gemeente
Haarlemmermeer

Structuurvisie Haarlemmermeer 2030

Juli 2012

105

Inhoud

Inleiding **3**

1 Kenschets Haarlemmermeer; uitgangspositie 2012 **7**
1.1 Landschap en ligging 7
1.2 Bevolking 12
1.3 Wonen 15
1.4 Veranderende maatschappij 18
1.5 Economie 19
1.6 Bereikbaarheid 21
1.7 Rijksbeleid 21

2 Sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit **24**
2.1 Sociale duurzaamheid 24
2.2 Ruimtelijke kwaliteit 29

3 Ambities **33**
3.1 Ambitie versterken atypische stedelijkheid 33
3.2 Ambitie duurzaam en klimaatbestendig inrichten 33
3.3 Ambitie versterken fysieke en sociale verbondenheid 34
3.4 Ambitie aantrekkelijke ontmoetingsplaats zijn en blijven 35

4 Visie **37**
4.1 Aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat 38
4.2 Netwerken en knooppunten 46
4.3 Ruimtelijk raamwerk 49

5 Programmatische uitwerking **55**
5.1 Bodem 58
5.2 Water 61
5.3 Het infrastructurele netwerk 69
5.4 Knooppunten 75
5.5 Het energienetwerk 78
5.6 Groen en ecologie 84
5.7 De opbouw van het ruimtelijk raamwerk 95

Fotobijlage
Linten in verandering **103**

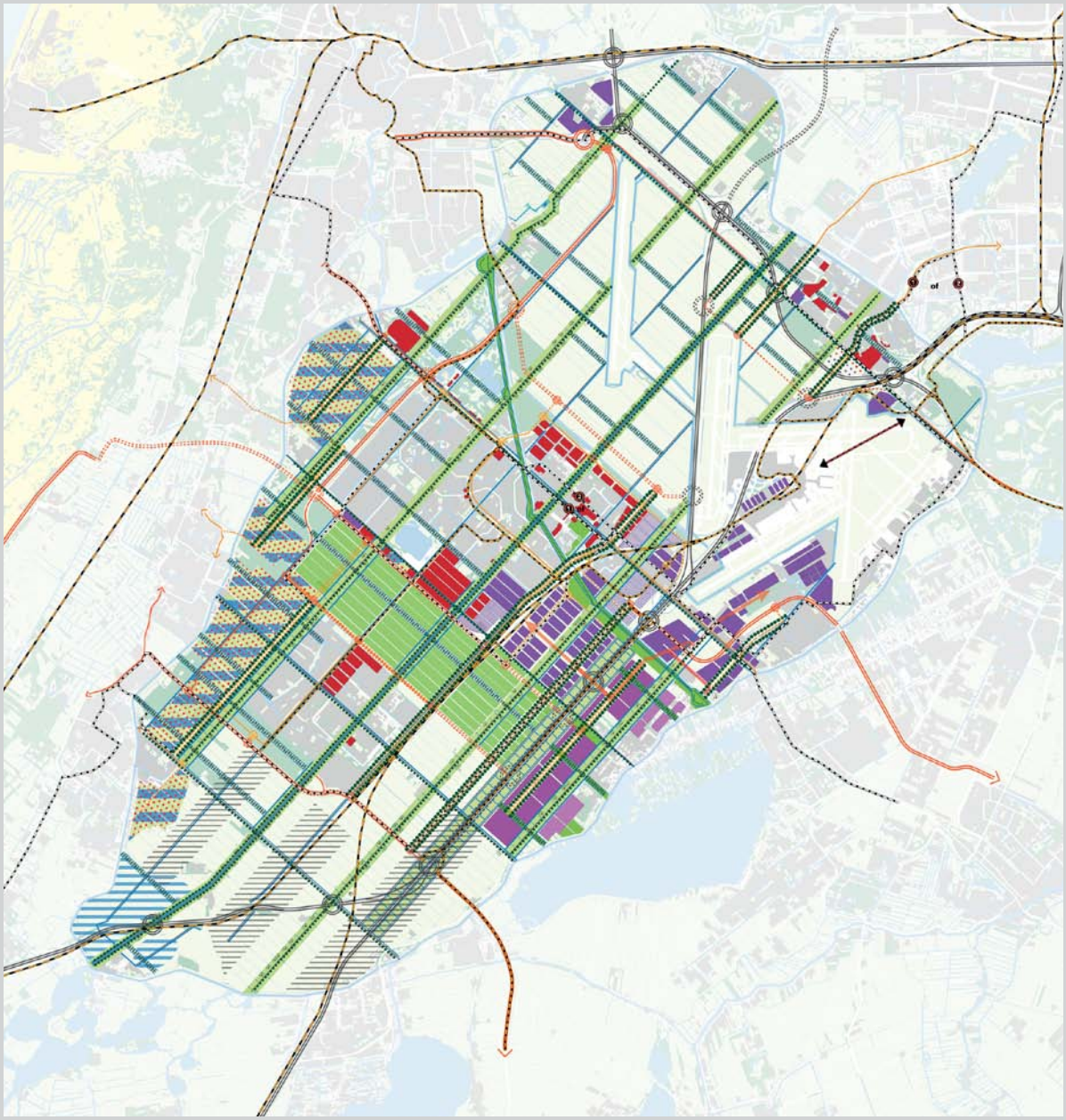
5.8 Landbouw 131
5.9 Economie en werken 137
5.10 Luchthaven Schiphol 141
5.11 Wonen 145
5.12 Voorzieningen 149

6 Uitwerking van het ruimtelijk raamwerk op gebiedsniveau **157**
6.1 Inleiding 157
6.2 Het noorden 158
6.3 Het oosten 161
6.4 Het middengebied 165
6.5 Het gebied ten noorden van Hoofddorp 167
6.6 Het westen 169
6.7 De zuidpunt 171

7 Ontwikkelingsstrategie **173**
7.1 Ontwikkelen in samenwerking 173
7.2 Financieringsmogelijkheden 175
7.3 Grondbeleid 177
7.4 Kostenverhaal 177
7.5 Reserve Ruimtelijke investeringen Haarlemmermeer 178

8 Wettelijk kader en werkwijze **180**
8.1 Wettelijk kader 180
8.2 Een Structuurvisie, en dan… 180
8.3 Afwijken van de Structuurvisie 180
8.4 Actualisatie 182
8.5 Ruimtelijke Randvoorwaarden 182

- Wonen
- Zoekgebied mix wonen, water en groen
- Kantoorlocaties, bedrijventerreinen en logistiek
- Uit te werken kantoorlocatie i.c.m. groen/sport/recreatie
- Glastuinbouw; nieuwbouw en herstructurering
- Gepland groen
- Polderlinten
- Polderdwarswegen
- Lanen
- Tochten
- Polderpaden
- Groen blauwe structuur
- Autowegen: nationale infrastructuur + parallelstructuur + reserveringen
- Autowegen: regionale infrastructuur + reserveringen
- Autowegen: lokale hoofdontsluitingsroutes + reserveringen
- Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV)
- Spoorlijnen + reserveringen
- Huidige HOV-lijnvoering + reserveringen (gemeente en MRA)
- Onderzoek Schiphol naar ondergrondse verbinding
- Zoekgebied windmolenpark
- Zoekgebied piekberging
- Monumentaal erf



Plankaart

Inleiding

Deze Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 gaat over de inrichting van de ruimte in Haarlemmermeer en de mensen die daarbij centraal staan. Een goede ruimtelijke inrichting draagt bij aan de sfeer, de bereikbaarheid en de mogelijkheden voor onderling contact, en daarmee aan het welbevinden van mensen en het versterken van de economie.

Met deze Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 laten we zien welke koers Haarlemmermeer de komende twintig jaar op ruimtelijk gebied gaat varen. We geven duidelijk de richting aan die we wat ons betreft op moeten, en bouwen tegelijkertijd voldoende flexibiliteit in om adequaat te kunnen reageren op onverwachte ontwikkelingen.
We maken met deze visie inzichtelijk welke verbanden en afhankelijkheden er bestaan tussen de verschillende ontwikkelingen, plannen en besluiten. De Structuurvisie 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. Daarnaast worden belangrijke uitspraken gedaan over de manier waarop ontwikkeld wordt en het centraal stellen van de mens in het ontwikkelproces. Het accent ligt daarbij op sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit; begrippen die ook in de Contourennota en het Voorontwerp (zie hierna) aan de orde zijn gekomen.

De Structuurvisie is, na vaststelling, het toetsingskader voor alle ruimtelijke plannen. Aan de hand van dit document geven we de komende jaren – samen met inwoners, bedrijven, maatschappelijke groeperingen, andere overheden, projectontwikkelaars en Luchthaven Schiphol – invulling aan de ruimtelijke inrichting van onze gemeente, op een manier die past bij de veranderingen die zich in de samenleving aan het voltrekken zijn.

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 belangrijke mate of mensen met plezier in Haarlemmermeer wonen en werken. In een straat, een buurt, 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 vier tot bijna 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
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 attractieve ontmoetings- en vestigingsplaats positioneren. Duurzaamheid, 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 vier toetsingscriteria vastgesteld 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.

Totstandkoming
Om tot deze Structuurvisie te komen hebben we eerst een Contourennota en een Voorontwerp Structuurvisie opgesteld. Ook is tegelijkertijd met het ontwikkelen van deze visie een plan-MER gemaakt. Hieronder kijken we kort terug op dat proces.

Contourennota
In de Contourennota Structuurvisie Haarlemmermeer hebben we voor het eerst de ambities voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer beschreven. We willen de bestaande diversiteit aan woon- en werkmilieus – de zogeheten atypische stedelijkheid – versterken en 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. Sociale duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en oog voor bestaande structuren zijn daarbij leidend. De Contourennota is op 29 oktober 2009 door de gemeenteraad vastgesteld.

