voor openbaar vervoer en de keuze voor een start van de ontwikkeling binnen of juist buiten de stedelijke gebieden:

- *Groeisnelheid*

De in de aanloop naar deze structuurvisie verwachte snelle groei van het aantal inwoners en bedrijven lijkt voorlopig afgezwakt te zijn. Het heeft uiteraard geen zin om in hoog tempo woningen te bouwen als er geen kopers zijn, noch nieuwe bedrijvengebieden uit de grond te stampen zolang bedrijven nog de kat uit de boom kijken. Een meer geleidelijke groei biedt echter ook kansen. En op langere termijn kan de groei immers ook weer versnellen.

- *Auto of openbaar vervoer*

Minder woningen, minder bedrijvigheid en bezuinigingen bij de overheid betekenen dat ook de aanleg van wegen pas in later stadium aan de orde is. Het kan wel zijn dat dit kansen biedt voor een verstedelijkingsrichting waarin openbaar vervoer relatief aantrekkelijk is.

- *Binnen of buiten de stedelijke omgeving*

Als we alle projecten die in deze structuurvisie worden opgesomd willen uitvoeren dan is dit toch niet geheel mogelijk voor 2030. Er moet hoe dan ook een keuze worden gemaakt of we vaart willen maken met de westflank of toch maar eerst willen beginnen met de binnenstedelijke



verdichting in Hoofddorp. Hierbij spelen vele factoren een rol, maar de keuze is in ieder geval afhankelijk van de inschattingen van de markt, zowel aan de kant van bouwers en projectontwikkelaars, als die van kopers en huurders.

De variabelen en de keuzemogelijkheden kunnen ook weer op verschillende manieren worden gecombineerd. Sommige combinaties leveren extra problemen op: zonder goede wegverbindingen is wonen in de westflank minder aantrekkelijk. Andere combinaties bieden juist weer nieuwe kansen en mogelijkheden. Bovendien hoeven niet per se voor alle drie de variabele keuzes te worden gemaakt en zijn er uiteraard ook nog andere keuzemogelijkheden.

In de onderstaande drie scenario's zijn verschillende combinaties van variabelen uitgewerkt in kansen en mogelijkheden.

Scenario 1: Van dorp naar stad in evenwicht

In scenario 1 is wordt gekozen voor het accent op binnenstedelijke verdichting, zowel op basis van bestaande plannen en projecten als met een inzet op inbreiding en functiewijziging van met name werkgebieden. In 2012 wordt in Hoofddorp gestart met de uitbreiding van Toolenburg-Zuid. Deze uitbreiding biedt samen met de hierna te ontwikkelen Zuidrand tot (ver) na 2015 ruimte voor de bouw van 3.000 woningen en enkele grote voorzieningen op het gebied van sport en recreatie.

In de rest van Hoofddorp zal de herstructurering van een aantal verouderde bedrijventerreinen die ruim buiten de geluidshindercontouren van Schiphol liggen, ter hand genomen worden. Dit betreft vooral de gebieden ten noorden van de Geniedijk en de noordrand van Hoofddorp, niet ver van het centrum. Door deze gebieden voor woningbouw te bestemmen zal het aantal woningen in Hoofddorp tot 2030 nog eens met maximaal 12.000 kunnen groeien. Hierdoor wordt de functie van het bestaande

Variabelen	Keuzemogelijkheden	
Groeisnelheid	Snel	Meer geleidelijk
Openbaar vervoer of wegen	Accent op weginfrastructuur	Accent op aantrekkelijk openbaar vervoer
Binnen of buiten	Accent op westflank	Accent op binnenstedelijke verdichting

Matrix mogelijke combinaties van variabelen en keuzemogelijkheden

centrum versterkt. Niet alleen commerciële activiteiten, maar ook publieksvoorzieningen krijgen meer bestaansrecht door intensiever gebruik.