Voorontwerp Structuurvisie
Op basis van de Contourennota maakten we vervolgens een Voorontwerp Structuurvisie; een document aan de hand waarvan we discussie konden voeren over de uitgangspunten, de ontwerpprincipes, de opgaven en de te maken keuzes. Het Voorontwerp geeft belangrijke structurerende zaken weer, zoals ontwerpprincipes voor duurzaamheid, een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem, slimme energienetwerken, netwerk- en ketenmobiliteit, synergie met Schiphol, ruimte voor attracties en cultuurhistorie, en diversiteit als drager van ontwikkelingen. De Voorontwerp Structuurvisie behandelt de belangrijkste 'hardware' van structuur zoals water, infrastructuur, energie en groen. De mens staat centraal in dit proces. De voorgestelde structuur wordt dan ook steeds getoetst aan 'sociale duurzaamheid' en 'ruimtelijke kwaliteit'. Een belangrijke notie uit het Voorontwerp is dat maatwerk een vereiste is voor het realiseren van 'sociale duurzaamheid' en 'ruimtelijke kwaliteit'.

Plan-MER
Parallel aan en in wisselwerking met de totstandkoming van deze Structuurvisie is een plan-MER opgesteld. Het doel van deze plan-MER is bij strategische keuzen zoals locaties voor woningbouw, locaties voor bedrijventerreinen en aanleg van nieuwe dan wel uitbreiding van bestaande infrastructuur het milieubelang volwaardig af te kunnen

wegen op basis van goede informatie. Om de informatie uit de plan-MER zo goed mogelijk te kunnen benutten bij het opstellen van de Structuurvisie, is ervoor gekozen om de drie in het Voorontwerp geschetste scenario's (accent op binnenstedelijke verdichting, accent op uitleggebieden of een combinatie van beide) uit te werken in alternatieven en die te toetsen aan de door Commissie voor de Milieueffectrapportage aangereikte milieucriteria. Daarbij is niet alleen gekeken naar de gevolgen voor het milieu, maar ook naar de mate waarin de in de alternatieven geschetste oplossingsrichtingen kunnen bijdragen aan de in het Voorontwerp gestelde doelen en uitgangspunten op het gebied van duurzaamheid, leefmilieu en klimaatbestendigheid.
Een belangrijke uitkomst van de rapportage is dat het realiseren van een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem sterk afhankelijk is van de uitwerking van de Structuurvisie.
Uit de rapportage kan daarnaast geconcludeerd worden dat het gecombineerde scenario (zowel binnenstedelijk verdichten als aan de slag met de uitleggebieden) zeer positief scoort ten aanzien van de differentiatie in woon- en werkmilieus en de mogelijkheden voor recreatie, maar over het geheel het slechtst scoort: het leidt ertoe dat er geen flexibiliteit meer is voor het gebruik van de ruimte. Ook het in stand houden van het droogmakerijlandschap staat in dit alternatief sterk onder druk. Met het alternatief met het accent op de binnenstedelijke verdichting worden daarentegen de meeste doelen behaald. Het realiseren van knooppunten op plekken waar vervoers- en plaatswaarde samenkomen, leidt ertoe dat zowel de doelstelling duurzame mobiliteit als de doelstelling ontmoeten en verbinden behaald wordt.

Aanpassingen op het Voorontwerp
Het Voorontwerp heeft ter inzage gelegen en we hebben het document actief verspreid onder verschillende publieke en private partijen, met het verzoek hierop te reageren. Vervolgens is breed overleg gevoerd. Naast meer algemene informatieavonden hebben we ook themabijeenkomsten gehouden en gesprekken gevoerd met maatschappelijke groeperingen, ondernemersvertegenwoordigers, buurgemeenten en dorps- en wijkraden. Tijdens de verschillende overlegmomenten bleek dat de ontwerpprincipes uit het Voorontwerp in hoofdlijnen worden onderschreven door alle betrokkenen. Deze principes worden in deze voorliggende visie dan ook nader uitgewerkt.
Ook is er nieuwe input geleverd die in deze Structuurvisie is verwerkt en zijn onderwerpen in deze visie opgenomen die in het Voorontwerp nog niet aan de orde waren. Deze komen voort uit het gevoerde overleg, de sterk veranderende economische ontwikkeling en door uitwerking van beleidsvisies.

De nieuwe onderwerpen in deze Structuurvisie zijn:
- de positionering van Haarlemmermeer in de Metropoolregio en in groter verband;
- de economische ontwikkeling en de regionale afspraken die hierover zijn gemaakt;
- de woonvisie;
- de resultaten van het Deltaplan Bereikbaarheid;
- een nadere uitwerking van de wateropgave;
- de positie van de landbouw;
- de voorzieningenstructuur.

Leeswijzer
Hoofdstuk 1 geeft een kenschets van Haarlemmermeer, de uitgangspositie van deze Structuurvisie anno 2012, en een korte typering van het rijksbeleid en de omgevingsfactoren die van invloed zijn op deze Structuurvisie.
In Hoofdstuk 2 worden de begrippen sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit toegelicht omdat al onze ruimtelijke keuzen aan deze begrippen getoetst worden.

In Hoofdstuk 3 zijn de ambities van deze Structuurvisie, zoals ook in de Contourennota en het Voorontwerp opgenomen, verder uitgewerkt.
In Hoofdstuk 4 wordt de visie beschreven waarin opgenomen is hóe we deze ambities willen verwezenlijken.
In Hoofdstuk 5 zijn de grondslagen en ontwerpprincipes van de Structuurvisie zoals deze in het voorontwerp waren opgenomen vertaald en meer in detail uitgewerkt voor de verschillende gemeentelijke beleidsterreinen. Per beleidsterrein geven we hier ook aan welke toetsingscriteria we willen ontwikkelen om sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit verder in onze planvorming te verankeren.
In dit hoofdstuk en in Hoofdstuk 6 zijn ook de Opgaven van Haarlemmermeer tot 2030 uit het Voorontwerp opgenomen, aangevuld met de nieuwe input.
Hoofdstuk 6 beschrijft het ruimtelijk raamwerk op gebiedsniveau.
In Hoofdstuk 7 wordt vervolgens de Ontwikkelingsstrategie beschreven en in Hoofdstuk 8 gaan we in op de juridische betekenis van deze Structuurvisie, het wettelijk kader, en de ruimtelijke randvoorwaarden. Ook kunt u daar lezen hoe nieuwe ontwikkelingen aan deze visie getoetst worden en hoe bestemmings- en deelplannen in relatie met deze visie worden ontwikkeld.

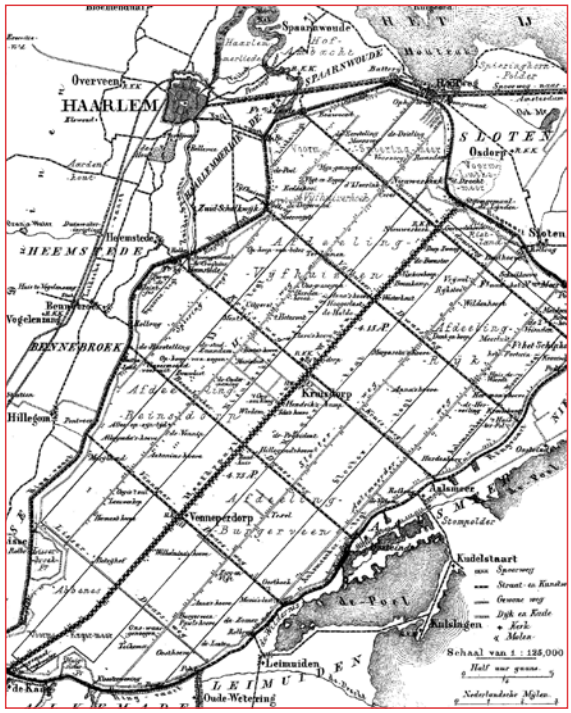
Hoofdstuk 1

Kenschets Haarlemmermeer; uitgangspositie 2012

Voor een goede invulling van onze toekomst moeten we eerst in kaart brengen hoe Haarlemmermeer er nú uitziet. We beginnen tenslotte niet met een leeg tekenbord.
Er zijn veel zaken om rekening mee te houden, bijvoorbeeld onze rol in de omgeving. In dit hoofdstuk beschrijven we de stand van zaken op dit moment, inclusief een stuk historie.

1.1 Landschap en ligging

Op 6 augustus 1852 stond met vette letters in de Staatscourant: 'In de afgeloopene maand Julij is het Haarlemmer-meer door de werking der machines en de gunstige weersgesteldheid, van het overgebleven water ontlast en alzo droog geworden'.



Kaart van Haarlemmermeer in 1867

Er was 800.000.000 kubieke meter water weggepompt, de 'waterwolf' was getemd en Nederland was een nieuwe polder rijker.
Tot in de jaren zestig van de twintigste eeuw bestond de Haarlemmermeerpolder uit enkele dorpjes en was landbouw de economische drager. Daarna veranderde er veel, in korte tijd. Haarlemmermeer groeide uit tot een gebied met ruim 143.000 inwoners en een grote en diverse economie. Deze snelle groei 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.

Robuust landmeetkundig landschap

Door zijn ontstaansgeschiedenis heeft Haarlemmermeer een uniek landschap. De polder ligt vier tot zes meter onder NAP en heeft een consequente en sober uitgevoerde structuur met loodrecht op elkaar staande lijnen. Dit wordt een orthogonale structuur genoemd. Vaarten, tochten, polderwegen, enkelrijige boombeplanting en grote arealen landbouw zijn kenmerkende elementen in dit landschap. Deze oorspronkelijke structuur is nog steeds zichtbaar en wordt gekoesterd. Vooral ook omdat Haarlemmermeer tegenwoordig deel uitmaakt van het metropolitane – oftewel grootstedelijke – landschap van de Metropoolregio Amsterdam (MRA)[1].

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.'

Het oorspronkelijke raamwerk van het landschap is ruimtelijke versterkt door het toevoegen van nieuwe waterlopen en lanen.
Daarnaast kent Haarlemmermeer het naoorlogse netwerk van regionale en nationale verbindingswegen. Dit bovenlokale netwerk ontsnapt in toenemende mate aan de orthogonale structuur van de droogmakerij, omdat de snelheden op deze netwerken zich niet verstaan met haakse bochten.
Onder druk van de economische ontwikkelingen zijn in Haarlemmermeer vijf typen landschappen ontstaan. Agrarische landschappen, stedelijke landschappen, transformatielandschappen, recreatielandschappen en het luchthavenlandschap.

Alle boerderijen van Nederland
In Haarlemmermeer komen veel verschillende boerderijtypen voor. De pioniers die zich hier na de drooglegging uit alle delen van Nederland vestigden, bouwden hun boerderij vaak in de traditionele stijl van de streek waaruit zij afkomstig waren. Deze typen waren overigens niet altijd het meest geschikt voor de bedrijfsvoering zoals die in de polder nodig was. Naast de originele types komen dan ook aangepaste boerderijtypen en mengvormen voor.

Water speelt nog steeds een hoofdrol
Het water speelt nog steeds een bijzondere rol in Haarlemmermeer. We liggen vier tot zes meter onder NAP en moeten dus zorgen dat we beschermd zijn tegen overstromingen.
Tegelijkertijd hebben we in Nederland te maken met de gevolgen van klimaatverandering en de daaruit voortvloeiende waterproblemen. Dit vraagt extra inzet op het voorkomen van wateroverlast en watertekorten, en op het verbeteren van de waterkwaliteit.
Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen hebben daarom het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) afgesloten. Hierin is afgesproken dat het watersysteem in 2015 moet voldoen aan de normen voor wateroverlast en de doelen met betrekking tot water- en ecologische kwaliteit, zoals vastgelegd in de Kaderrichtlijn Water (KRW).
Daarnaast sturen de samenwerkende partijen met het Deltaprogramma aan op 'geen spijt' maatregelen om Nederland minder kwetsbaar te maken voor watertekorten. Het meer zelfvoorzienend maken van de watersystemen, waarmee gebieden minder afhankelijk worden van de toevoer van water van buitenaf, is daarbij een belangrijke ambitie. In het Nationaal Waterplan (2009–2015) wordt voor diepe droogmakerijen, waaronder Haarlemmermeer, gestreefd naar de ombouw van het huidige sterk watervragende watersysteem naar een (min of meer) zelfvoorzienend watersysteem door afkoppeling van het regionale boezemstelsel.
Het terugdringen van de watervraag van de droogmakerijen levert een sterke bijdrage aan de regionale

Stelling van Amsterdam

zelfvoorzienendheid. Ter indicatie: Haarlemmermeer gebruikt nu 40% van het zoete water binnen het boezemsysteem van (het Hoogheemraadschap van) Rijnland, terwijl de polder maar 15% van de totale oppervlakte van Rijnland beslaat. Maatregelen die in Haarlemmermeer worden genomen, hebben regionaal dus een sterk effect.

Geniedijk

De Geniedijk, aangelegd tussen 1888 en 1903, maakt deel uit van de 135 kilometer lange Stelling van Amsterdam die op een afstand van 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.

Luchthaven Schiphol

De aanwezigheid van 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. Schiphol biedt een grote hoeveelheid arbeidsplaatsen en levert een belangrijke bijdrage aan de internationale economische uitstraling van de Metropoolregio Amsterdam. Van de 115.000 werkende mensen in Haarlemmermeer, werken er 50.000 op Schiphol. Mede dankzij de luchthaven is Haarlemmermeer uitgegroeid tot een vestigingsplaats voor bedrijven met een nationale en internationale uitstraling.
Rond 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 Schiphol-Centrum en aan de diverse logistieke bedrijven.

Bijzonder punt in de Randstad

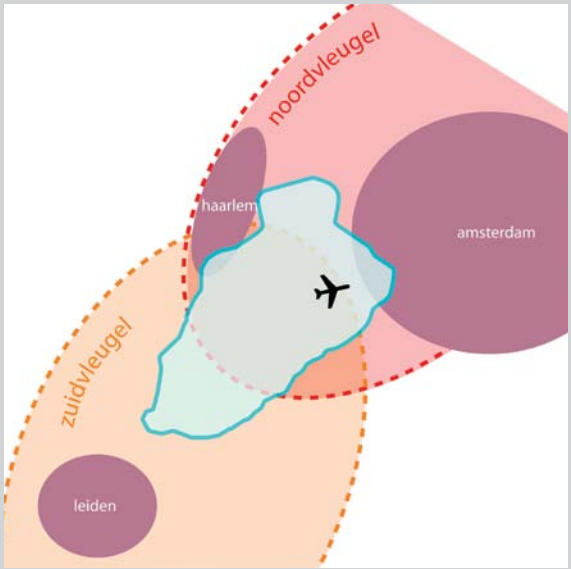
Haarlemmermeer ligt op het scharnierpunt van de noord- en de zuidvleugel van de Randstad en herbergt diverse knooppunten in de nationale en internationale infrastructuur. Hierdoor heeft Haarlemmermeer een sterke economische en ruimtelijke dynamiek. Tegelijk is Haarlemmermeer nog steeds een grootschalige 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.
Aan de zuidzijde grenst Haarlemmermeer aan gemeenten die allemaal deel uit maken van het regionale samenwerkingsverband Holland Rijnland. Met een belangrijke stedelijke ontwikkeling, vooral langs de as Katwijk-Leiden-Alphen a/d Rijn, inclusief het daarbij behorende groenblauwe raamwerk en de economische ontwikkelingen in Leiden en in de Greenports, liggen er voor het gebied Holland Rijnland grote ruimtelijke opgaven in de periode tussen nu en 2040.
Met betrekking tot de infrastructurele verbindingen tussen de Greenports, de Mainport en de stedelijke concentratie in Holland Rijnland ligt er een gezamenlijke opgave. Op veel vlakken vindt al samenwerking plaats tussen onze organisaties en wij willen die graag verstevigen.

Haarlemmermeer in de Metropoolregio Amsterdam

Haarlemmermeer maakt ook deel uit van de Metropoolregio Amsterdam en is in deze regionale samenwerking een belangrijke partner.
Het begin 2008 door de gezamenlijke partners vastgestelde Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 is nog steeds actueel[2]. De ambitie van dit

2 Uit: Metropoolregio Amsterdam, Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel, 2008

Haarlemmermeer is door Schiphol verbonden met de rest van de wereld



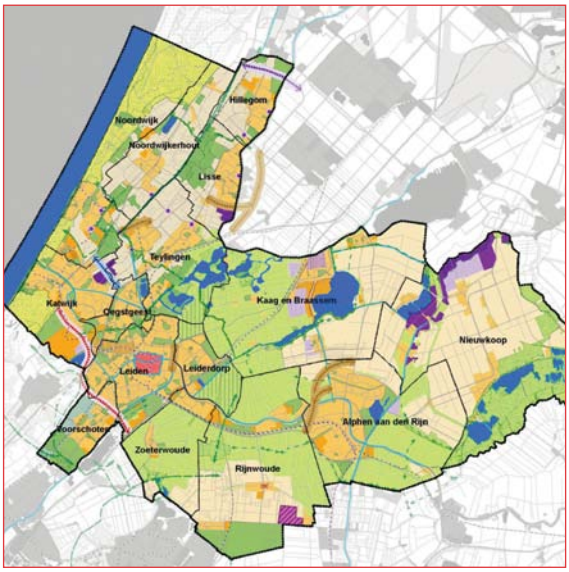
Krachtenveld: de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad met Haarlemmermeer als scharnierpunt

Bijzonder punt in de Randstad

Haarlemmermeer als onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam

Ontwikkelingsbeeld is het versterken van de nationale en internationale concurrentiepositie. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, wordt een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu gecreëerd, waar bedrijven, inwoners en bezoekers zich graag vestigen en graag verblijven. Voor het behouden en versterken van de internationaal concurrerende metropoolregio zijn een toegankelijke en kwalitatief goede woningmarkt, goede (inter)nationale bereikbaarheid en goed gekwalificeerd personeel van belang. Ook een aantrekkelijk landschap en duurzaamheid dragen daaraan bij.
Het Ontwikkelingsbeeld benoemt vijf aandachtspunten voor het versterken van onze gezamenlijke concurrentiepositie: economie, bereikbaarheid, woningbouw, duurzaamheid en metropolitaan landschap. De manier waarop volgens het Ontwikkelingsbeeld invulling gegeven moet worden aan deze punten is in deze Structuurvisie meegenomen.

Twee snelheden
Typerend 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 noordoostzijde van de polder biedt ruimte aan Schiphol en de daaromheen gelegen werkgebieden, het logistiek bedrijventerrein ACT, het glastuinbouwgebied PrimAviera, kantorenpark De Beukenhorst en bedrijventerrein De President.
De zuidwestzijde ligt gedeeltelijk in het Groene Hart en heeft een agrarisch-recreatieve functie. Dit gedeelte van Haarlemmermeer wordt gekenmerkt door de kleine woonkernen aan de Ringvaart en de beoogde ontwikkeling met woningen in combinatie met recreatie, groen en water.
De noordoostzijde en de zuidwestzijde worden met elkaar verbonden door een stedelijk gebied met Hoofddorp, Park21 en Nieuw-Vennep als middelpunt.



Regionale Structuurvisie Holland Rijnland

OWB Noordvleugel

Grootschalig groen
Gezien de nabijheid van Schiphol en de ligging in de Metropoolregio Amsterdam zijn landschappelijke kwaliteit en een sterk aanbod van recreatieve mogelijkheden een voorwaarde voor een goede woonomgeving.
De recreatie- en groenprojecten in Haarlemmermeer staan niet op zichzelf maar zijn al sinds de rijksnota Randstadgroenstructuur en het rijksstructuurschema Groene Ruimte SGR1 verbonden aan de woningbouwtaakstellingen. Daarom komt er tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep een bijzonder park: Park21. Dit is een gebied van ongeveer 1000 hectare voor inwoners en bezoekers uit binnen- en buitenland. Park21 gaat verscheidene vrijetijdsfuncties bieden, zoals het Huis van de Sport, andere sportvoorzieningen (honkbal op internationaal niveau) en eventueel faciliteiten voor de Olympische ambities van de regio. In het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 uit 2007 van de Metropoolregio Amsterdam wordt aan Park21 een belangrijke rol toegekend in de ontwikkeling van de Noordvleugel van de Randstad als Europese metropool.