Investerings in groen en recreatie

Toenemende verstedelijking en binnenstedelijke verdichting in dit scenario vergt een hoog niveau van de leefkwaliteit van de omgeving. Park21 fungeert als het groene en recreatieve hart in het stedelijke gebied en vormt een groene verbinding tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Het is een gebied van circa 1000 hectare om te ontspannen in de natuur en gebruik te maken van het aanbod van diverse recreatievoorzieningen.

Investerings in infrastructuur

Deze ontwikkelingen vragen om het, zoals dat heet, 'naar voren halen' van investeringen op het gebied van infrastructuur. Het verder naar het noorden verleggen van de N201, in combinatie met afwaardering van de huidige weg voor lokaal verkeer, lijkt hiervoor een essentiële voorwaarde. Vergroting van de bedrijvigheid en het aantal woningen in Hoofddorp vereist verbetering van het openbaar vervoer met een hov-lijn die ook het centrum aandoet en een goede verbinding biedt met Schiphol. De verbindingen tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam zijn optimaal en Schiphol zal door veel Hoofddorpers zeer frequent gebruikt worden als overstappunt op het landelijk openbaar vervoersnetwerk.

Deze ontwikkelingen brengen forse investeringen met zich mee, maar daar staan een versterking van infrastructuur en uitbreiding van het hoogstedelijk programma tegenover.

Wonen en werken op verouderde bedrijventerreinen

De keuze voor dit scenario creëert mogelijkheden om bedrijven te verplaatsen naar beter ontsloten locaties, zoals De Hoek-Noord. Tevens ontstaat de mogelijkheid om bestaande en deels verouderde bedrijventerreinen aan de noordkant van Hoofddorp waar veel leegstand is te benutten voor een mix van wonen en werken buiten de 20 Ke-contour van de luchthaven.

Warmtekrachtkoppeling

De keuze voor dit scenario biedt ook een uitgelezen kans om in de toekomst verstandig met energie om te gaan. De herstructurering kan gecombineerd worden met het aanleggen van collectieve energievoorzieningen, zoals warmtekrachtkoppeling, een verwarmings-technologie waarbij de productie van elektriciteit gecombineerd wordt met het direct benutten van de vrijgekomen warmte voor verwarming.

Beperkte ontwikkeling in buitengebied

In dit scenario zal tot 2030 buiten Hoofddorp slechts beperkt gebouwd worden. Er wordt voorzien in de behoefte aan woningen in het buitengebied door de uitbreidingen met totaal circa 3.000 woningen bij Cruquius en het SEIN-terrein.

Deze groei past goed binnen het bereik van het te verbeteren openbaarvervoersnetwerk tussen Haarlem, Heemstede, Hoofddorp, Aalsmeer, Uithoorn en Schiphol. Deze verbetering bestaat onder meer uit het opwaarderen van buslijn 140 tot een hov-lijn en het verleggen van de Zuidtangent door het centrum van Hoofddorp, eventueel via de Pabstlaan. Het centrum van Hoofddorp wordt hierdoor een belangrijk knooppunt.

In dit scenario worden tot 2030 in totaal zo'n 18.000 nieuwe woningen gebouwd. Door de concentratie in de bestaande kernen blijft de cultuurhistorie van de polder, onder andere zichtbaar de orthogonale structuur, in het buitengebied goed zichtbaar.

ACT en PrimAviera eind op streek

Op het gebied van bedrijvigheid zullen de geplande ontwikkelingen zoals ACT en PrimAviera in dit scenario in 2030 een eind op streek zijn. Terreinen binnen de bebouwde kom, zoals het eerder genoemde De Hoek-Noord, De President en Beukenhorst-Zuid, zijn tegen die tijd volledig uitgegeven. In het zuiden van de polder komt een groot windmolenpark.

Olympische Spelen

De voorzieningen die nodig zijn als de Olympische Spelen van 2028 in Nederland zullen plaatsvinden, concentreren zich binnen de gemeente Haarlemmermeer in en rond Hoofddorp. In de Zuidrand zijn al voorzieningen beschikbaar zoals het Huis van de

Sport en de reeds ontwikkelde sportfaciliteiten in Park21.