1.2 Bevolking

Anno 2011 heeft Haarlemmermeer ruim 143.800 inwoners,verdeeld over ruim 56.000 huishoudens.[3] De leeftijdsopbouw van de bevolking wijkt nauwelijks af van het gemiddelde van Nederland. In de samenstelling van de huishoudens doen zich wel opvallende verschillen voor. Haarlemmermeer heeft relatief veel gezinnen en relatief weinig 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 (zonder de buitenwijken) 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.
Haarlemmermeer heeft een relatief welvarende bevolking. In 2007 had ruim 34 procent van de huishoudens een besteedbaar inkomen van € 40.000 of meer.[4] 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 bovenaan.

Haarlemmermeer sociaaleconomisch
Niet alleen ruimtelijk, maar ook sociaal tref je in Haarlemmermeer (alle) fasen van modernisering aan. In de organisch gegroeide randkernen wonen meer traditionele inwoners die al decennia in de gemeente wonen.
In de wijken uit de jaren zeventig en tachtig tref je naar verhouding meer de doorsnee-bewoners alias 'de gemiddelde Haarlemmermeerders'. Hun sociaal economische oriëntatie is meer dan bij de traditionele inwoners gericht op regio's buiten de gemeente. In de postmoderne Vinex-wijken hebben de *netwerkstedelingen* de overhand.
De demografische import van buiten, die samengaat met het snelle verstedelijkingsproces van Haarlemmermeer, laat het aandeel geboren en getogen Haarlemmermeerders – de *traditionelen* – in de historische randkernen dalen.
In de postmoderne Vinex-wijken daarentegen neemt

3 Op 1 september 2011 had Haarlemmermeer 143.804 inwoners. Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek.

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

dit aandeel juist toe: het hoge aandeel nieuwe stedelingen, die in de gemeente kinderen krijgen, is hiervan de oorzaak.
Door dit demografische proces zal de traditionele inwoner van de toekomst een andere zijn dan die van nu; de netwerkstedeling van buiten, die nu jong is, zal de hier geboren en getogene van morgen zijn. Wanneer van huis uit stedelingen, opgroeiend in de gemeente, de polder als de hunne zijn gaan beschouwen, zullen zij de belichaming vormen van poldergeschiedenis én stedelijke leefwijzen tezamen.
Andere leefstijlen komen, verspreid over Haarlemmermeer, in relatief lage aantallen voor: de *zelfredzamen* en de *kwetsbaren. Zelfredzamen* zijn redelijk hoogopgeleid en worden vaak geplaagd door gezondheidsproblemen en lichamelijke beperkingen. Zij bevinden zich financieel in een relatief gunstige situatie. *Kwetsbaren* zitten sociaaleconomisch in de meest benarde positie en zijn voor contacten en voorzieningen aangewezen op hun directe woonomgeving.
Door interactie tussen bewonersgroepen kunnen de scherpste kanten van sociale tegenstellingen afnemen. Dit proces zien we ook terug in onze contrastdorpen – zoals Rijsenhout, Lisserbroek en Vijfhuizen – waar in een oud en nieuw deel soms twee gemeenschappen met verschillende leefpatronen voorkomen. De mate en snelheid van het in elkaar opgaan van beide gemeenschappen wordt o.a. beïnvloed door de ruimtelijke aansluiting van nieuw op oud.
Voor de dagelijkse boodschappen en voor bezoek aan familie en vrienden steken inwoners van de kernen aan de Ringvaart 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, in Rijsenhout die van Aalsmeer. Zwanenburg heeft eigen voorzieningen en trekt inwoners van Halfweg, Badhoevedorp en Amsterdam-West hebben een wederzijdse relatie.

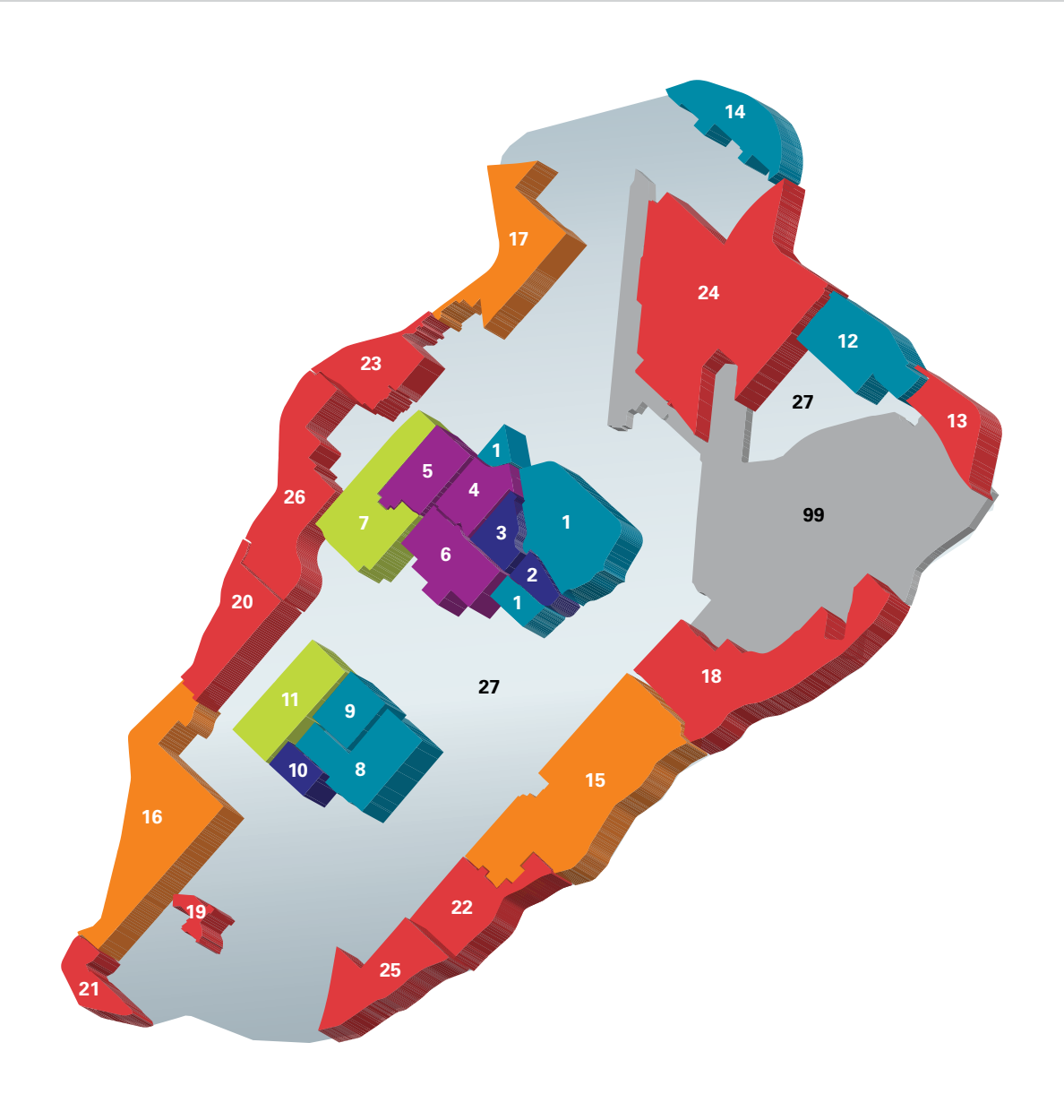
Vergrijzing
Door voortdurend nieuwe instroom zal het aandeel jongeren tot 15 jaar de komende decennia in verhouding hoog blijven, zeker vergeleken met de gemiddelden in heel Nederland. In nieuwe wijken komen immers relatief veel gezinnen met kinderen of jonge mensen met een kinderwens wonen.
Toch zal ook Haarlemmermeer vergrijzen. Het aandeel ouderen boven de 64 jaar stijgt 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 vijftien jaar.
Vooral in de historische kernen van Haarlemmermeer is vergrijzing de komende vijftien jaar de 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 bovengemiddeld, 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[5].

Komende decennia nog geen bevolkingskrimp
Haarlemmermeer wordt gerekend tot de Nederlandse New Towns[6]. Er zijn studies die erop wijzen

5 Begrip uit de Derde Nota Ruimtelijke Ordening uit 1974, waarin een groeikern gedefinieerd wordt als 'een (bevolkings)kern die een sterke groei moet doormaken, vooral ten behoeve van een nabij gelegen (grotere) stad, indien deze groei exceptioneel groot is in vergelijking met de omvang van de kern zelf.'
6 (…) 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.

- Historische kern
- Contrastdorp
- Mozaïekkern
- Kleine moderne wijk
- Grote moderne wijk
- Postmoderne wijk
- Schiphol

1 Hoofddorp oude kern
2 Hoofddorp Graan voor Visch
3 Hoofddorp Pax
4 Hoofddorp Bornholm
5 Hoofddorp Overbos
6 Hoofddorp Toolenburg
7 Hoofddorp Floriande
8 Nieuw-Vennep oude kern
9 Nieuw-Vennep Welgelegen
10 Nieuw-Vennep Linquenda
11 Nieuw-Vennep Getsewoud
12 Badhoevedorp
13 Nieuwe Meer
14 Zwanenburg
15 Rijsenhout
16 Lisserbroek
17 Vijfhuizen
18 Aalsmeerderbrug / Rozenburg / Oude Meer
19 Abbenes
20 Beinsdorp
21 Buitenkaag
22 Burgerveen
23 Cruquius
24 Lijnden / Boesingheliede
25 Weteringbrug
26 Zwaanshoek
27 Landelijk gebied
99 Schiphol



Wijktypen

dat vooral dit soort steden gevoelig is voor krimp. Gezien de eigen poldergeschiedenis en de atypische stedelijkheid van onze gemeente, gaan wij er echter van uit 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. Minder sterk scoren we op cultureel gebied, het culturele aanbod zou uitgebreid kunnen worden, maar dat wordt opgevangen door een breed aanbod aan voorzieningen in de regio.

1.3 Wonen

Haarlemmermeer bestaat uit 26 kernen en vormt een unieke symbiose tussen stad en platteland. Sommige kernen zijn slechts enkele huizen groot, andere beginnen stadse proporties aan te nemen. De grote woonkernen in Haarlemmermeer hebben een suburbaan – voorstedelijk – karakter. De kleinere kernen hebben een meer landelijke sfeer. Het agrarisch gebied waarin de kernen liggen, biedt ruimte en relatieve rust. Deze diversiteit hebben we benoemd als atypische stedelijkheid. Met deze diversiteit draagt Haarlemmermeer in belangrijke mate bij aan het rijke palet van woonvormen in de Metropoolregio Amsterdam.
De bewoners waarderen het wonen in onze 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.

In Haarlemmermeer worden zes wijktypen onderscheiden[7]:

• *Historische kernen*
In de historische kernen aan de Ringdijk is de capaciteit van de infrastructuur niet meegegroeid met de huidige drukte en dit brengt overlast met zich mee. In deze kernen zijn de relaties met gemeenten aan de overkant van de Ringvaart, voor voorzieningen en sociale contacten, hecht.

• *Contrastdorp*
In de contrastdorpen zijn de twee 'uitersten' van Haarlemmermeer, traditionele dorpsheid en een sterke groei van nieuwe stedelijkheid, allebei te vinden, in per dorp verschillende verhoudingen. Bij de inrichting van de openbare ruimte (stratenpatroon, groen en pleinen) worden voor de oude dorpen en de nieuwere, moderne wijken andere keuzes gemaakt.

• *Mozaïekkern*
De transformatie van agrarische gemeenten naar dorpen met een meer stedelijke entourage is in de mozaïekkern zichtbaar in de variatie in bebouwing en openbare ruimte. Dit leidt soms tot geslaagde spannende overgangen tussen oud en nieuw, zoals in het centrum van Hoofddorp tussen Fruittuinen en Piratenweg.
De van oudsher aanwezige combinatie van wonen, werken en voorzieningen leidt enerzijds tot een levendige openbare ruimte, maar legt door een groeiende ruimtebehoefte van een of meerdere functies ook claims op de ruimte waar de bestaande stedenbouwkundige structuur niet op berekend is.

7 Kijk op de wijk, Tussen bochten en rechte lijnen; Een analyse van de openbare ruimte in Haarlemmermeer, Team Onderzoek, gemeente Haarlemmermeer, 2011.

De wijken binnen dit type vertonen soms opmerkelijk dorpse kenmerken die we daar, door de centrale ligging, de centrumfunctie en de grootschaligheid, niet zouden verwachten. Die oude dorpse bebouwing midden in nieuw stedelijk gebied moeten we niet alleen koesteren als deel van de geschiedenis van de gemeente, maar draagt ook bij aan de levendigheid en leefbaarheid van de woonomgeving. Goed beheerd en onderhouden zijn deze wijken nog altijd aantrekkelijk voor nieuwe generaties gezinnen.

• *Kleine moderne wijken*
In de kleine moderne wijk kregen de, overwegend functionalistische, ideeën over bouwen en wonen uit de jaren zeventig door gemeentelijke regie en bewuste interventie een Haarlemmermeerse vertaling. De kleine moderne wijken in Haarlemmermeer hebben minder last van een negatief imago dan de grootschalige functionalistische wijken uit dezelfde periode elders in Nederland. Door de beperkte schaalgrootte bleef in Haarlemmermeer de 'menselijke maat' behouden. De ruime groenstructuren zijn een blijvende kwaliteit van dit wijktype.

• *Grote moderne wijken*
Het groeikernen beleid van het Rijk, een verslechterde economische situatie en de ontwikkeling op te grote schaal hebben ervoor gezorgd dat de groeikernwijken in heel Nederland weinig eigen identiteit hebben. Dit geldt ook voor de Haarlemmermeerse wijken Bornholm en Overbos en in mindere mate Toolenburg.
De voordelen van het woonerf – geborgenheid en een dorpse sfeer – missen hun uitwerking, wanneer toegepast op té grote schaal. Dit zou kunnen verklaren waarom de eerdere, minder uitgesproken, maar wel kleinschaligere woonerven in Linquenda en Pax succesvoller zijn dan de latere woonerven in Bornholm en Overbos.
Evenmin succesvol blijkt het ruimtelijk 'afdwingen' van sociale omgang tussen inwoners. Het woonerfconcept gaat uit van positieve effecten op gedrag en buurtveiligheid door sociale controle en ontmoeting. In een sterk geïndividualiseerde samenleving kan dit juist tot het omgekeerde effect leiden. Het sociale domein en buiten gaat men als onveilig beschouwen, omdat men niet meer het gevoel heeft zelf 'eigenaar' te zijn van die buitenruimte. De combinatie van het bouwen op grote schaal, hoge dichtheden, rijtjeshuizen en geconcentreerd groen geeft dit wijktype niet zozeer meer stedelijke allure, maar leidt eerder tot een als krap ervaren woonomgeving.

• *Postmoderne wijken*
De woningen en woonomgeving in de postmoderne Vinex-wijken Floriande en Getsewoud zijn gevarieerd en vallen bij de bewoners in de smaak. Echter de openbare ruimte, en dan met name de ontmoetingsfunctie en de levensloopbestendigheid daarvan, heeft minder aandacht gekregen.
Voor een gezin met kinderen, waar werk- en zorgtaken gecombineerd worden, is de auto nog steeds de meest praktische keuze voor dagelijkse verplaatsingen. Bovendien hebben bewoners van de postmoderne wijk, veelal ex-stedelingen, een grote actieradius. Het vanuit het wijkontwerp ontmoedigen van het autogebruik leidt dan ook vooral tot frustratie van bewoners en maar mondjesmaat tot de gehoopte gedragsveranderingen.

Woningbouwprojecten
Woningbouw is een van de speerpunten uit het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040. Er wordt uitgegaan van een flinke woningbehoefte (zowel vervanging als nieuwbouw): 150.000 woningen tot 2030. Haarlemmermeer blijft zich inzetten om haar afgesproken aandeel van 15.000 woningen hierin te realiseren.
Ingezet wordt op het bouwen op kleinschalige locaties waar – goed faseerbaar – heel verschillende nieuwe wijken gebouwd worden. De kennis uit Kijk

op de Wijk 3 zal hierbij gebruikt worden[8].
Door de directe nabijheid van stedelijke centra en knooppunten als Amsterdam, de Leidse en Haagse regio en Schiphol kan woningbouw in Haarlemmermeer een positief effect hebben op de woon-werkbalans en op het regionale mobiliteitspatroon in algemene zin. Haarlemmermeer heeft het hoogste aantal arbeidsplaatsen van Nederland in relatie tot zijn beroepsbevolking. Toch is er een grote uitgaande pendel en een grote inkomende pendel van werknemers door de regionaal opererende arbeidsmarkt. Het zou gunstig zijn om deze stromen niet verder te laten toenemen of beter, te laten afnemen.

Historie woningbouw Haarlemmermeer in relatie tot luchtvaartontwikkeling
Het ministerie van VROM heeft in november 2004 de provincies Noord- en Zuid-Holland een opdracht verstrekt op grond van de Nota Ruimte voor het maken van een gebiedsuitwerking voor het gebied Haarlemmermeer en de noordelijke Bollenstreek. De gebiedsuitwerking moet primair helderheid scheppen over mogelijke uitleglocaties voor 10.000 á 20.000 woningen in de periode tussen 2010 en 2030 binnen het plangebied. Deze Nota Ruimte heeft beperkingen opgelegd voor uitleglocaties rond Schiphol. In uitleggebieden die binnen de 20Ke contour liggen mag, buiten de in de verstedelijkingsafspraken vastgelegde locaties (Vinex en Vinac 2010), geen woningbouw plaatsvinden.
Behalve de 20 Ke contour waren in de Nota Ruimte in de vorm van cirkels nog drie uitsluitingsgebieden voor grootschalige woningbouw aangegeven, waaronder het gebied Hoofddorp West. Nadat de partijen van de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer Bollenstreek hadden aangegeven dat de opdracht alleen succesvol kon worden afgerond wanneer Hoofddorp West werd vrijgegeven heeft in maart 2006 minister Dekker (VROM) bekend gemaakt dat de bouw van Hoofddorp West kan doorgaan en dat de eerdere beperking uit de Nota Ruimte wordt opgeheven. De gebiedsuitwerking Haarlemmermeer Bollenstreek is vervolgens eind juni 2006 aan de minister overhandigd. De Westflank Haarlemmermeer is vervolgens in 2007 benoemd als urgentieproject Randstad (UPR) en de daarop volgende jaren door rijk en regio samen uitgewerkt.
In het advies van de Alderstafel (oktober 2008) over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020) is de afspraak inzake Hoofddorp West nog eens bevestigd en is aangegeven dat wat betreft de realisatie van de bouwlocatie Hoofddorp-West de conclusie is dat dit door kan gaan, aangezien de locatie volgens het kabinetsstandpunt Schiphol buiten het beperkingengebied blijft en er sprake is van noch een nieuwe route noch een nieuwe baan.
In de Nota Ruimte is aangegeven dat het rijk in het kader van verstedelijking herstructurering, transformatie en zorgvuldig ruimtegebruik stimuleert. Vanuit deze motivatie is aangegeven dat herstructurering en intensivering in bestaand bebouwd gebied nu en in de toekomst wel mogelijk zijn. Onder bestaand bebouwd gebied wordt verstaan het bebouwde gebied zoals vastgelegd in de streekplannen Noord-Holland-Zuid van 17 februari 2003, Zuid-Holland-West van 19 februari 2003 en Zuid-Holland-Oost van 12 november 2003. Dit bestaand bebouwd gebied is in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 nogmaals bekrachtigd.
Alle in ontwikkeling zijnde woningbouwlocaties en de potentiële locaties (buiten de Westelijke Haarlemmermeer) zoals aangegeven in de ontwerp structuurvisie Haarlemmermeer en de voorontwerp deelstructuurvisie Hoofddorp liggen binnen dit bestaand bebouwd gebied. Het belang dat het rijk hecht aan herstructurering, transformatie en zorgvuldig ruimtegebruik is in de SVIR nogmaals

8 Kijk op de Wijk, Tussen bochten en rechte lijnen; Een analyse van de openbare ruimte in Haarlemmermeer, Team Onderzoek, gemeente Haarlemmermeer, 2011.

bevestigd door het opnemen van de ladder voor duurzame verstedelijking.