Duurzaamheid

De extra benodigde wateropvang in het stedelijk gebied van Hoofddorp zal deels worden gerealiseerd in de stad zelf door op inventieve wijze water te bergen onder wegen en parkeerplaatsen. Ook kan aan zogenaamde waterpleinen worden gedacht zoals die bijvoorbeeld in Rotterdam zijn gerealiseerd. Daarnaast zullen hemelwaterpieken deels opgevangen worden op groene daken, een strategie die elders in het land al zeer succesvol is. Groene daken hebben als bijkomend voordeel dat ook de luchtkwaliteit en het microklimaat in de stad verbetert en de energievraag voor koeling en verwarming van gebouwen door de verbeterde isolatie vermindert.

Verder zal het gebied rond Hoofddorp er niet aan ontkomen een deel van de stedelijke waterberging op zich te nemen. Voor deze afwenteling naar het buitengebied bestaan verschillende mogelijkheden, zoals het vernieuwde droogmakerijsysteem of de aanleg van rabattenbos. Deze oplossingen komen niet in conflict met de beperkingen voor open water in verband met het aantrekken van ganzen rondom Schiphol.

Scenario 2: Buiten wonen in Haarlemmermeer: versterking van de atypische stedelijkheid

In scenario 2 wordt het accent verlegd van de



binnenstedelijke verdichting naar een snelle ontwikkeling van de westflank in combinatie met Park21. In dit scenario wordt ook Hoofddorp-Zuid afgerond. Park21 vormt een groene verbinding tussen de beide gebieden. De wateropgave is onderdeel van dit plan, dat is gericht op een zo gesloten mogelijke waterkringloop en een recreatieve meerwaarde van het oppervlaktewater.

Groene uitstraling Haarlemmermeer

De ontwikkeling van de westflank voorziet in de behoefte aan buiten wonen in het groen. Hier is de kringloop van zowel de opvang en het lozen van water als de opwekking en het verbruik van energie volledig gesloten. Samen met Park21 versterkt de landschappelijke inrichting van de westflank de groene uitstraling en de atypische stedelijkheid van Haarlemmermeer.

Uitbreiding Lisserbroek voltooid

In dit scenario zal de uitbreiding van Lisserbroek in 2030 zijn voltooid. De Bennebroekerweg is dan al enige tijd verdubbeld en aangesloten op de A4. Een deel van de Drie Merenweg bij Nieuw-Vennep is afgewaardeerd om te zorgen dat woningbouw, water en groen goed op elkaar aansluiten.

Nieuwe hov-lijn

Er komt een nieuwe hov-lijn die deze gebieden verbindt. Via de Zuidrand zal deze lijn naar station Hoofddorp voeren en daarbij onder andere grote

publiekstrekkers als het Huis van de Sport en Thermen Holiday Haarlemmermeer aandoen.

Hoofddorp

In deze variant zal tot 2030 bij Hoofddorp een beperkte herbestemming van de bedrijvengebieden aan de noordkant plaatsvinden. Inclusief de voltooiing van Hoofddorp-Zuid zal de woningvoorraad van Hoofddorp in deze periode met zo'n 7.000 woningen toenemen. De bestaande buslijnen in en rond Hoofddorp zullen geleidelijk worden omgevormd tot hov-lijnen die zowel het huidige station Hoofddorp, als Schiphol en Nieuw-Vennep aandoen.

ACT en PrimAviera ook eind op streek

Ook in dit scenario zullen de geplande ontwikkelingen als ACT en PrimAviera in 2030 een eind op streek zijn. Bedrijvenlocaties binnen de bebouwde kom zoals De Hoek-Noord, De President en Beukenhorst-Zuid zijn ook in dit scenario in 2030 volledig uitgegeven. In het zuiden van de polder staat een groot windmolenpark.

Scenario 3: De Haarlemmermeer voltooid

In dit scenario worden alle opgaven die in deze structuurvisie zijn opgenomen onverkort uitgevoerd. Scenario 1 en 2 worden beide volledig gerealiseerd. Deze plannen zullen ergens rond 2040-2050 voltooid zijn. Ten opzichte van 2010 zijn er dan 26.000 woningen bijgebouwd. Bovendien is de uitgifte van alle voorzieningen en kantoren- en bedrijfs-terreinen die nu in de planning staan, voltooid.