1.4 Veranderende maatschappij

In de afgelopen decennia is een aantal sociale en maatschappelijke veranderingen ingezet die in ons ruimtelijk beleid om een reactie vragen.

Nieuwe netwerken

De traditionele verzuiling is uit de samenleving gesleten, en er is sprake van een toenemende mate van mondialisering en individualisering. Daar staat tegenover dat mensen nog steeds deel willen uitmaken van een gemeenschap en op zoek gaan naar nieuwe, vaak digitale, verbanden. Verbonden zijn via sociale media lijkt belangrijker te zijn dan waar je bent en alle informatie is overal en op ieder moment beschikbaar.
Ook werken is hierdoor voor steeds meer mensen niet meer plaatsgebonden. Dat geldt overigens niet alleen voor werken; steeds meer activiteiten krijgen een virtuele dimensie. Deze ontwikkelingen zijn voor sommigen misschien bedreigend, maar ze zijn onomkeerbaar en bieden ook veel kansen.
Deze veranderingen hebben invloed op de manier waarop we ons dagelijks leven organiseren. In sociaal opzicht, maar ook in het gebruik van de ruimte. Het denken in netwerken en ketens met betrekking tot allerlei dagelijkse activiteiten (multitasking & ketenverplaatsingen) wordt in toenemende mate bepalend voor de ruimtelijke organisatie. Netwerken en de knooppunten in die netwerken zijn belangrijker dan samenhang tussen gebieden en tijdsafstand is belangrijker dan fysieke afstand.

Regionalisering

De onbegrensdheid van het met de hele wereld verbonden zijn roept een behoefte aan lokale en regionale identiteit bij mensen op. Zij zoeken ook in de geborgenheid van hun eigen buurt naar nieuwe verbanden, van straatbarbecue tot vrijwilligerswerk en duurzame buurtinitiatieven. Je zou kunnen zeggen dat de snelheid in de netwerken en de knooppunten toeneemt, terwijl daarbuiten de behoefte aan rust en vertraging groter wordt. Er is een grotere behoefte aan lokale identiteit en verblijfskwaliteit, en ook het belang van eigenaarschap, geborgenheid, ondernemerschap en lokale ontmoeting neemt toe.
In de kleine kernen bestaat deze lokale betrokkenheid al. Daar zijn sterkere onderlinge sociale banden, heerst een vanzelfsprekender gevoel van eigenaarschap en is men lokaler georiënteerd.

Van functiescheiding naar functiemenging

De overgang van industriële samenleving naar kennissamenleving maakt dat functiescheiding geen meerwaarde meer heeft. Integendeel, functiescheiding zit ons inmiddels vaker in de weg, dan we er gemak van hebben.
Specifiek op één functie ingerichte gebieden en gebouwen zijn bovendien inefficiënt, duur en kwetsbaar. Gemengde stedelijke gebieden en dorpen kennen meer veerkracht en kunnen functieveranderingen beter opvangen.
In de kleine kernen is functiescheiding overigens minder sterk doorgevoerd dan in de groeikernen.

Combinatie van arbeid en zorg

De arbeidsparticipatie van vrouwen is aanzienlijk toegenomen. Steeds meer vaders en moeders combineren werk met zorgtaken. Ook buiten het gezin wordt een groter beroep op mensen gedaan om zelf, of in hun eigen netwerk, de zorg voor hun naasten te organiseren. Omdat tegelijkertijd grote tekorten op de arbeidsmarkt voorzien zijn, kunnen we ervan uitgaan dat de combinatie van werk en zorg gemeengoed wordt.

Duurzaamheid, sluiten van kringlopen

Duurzaamheid en milieubewustzijn staan in heel Nederland hoog op de agenda. We moeten wel,

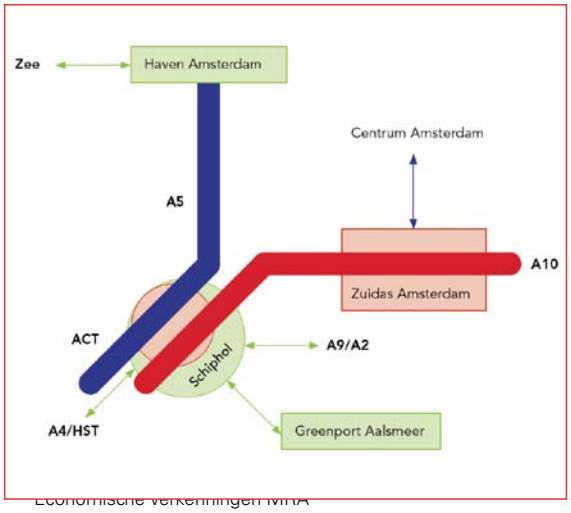
en steeds meer mensen willen ook.
Verschillende recente crises hebben zichtbaar gemaakt dat speculatie op eindeloze groei grenzen kent. Expansieve groei zal moeten worden omgebogen naar groei in kringlopen, want onze kinderen erven een wereld waarin steeds meer grondstoffen schaars worden. We zullen ze dus moeten voorbereiden op het terugwinnen van grondstoffen uit afval, op een technologisch hoogwaardige manier. Dat betekent dat we van nazorgsystemen moeten toewerken naar voorzorgsystemen, waarbij we onderdeel zijn van de natuurlijke stroom en uiteindelijk geen afval meer achterlaten. Deze transitie is urgent, maar bepaald niet eenvoudig. Iedereen zal daaraan zijn bijdrage moeten leveren. Inwoners, bedrijven en overheden worden aangesproken op ondernemerschap, alliantievorming, en innovatie.
Tijdens de Metropoolconferentie van 2011 is de Routekaart MRA energieneutraal 2040 vastgesteld. Onderdelen daarvan zijn elektrisch vervoer, klimaatneutraal bouwen, zonne-energie en reststromen/biogas. Haarlemmermeer is hierbij trekker van het laatste onderdeel. Wat voor de een afval is, kan energie zijn voor de ander. Uit biomassa kan warmte en elektriciteit worden opgewekt en bij de koeling van datacentra komt warmte vrij waar bijvoorbeeld kassen weer gebruik van kunnen maken. Haarlemmermeer wil degenen die dergelijke reststromen aanbieden en degenen die daar weer iets nuttigs mee kunnen doen bij elkaar brengen.
Ook onze inwoners dragen hun steentje bij. Er ontstaan steeds vaker kleinschalige, lokale, initiatieven om aan het oplossen van het mondiale milieuprobleem bij te dragen. Voorbeelden hiervan zijn de meest duurzame buurt, Hoofddorp Oost en de Duurzame School.
Steeds meer mensen willen ook weer weten waar hun voedsel vandaan komt en of het verantwoord geproduceerd is. Daar hebben zij ook geld voor over. Het 'platteland' krijgt daardoor een nieuwe betekenis voor de stedeling en stadslandbouw is een groeiende trend.

Midden in de trend
Het profiel van Haarlemmermeer sluit mooi aan bij al deze ontwikkelingen. Enerzijds liggen we midden in de Deltametropool, met het belangrijkste knooppunt, de nationale luchthaven binnen onze grenzen. Anderzijds heeft onze gemeente een diep gewortelde agrarische cultuur. De kansen die dit biedt benutten we onder andere door te zorgen voor een breed spectrum aan woon- en werkmilieus in onze gemeente.

1.5 Economie

De Metropoolregio Amsterdam(MRA) zal de eerstkomende decennia blijven groeien terwijl andere delen van Nederland al demografische krimp vertonen. Hetzelfde geldt voor de werkgelegenheid in de regio. Schiphol blijft een van de economische motoren van Nederland. Daar profiteren Haarlemmermeer en de omliggende gemeenten van.
De Metropoolregio Amsterdam wil een essentiële bijdrage leveren aan de Nederlandse economie door economisch te blijven groeien en daarbij heeft Haarlemmermeer een streepje voor. De combinatie van zowel Luchthaven Schiphol, met de daaruit voortvloeiende economische kansen, als de landschappelijke kwaliteit maken onze gemeente uniek. Amsterdam en Haarlemmermeer worden verbonden door twee 'assen' die samen het centrum vormen van de bedrijvigheid in de Schipholregio en het noordelijk deel van de Randstad: de Schipholcorridor (kennis- en dienstenas) en de logistieke westas (Airport Seaport Greenport Corridor). Haarlemmermeer vervult vooral op de logistieke as een belangrijke rol: ten zuiden van Schiphol wordt Amsterdam Connecting Trade (ACT) gerealiseerd, een voorbeeld van logistieke innovatie met als doel meer toegevoegde waarde uit de logistiek te verkrijgen.
Niettemin ontkomt ook deze regio niet aan de huidige economische crisis. Wel heeft de Metropoolregio Amsterdam de kredietcrisis en de daaropvolgende recessie tot nu toe relatief goed doorstaan.

De krimp was kleiner dan in de rest van Nederland en het herstel is sneller en forser.
Haarlemmermeer kent een zeer grote vertegenwoordiging van bedrijven in de luchtvaart, overig transport, groothandel en ICT en telecommunicatie. Aangezien deze bedrijfstakken conjunctuurgevoeliger zijn dan andere fluctueert de economische positie van Haarlemmermeer sterker dan in de overige deelregio's van de MRA. Haarlemmermeer verloor in 2009 meer arbeidsplaatsen (-4,5 procent) dan landelijk (-1,9 procent)[9]. Daarnaast kromp de toegevoegde waarde fors met 5,9 procent (3,4 procent MRA als geheel)[10]. De positieve kant hieraan is dat het internationaal georiënteerde bedrijfsleven in de polder gewoonlijk ook sneller profiteert van een opgaande conjunctuur. Zo heeft het CBS voor 2010 een economische groei voor Haarlemmermeer van 3,3% vastgesteld en is de werkgelegenheid in 2011 met 1,5% toegenomen. De lokale economie heeft een dempend effect op de conjuncturele schommelingen: lokale detailhandel weet steeds beter inwoners aan zich te binden en



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

onderwijs, zorg en consumentendienstverlening zijn groeisectoren gebleken de afgelopen jaren. Ook de retailsector doet het goed binnen de Randstad en is overwegend gezond, waarbij Hoofddorp als een van de gidslocaties voor de sector wordt genoemd. Het aantal startende ondernemers in Haarlemmermeer is tussen 2000 en 2009 met 135% gegroeid. Dat is aanzienlijk meer dan de groei in dezelfde periode in Nederland als geheel (59%).