Ontwikkelingsstrategie

In hoofdstuk 4 zijn de ambities voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer tot 2030 verwoord in de vorm van een globale visie en een aantal mogelijke scenario's om deze visie gestalte te geven. Zoals het er nu uitziet zal de uitvoering van alle gewenste plannen langer duren dan de twintig jaar waar deze structuurvisie over uitkijkt. In elk geval zullen er al op korte termijn belangrijke keuzes moeten worden gemaakt om de gewenste prioriteiten vast te stellen. De scenario's 1 en 2 bieden hiervoor de eerste handvatten: de keuze voor een meer geleidelijke ontwikkeling met het accent op binnenstedelijke verdichting en openbaar vervoer met Park21 als groene hart, of de keuze voor snelheid met prioriteit voor de ontwikkeling van de westflank en Park21, inclusief de daarvoor benodigde infrastructuur.

In dit hoofdstuk wordt een voorzet gedaan voor de wijze waarop Haarlemmermeer de in deze structuurvisie uitgestippelde ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk wil maken. Deze zogenoemde ontwikkelingsstrategie bestaat uiteindelijk uit een samenhangend pakket van bestuurlijke, juridische, financiële en technische maatregelen die tot doel hebben het in de structuurvisie geschetste ruimtelijk ontwikkelingsbeeld te realiseren.

6



Legio onzekerheden

Welke keuzes er ook worden gemaakt, er zullen altijd legio onzekerheden blijven, zelfs op de korte termijn. Wie durft op dit moment zijn of haar hand in het vuur te steken voor een voorspelling over de ontwikkeling van de markten voor woningen, kantoren en bedrijfsruimte? Wie weet hoe de bestuurlijke verhoudingen tussen het Rijk, provincies en bijvoorbeeld de stadsregio's er over tien jaar uit zullen zien? Laat staan dat er zekerheid kan bestaan over de bedragen die welke overheid dan ook beschikbaar kan en wil stellen voor de grootschalige ontwikkelingen zoals als we die in Haarlemmermeer gerealiseerd willen zien. De ontwikkelingsstrategie voor de Structuurvisie Haarlemmermeer tot 2030 moet daarom ruime mogelijkheden bieden om flexibel in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.

Aanmerkelijke investeringen

Hoe dan ook zullen er aanmerkelijke investeringen gedaan moeten worden; investeringen die het budget van de gemeente Haarlemmermeer verre te boven gaan. Haarlemmermeer hecht dan ook grote waarde aan samenwerking met andere marktpartijen en overheden. Indien noodzakelijk wil Haarlemmermeer daarbij de mogelijkheden van de Wet ruimtelijke ordening – en de Grondexploitatiewet die daarvan deel uitmaakt – optimaal benutten. Concrete uitvoeringsprogramma's kunnen pas opgesteld worden na vaststelling van de definitieve Structuurvisie Haarlemmermeer 2030. In het kader van dit

voorontwerp van de structuurvisie beperken we ons tot een toelichting op de kaders voor de verwerving van de voor de uitvoering noodzakelijke middelen.

6.1 FOCUS OP GEBIEDSONTWIKKELING

De concrete uitwerking van de plannen in al hun aspecten vindt plaats in bestemmingsplannen en bij de besluitvorming en uitvoering van tal van andere besluiten op gemeentelijk niveau. Een van de belangrijkste functies van een structuurvisie is het inzichtelijk maken van de verbanden en afhankelijkheden tussen deze diverse plannen en besluiten.

Juist om het noodzakelijke overzicht te behouden, richt de ontwikkelingsstrategie van een structuurvisie zich op het niveau de gebiedsontwikkeling: de integrale aanpak van grotere gebieden in samenhang met andere ontwikkelingen, zoals de benodigde infrastructuur, groenstructuur en voorzieningen.