Kantoren en bedrijvenmarkt
Na jaren van krapte in de kantorenmarkt, aan het eind van de jaren negentig, kent de gemeente Haarlemmermeer sinds de eeuwwisseling juist een ruime kantorenmarkt. Deze omslag werd veroorzaakt door een onverwacht snelle afname van de vraag naar kantoorruimte, terwijl tegelijkertijd het aanbod flink toenam. In tien jaar tijd, tussen 1995 en 2005, was er sprake van een ruime verdubbeling van de totale kantorenvoorraad.
Op dit moment worden veranderingen in de economische structuur steeds duidelijker zichtbaar. Schaalverkleining, nieuwe concepten, Het Nieuwe Werken en het belang van duurzaamheid in het ondernemen zijn slechts enkele trends die nu al waarneembaar zijn in een oplopend leegstandspercentage voor kantoren. En de verwachting is dat ook de behoefte aan nieuwe werklocaties de komende jaren flink lager zal liggen dan eerder gedacht. Er kan dus geconstateerd worden dat de kantorenmarkt in plaats van een uitbreidingsmarkt een vervangingsmarkt is geworden.

Het belang van Schiphol

Schiphol kent 313 directe verbindingen naar 104 landen. Met bijna 50 miljoen passagiers per jaar is Schiphol de 14e luchthaven van de wereld en de 4e in Europa. Wat betreft vracht is Schiphol de 3e luchthaven in Europa. Het wereldwijde netwerk aan bestemmingen en het grote aantal passagiers

dat hier gebruik van maakt, hebben een sterk economisch effect op de regio: op Schiphol zijn maar liefst 514 bedrijven gevestigd die samen 50.000 mensen een baan bieden.

Kennis en onderwijs in de regio
Haarlemmermeer bevindt zich in het hart van de Randstad tussen historische universiteitssteden als Leiden en Amsterdam. In de regio wordt voor de komende decennia stevig ingezet op toponderwijs en innovatie.
Op de Zuidas wordt een 'kenniskwartier' ontwikkeld voor het wetenschappelijke en medische werk van de Vrije Universiteit Amsterdam. In Haarlemmermeer werken universiteiten en bedrijfsleven samen in the Grounds aan verduurzaming van de luchtvaart. Haarlemmermeer wil in de toekomst meer inzetten op de samenwerking tussen bedrijfsleven en onderwijs om innovatie en een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt mogelijk te maken.

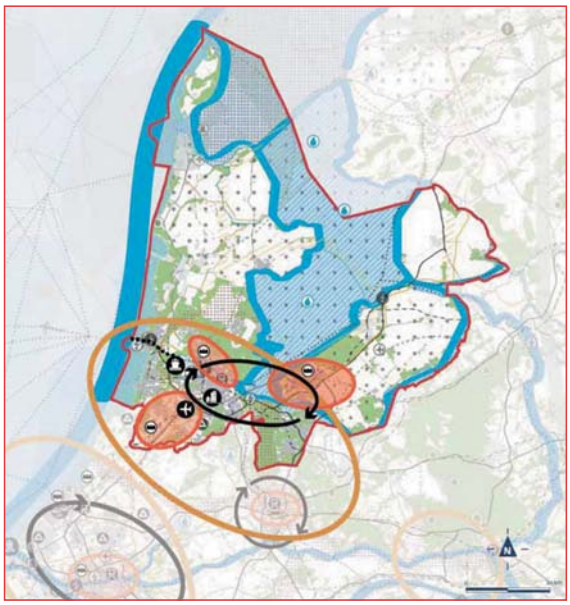
1.6 Bereikbaarheid

Bijzonder aan de ligging van Haarlemmermeer is de aanwezigheid van een infrastructuur van grote (inter) nationale betekenis. De Luchthaven Schiphol, de hoofdwegen A4, A5, A9 en A10-zuid, de spoorverbinding Den Haag – Leiden – Schiphol – Amsterdam en de Hogesnelheidslijn (HSL), maken Haarlemmermeer en de regio uitstekend bereikbaar. Vooral ook omdat deze landelijke verbindingen goed worden aangevuld met lokale en regionale verbindingen, zoals de provinciale wegen N201, N205 en N207, de Zuidtangent en andere ov-verbindingen. Via de Ringvaart is het gebied bovendien goed bereikbaar over water.
De goede (inter)nationale bereikbaarheid van Haarlemmermeer is van grote invloed op de beslissing van zowel bedrijven als personen om zich in Haarlemmermeer te vestigen.
Voor personen speelt daarnaast de regionale bereikbaarheid een belangrijke rol. Nieuwe inwoners met een brede sociaalruimtelijke oriëntatie blijven vaak lang, tot wel tien jaar, georiënteerd op hun vorige woonplaats. Dit is vaak een oude stad in de omgeving (bijvoorbeeld Leiden, Haarlem en Amsterdam). Voor deze inwoners is het van groot belang dat de (culturele) voorzieningen en de sociale contacten in hun vorige woonplaats goed bereikbaar blijven.

1.7 Rijksbeleid

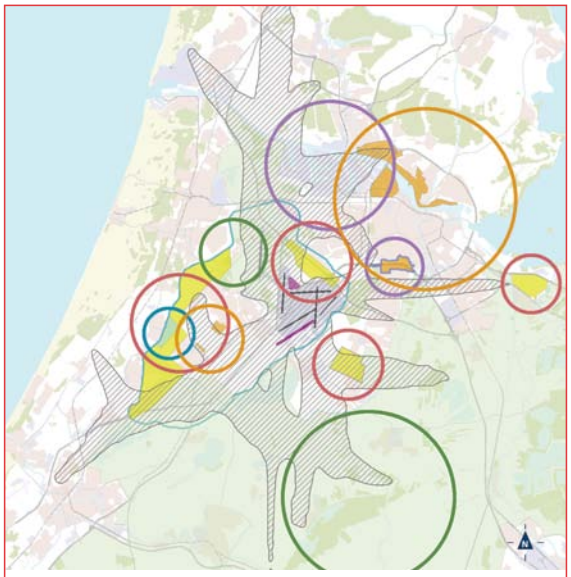
In deze paragraaf laten we de rijkskaders en -ontwikkelingen zien waarmee we in Haarlemmermeer te maken hebben.

SMASH
In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) wordt de noordelijke Randstad als geheel, en in het bijzonder de Metropoolregio Amsterdam (MRA), aangemerkt als prioritaire regio. Redenen hiervoor zijn de grote ruimtelijke opgaven in dit gebied, zoals



Rijksstructuurvisie

de woningbouwopgave, en de rijksbrede belangen die dit gebied behartigt, met Schiphol, de Zuidas, verschillende Greenports en een belangrijk energie- en vervoersnetwerk binnen de grenzen.
In het verlengde van de SVIR is voor het zuidwesten van deze regio het programma Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) gestart. De SMASH is erop gericht mainport Schiphol en de MRA te versterken, en daarmee de concurrentiepositie van Nederland. Deze Structuurvisie moet helderheid bieden over de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. De begrenzing van de SMASH moet nog worden vastgesteld, maar overlapt in ieder geval het gebied



- Robuuste contouren vs binnenstedelijk bouwen
- Robuuste contouren vs uitleglocaties
- Opheffen beperkingen vs voorkomen geluidhinder
- Hoogtebeperkingen vs bouwhoogten
- Vogelbeperkingen vs waterberging

Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlem

van deze Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.
Ook vanuit de SMASH wordt benadrukt dat Schiphol veel meer is dan alleen een luchthaven en het bijbehorende netwerk van luchtverbindingen. Om een (internationaal) aantrekkelijke regio te realiseren voor inwoners, bezoekers en ondernemers gaat de aandacht nadrukkelijk ook uit naar de onderwerpen wonen, werken, mobiliteit en de kwaliteit van het leven rond Schiphol.

Decentraal, tenzij…
Het kabinet maakt met de SVIR een belangrijke koerswijziging in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Het brengt de ruimtelijke ordening dichter bij inwoners en bedrijven, en laat meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij…'). Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving.
Het omgevingsrecht wordt vereenvoudigd, waardoor de doorlooptijd van procedures gehalveerd kan worden. Het Rijk verwacht van medeoverheden dat zij ook een rol spelen in het verder vereenvoudigen van de ruimtelijke regelgeving.
Het Rijk benoemt nog doelstellingen gericht op een goed werkende woningmarkt voor heel Nederland. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.), waar Haarlemmermeer ook toe behoort, zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Bestuursakkoord Rijk/regio
Met dit kabinet en het af te sluiten concept-bestuursakkoord tussen rijk en lagere overheden, krijgen provincies een grotere rol in het groene domein. Het rijk blijft verantwoordelijk voor met name de kaderstel-

ling ten aanzien van werelderfgoederen (waaronder de Stelling van Amsterdam). Maar ten aanzien van de rijksbufferzones en nationale landschappen, zal overdracht van rijksbevoegdheden aan provincies plaatsvinden. Dit geldt ook voor de bufferzone Amsterdam-Haarlem, waar het landbouwgebied rond Schiphol deel van uitmaakt, en het Groene Hart, waar het agrarische gebied in het zuiden van onze gemeente bijhoort. Het Rijk creëert met dit bestuursakkoord ook meer ruimte voor kleinschalige bouwlocaties, ook in het Groene Hart.

Bedrijfslevenbrief
In de Bedrijfslevenbrief als hoofddocument van het ministerie van Economie, Landbouw en Innovatie is het kabinet ingegaan op de ontwikkeling van de topsectoren in Nederland. Voor Haarlemmermeer zijn met name de sectoren logistiek, tuinbouw (Greenports) en hoofdkantoren van belang.