Het uitwerken van de ontwikkelingsstrategie met de focus op gebiedsontwikkeling vergt uiteraard een goede afstemming met partijen als het Rijk, de provincie, de stadsregio, het hoogheemraadschap en aangrenzende gemeenten. Minstens zo belangrijk is het overleg met Schiphol, woningcorporaties en commerciële marktpartijen die als geen ander de markt van vraag en aanbod kunnen overzien. In al deze overleggen en samenwerkingsverbanden staat



centraal welke investeringen en bijdragen partijen willen en kunnen leveren. Daarbij blijft het zaak voor de gemeente om de in deze structuurvisie gehanteerde uitgangspunten m.b.t. ruimtelijke kwaliteit en sociale duurzaamheid te bewaken. Haarlemmermeer wil daarom ook de inwoners en de gebruikers van onze gemeente actief bij de verdere ontwikkeling en uitvoering van de strategie blijven betrekken.

6.2 GRONDBELEID EN KOSTENVERHAAL

Om de in deze structuurvisie geschetste hoge ambities van Haarlemmermeer haalbaar te maken, zullen de mogelijkheden van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zo volledig mogelijk moeten worden benut. Het grondbeleid van de gemeente Haarlemmermeer is vastgelegd in de nota Strategisch grondbeleid.

In de nota Strategisch grondbeleid is vastgelegd dat Haarlemmermeer heeft gekozen voor een actief ontwikkelbeleid. De gemeente beschikt hiervoor over bekende instrumenten als het zelf verwerven van grond, eventuele onteigening en de procedures voor het vaststellen en aanpassen van bestemmingsplannen. In de nota is ook het gemeentelijk beleid op basis van de Grondexploitatiewet uitgewerkt. Deze wet maakt als afdeling 6.4 onderdeel uit van de Wro. Dit onderdeel van de wet geeft

gemeenten nieuwe instrumenten om afspraken te maken over de verdeling van de kosten van algemene voorzieningen, nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte. Het verhalen van dit soort kosten op partijen die projecten ontwikkelen in het betreffende gebied, wordt aangeduid met het begrip 'kostenverhaal'. Daarnaast biedt de afdeling 6 de mogelijkheid om eisen te stellen aan het bouwrijp maken van een locatie.

De wet gaat er vanuit dat gemeenten eerst proberen om een privaatrechtelijke overeenkomst te sluiten met particuliere eigenaren. Dit wordt aangeduid als een 'anterieure overeenkomst'. Als dat niet lukt, biedt de wet een stok achter de deur voor kostenverhaal in de vorm van het exploitatieplan.

Nota Strategisch grondbeleid

Een van de pijlers van het actieve ontwikkelbeleid van de gemeente Haarlemmermeer is de Nota Strategisch grondbeleid. De eigendom van de grond biedt immers de meeste mogelijkheden de invulling ervan te sturen en de voorwaarden te bepalen. Grote delen van gronden met ontwikkelpotentie zijn echter al in bezit van marktpartijen. In die gevallen dat verwerving van deze gronden tegen een redelijke prijs niet meer mogelijk is, zal de gemeente een actieve, regisserende rol op zich nemen. Waar mogelijk zullen met marktpartijen anterieure overeenkomsten worden afgesloten om de ambities van de structuurvisie zoveel mogelijk



waar te maken en de bovenplanse kosten redelijkerwijs te verdelen. In situaties waarin de te ontwikkelen gronden deels in handen van particulieren en deels in eigendom van de gemeente zijn, wordt gezocht naar passende, zogenaamde publiek-private samenwerkingsverbanden.

Bijdrage aan ruimtelijke ontwikkelingen

Anterieure of samenwerkingsovereenkomsten moeten overeengekomen worden voor de vaststelling van bestemmingsplannen. De Wro biedt daarbij de ruimte om – naast de gebruikelijke financiële bijdrage aan de grondexploitatie en een eventuele verrekening van schade – een bijdrage te vragen voor andere ruimtelijke ontwikkelingen, ook elders in de gemeente. De wet geeft niet expliciet aan om wat voor soort ontwikkelingen het hierbij gaat. Uit de behandeling in de Tweede Kamer wordt echter algemeen afgeleid dat het om bovenplanse voorzieningen van algemeen nut, zoals natuur, cultuur, recreatie en waterberging gaat. Ontwikkelingen die doorgaans niet kosten-dekkend kunnen worden gerealiseerd.

De achterliggende gedachte is dat de ontwikkelaar van een project direct of indirect ook voordeel geniet van de aanwezigheid van dit soort voorzieningen. Ook algemene, niet direct aan de betreffende locatie verbonden voordelen als een groen recreatiegebied in de buurt en een goede bereikbaarheid van de gemeente worden algemeen beschouwd als

zaken die een meerwaarde geven aan de locatie en de waarde van woningen, kantoren en bedrijfsruimte. Wel is als voorwaarde gesteld dat er sprake moet zijn van concrete gebiedsontwikkelingen en de plannen moeten passen in door de gemeente opgestelde structuurvisie.

Infrastructuur en ruimtelijke kwaliteit

In Haarlemmermeer zal aan marktpartijen met name een bijdrage worden gevraagd voor de grote investeringen in de infrastructuur en voor plannen die bijdragen aan de doelstellingen van ruimtelijke kwaliteit, waaronder de aanleg van Park21. De gewenste bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen zullen nader worden uitgewerkt en onderbouwd. De nota Strategisch grondbeleid wordt in 2011 geëvalueerd en waar nodig aangevuld. Dit laatste betreft in ieder geval het onderdeel erfpacht, de totstandkoming van anterieure overeenkomsten, de maatstaf voor de bijdrage aan ruimtelijke ontwikkelingen en de juridische verankering van duurzaamheid. Tevens zal in de nota een duidelijke verwijzing worden opgenomen naar het hoofdstuk ontwikkelingsstrategie in de structuurvisie. Beide stukken zijn complementair aan elkaar.

Bijdrage op grond van een exploitatieplan

Als het niet mogelijk blijkt een anterieure overeenkomst te sluiten, wordt het kostenverhaal gebaseerd op het exploitatieplan. De gemeente is wettelijk verplicht een dergelijk plan op te stellen

als er nog geen kostenverhaal heeft plaatsgevonden bij de vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan en een aantal andere ruimtelijke besluiten.

6.3 RESERVE RUIMTELIJKE INVESTERINGEN HAARLEMMERMEER

De inkomsten uit grondzaken die op deze wijze worden gegenereerd, zullen worden gestort in de reserve Ruimtelijke investeringen Haarlemmermeer (RIH) dat begin 2010 door de gemeenteraad is ingesteld. Uit deze reserve kunnen de hiervoor aangegeven ruimtelijke ontwikkelingen in de toekomst mede worden gefinancierd.

In het RIH kunnen eventueel ook bijdragen voor bovenwijkse voorzieningen worden gestort. Dit zijn voorzieningen die voor meerdere wijken worden gerealiseerd. Hiervoor geldt een wettelijke verplichte bijdrage op grond van de Wro. Hierop zijn de criteria profijt, proportionaliteit en toerekenbaarheid van toepassing.

Uitvoeringsprogramma

In het uitvoeringsprogramma zal inzicht worden gegeven in de inkomsten en uitgaven van het RIH. Het eerste uitvoeringsprogramma zal worden opgesteld na vaststelling van de structuurvisie.

Het uitvoeringsprogramma wordt gekoppeld aan het Meerjarenperspectief Grondexploitaties (MPG),

dat tweemaal per jaar aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. Een en ander zal zo worden ingericht dat de gemeenteraad de bevoegdheid krijgt om te besluiten over de besteding van de gelden van het fonds Ruimtelijke investeringen Haarlemmermeer.





Uitgave

Gemeente Haarlemmermeer
Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp
Tel.: 0900 - 1852
www.haarlemmermeer.nl/structuurvisie
structuurvisie@haarlemmermeer.nl

Fotografie

Gemeente Haarlemmermeer
Kees van der Veer
Theo Baart
Laura de Graaff

Vormgeving

FUNCKE Communications & Design