Actualisatie Luchthavenindelingbesluit Schiphol
Als onderdeel van de Aldersafspraken is het ministerie van Infrastructuur en Milieu in januari 2009 gestart met de actualisatie van de beperkingengebieden uit het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Het doel van de actualisatie is de ruimtelijke beperkingen goed aan te laten sluiten bij hoe er nu en in de toekomst wordt gevlogen en de locaties waar hinder in de omgeving neerslaat. Volgens de planning zal een nieuw LIB op zijn vroegst in 2014 in werking treden.
De actualisatie van het LIB is van invloed op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van onze regio, de hinder en de vliegveiligheid. Daarbij kan, afhankelijk van de verdeling van bevoegdheden en verantwoordelijkheden, de invloed van de regio (en dus de invloed van Haarlemmermeer op ontwikkelingen op haar eigen grondgebied) groter of kleiner worden. Haarlemmermeer vindt dat bij de actualisatie van het LIB de versterking van de concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam het uitgangspunt moet zijn. Onze gemeenschappelijke opgave is de versterking van de economische motor Schiphol. Daarbij onderschrijven we het uitgangspunt dat het LIB robuust en toekomstvast moet zijn. Dit betekent echter meer dan alleen een versterking van de mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen. Ook de ruimtelijke, economische en infrastructurele opgaven in de regio, zoals verwoord in het rijksprogramma SMASH, moeten kunnen worden gerealiseerd. Haarlemmermeer vindt daarom dat de actualisatie van het LIB en SMASH in samenhang uitgevoerd moeten worden.
Daarnaast vindt Haarlemmermeer dat de actualisatie van het LIB geen doel op zich is, maar vanuit de vraag naar de nut en noodzaak (kosten/baten) bezien moet worden.

Convenant Reductie Vogelaanvaringen
De groeiende vogelpopulatie rond Luchthaven Schiphol vormt een probleem voor de vliegveiligheid en het risico op vogelaanvaringen moet beperkt worden. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft daarom in maart 2011 aangekondigd op korte termijn met maatregelen te zullen komen. Door de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen is vervolgens een convenant opgesteld waarin tussen verschillende partijen op hoofdlijnen afspraken over vogelbeheer worden gemaakt.
De mogelijke implicaties daarvan zullen nauw betrokken worden bij de keuzes in het kader van de Structuurvisie SMASH en kunnen belangrijke gevolgen hebben. Haarlemmermeer hecht eraan kritisch te zijn op vogelaantrekkende werking van nieuwe bestemmingen, maar onderstreept tegelijkertijd het belang van een integrale uitwerking. Een zorgvuldige en doelmatige afweging tussen een vergroting van het toetsingsgebied rond Schiphol en de effecten op ruimtelijke ontwikkelingen vraagt om een goede borging in de Rijksstructuurvisie SMASH.

Hoofdstuk 2

Sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit

De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is geschreven met de inwoners en andere gebruikers van de voorzieningen in Haarlemmermeer als uitgangspunt. Dus ook wanneer het gaat over zaken als de aanleg van wegen, groen en water gaat het in wezen over mensen. De manier waarop zij gebruik maken van de ruimte en behoefte hebben aan voorzieningen is leidend.

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 onze inwoners 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

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 je 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, enzovoort. 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, buren, 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 dicht bij huis, om innovatieve bedrijfjes of om verbreding van de landbouw. Daarmee geven ondernemers en inwoners 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.

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.

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 zo veel 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 ontwerpopgave*
  Het laten ontstaan van sociale duurzaamheid vraagt bovendien een andere visie op het ontwerpproces: het 'dynamiseren' van de ontwerpopgave. Dat wil zeggen dat het eindbeeld, het doel dat we voor ogen hebben, zich tijdens het ontwikkelingsproces ontwikkelt. Het eindbeeld is in eerste instantie globaal en wordt gaandeweg concreter. De ontwerpopgave 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 ontwerpopgave 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 het belangrijk dat de inwoners en gebruikers van Haarlemmermeer begrijpen waarom 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.

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 buurt 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 buurt 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, 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 inwoners of ondernemers bijvoorbeeld.

Het verhaal van een gemeenschap
De beleefde ruimte biedt eveneens mogelijkheden voor het versterken van de samenhang en de

verbondenheid in de polder. Door het (laten) delen van ervaringen kunnen mensen gedeelde betekenissen ontwikkelen of ontdekken. Een manier om gedeelde betekenisvorming te stimuleren is samen het verhaal van een gemeenschap vorm te geven. Verhalen kunnen de bewoners van een buurt 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 ov-verbindingen en knooppunten bijdragen aan de randvoorwaarde ontmoeting? Of: waar en hoe kan de groenblauwe 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?

Diversiteit van maatschappelijke ontwikkelingen

Haarlemmermeer is een aantrekkelijke woonplaats voor inwoners. 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. In Badhoevedorp is dit effect al veel langer meetbaar. Deze ontgroening heeft zijn weerslag in een teruglopend aantal leerlingen op scholen. 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.

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'. Andere New Towns zijn bijvoorbeeld Almere, Hoogvliet, Apeldoorn en Ede. Door de ontstaansgeschiedenis van Haarlemmermeer (zie Hoofdstuk 1) kan de gemeente echter wel betiteld worden als een 'atypische New Town' (zie kader).

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 tussen 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 buurtniveau 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 te vragen naar hun beleving van 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 andere New Towns, kwetsbare buurten. Aantrekkelijke nieuwe woonlocaties in Haarlemmermeer en omgeving kunnen mensen wegtrekken uit de minst aantrekkelijke woongebieden. In sommige nu al kwetsbare buurten kan dat leiden tot verdere achteruitgang. De jaren vijftig buurten 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 de 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 inwoners 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 aan iedereen de mogelijkheid wordt geboden zich te ontplooien en samen met anderen een waardevolle samenleving op te bouwen.

2.2 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 zo veel 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 ruimtelijke 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 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.

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.

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.

	Economische 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 landschaps-structuur	Contrastrijke, verrassingsvolle omgeving
		Verbondenheid		
		Vitaliteit		Diversiteit
Toekomstwaarde	Flexibiliteit: ruimte om te anticiperen op dynamiek	Ondernemerschap	Flexibiliteit	Flexibiliteit
	Clustervorming	Flexibiliteit	Robuustheid: bestendige structuren, duurzaam watersysteem, duurzaam bouwen en wonen	Erfgoed: behoud door ontwikkeling
	Mogelijkheden voor innovatie	Organische groei		Culturele vernieuwing
	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)

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.

Analyse duurzame ruimtelijke kwaliteit: aandachtsgebieden
Juist omdat ruimtelijke kwaliteit zo breed en soms ook zo ongrijpbaar lijkt, is het van belang het op de een of andere manier hanteerbaar te maken. Hiervoor gebruiken we het Analyseschema duurzame ruimtelijke kwaliteit (zie illustratie).

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, 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 aandachtsvelden voor ruimtelijke kwaliteit.

Deze aandachtsvelden 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 tijdwinst 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.

Hoofdstuk 3

Ambities

In de Contourennota hebben we vier ambities voor Haarlemmermeer benoemd die we nog steeds onderschrijven. Deze ambities zijn:

- **onze atypische stedelijkheid versterken;**
- **de ruimte duurzaam en klimaatbestendig inrichten;**
- **fysieke en sociale verbondenheid versterken;**
- **een aantrekkelijke ontmoetingsplaats zijn en blijven.**

In dit hoofdstuk geven we hier nadere invulling aan.

3.1 Ambitie versterken atypische stedelijkheid

Haarlemmermeer heeft door zijn centrale ligging tussen de noord- en de zuidvleugel van de Randstad en door zijn lokale kwaliteiten veel te bieden. Een van onze meest onderscheidende kwaliteiten is het feit dat we zowel sterke stadse als sterke dorpse kenmerken hebben. Deze zogenaamde atypische stedelijkheid willen we waarborgen en versterken. De opdracht bij herontwikkeling en 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. Om daarin succesvol te zijn is het van belang het tempo van ontwikkeling, transformatie en vernieuwing aan te passen aan het karakter van de plekken en situaties waar het om gaat. Bijvoorbeeld: om het dorpse karakter van een kleinere kern te behouden, mag zo'n kern niet te snel uitgebreid worden. Terwijl het tempo in de grootschaliger en hoogdynamische gebieden wel hoger mag, en misschien zelfs moet liggen.

De a-typische stedelijkheid in de Haarlemmermeer

3.2 Ambitie duurzaam en klimaatbestendig inrichten

De ruimtelijke mogelijkheden van Haarlemmermeer bieden kansen om op het gebied van duurzaam en klimaatbestendig inrichten koploper van Nederland te worden.

Energievraag versus duurzaamheidsambitie
Vanuit ons klimaatbeleid richten we ons op energiebesparing en opwekking van groene energie (respectievelijk 30% en 20% in 2020) en willen we dat alle ontwikkelingen energieneutraal zijn. Een grote opgave aangezien per huishouden de vraag naar elektriciteit zal toenemen.

Buffering van warmte en koude
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.

Windenergie
In het zuiden van onze gemeente zijn de meeste mogelijkheden voor windenergie.

Er is nu zo'n 16 MW opgesteld vermogen en dat is goed voor het elektriciteitsgebruik van ongeveer 10.000 huishoudens.
Daarnaast heeft de gemeente in 2006 een Plan van Aanpak Windenergie vastgesteld voor de ontwikkeling van een windpark in het zuiden van de Haarlemmermeer. Bij de uitwerking hiervan wordt rekening gehouden met de LIB contouren.

Een slim elektriciteitsnet
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.

Duurzame ontwikkeling Schiphol
Om onze internationale concurrentiepositie te versterken, is een duurzame ontwikkeling van Schiphol en de daaraan verbonden economische activiteiten een vereiste. Er ligt met name een kwalitatieve opgave. De kantoor- en bedrijfslocaties die de afgelopen jaren in de Schipholregio zijn ontwikkeld, worden nog als te weinig onderscheidend beoordeeld. De centrale vraag is welke gebieds- en locatiekwaliteiten nodig zijn om de ambities voor een internationaal concurrerend vestigingsklimaat waar te maken, en voor welke opgaven de partijen zich dan gesteld zien. Met nieuwe hoogwaardige werklocaties kunnen we economische groei mogelijk maken. Het logistiek bedrijventerrein ACT (Amsterdam Connecting Trade) biedt ruimte voor deze nieuwe ontwikkelingen.

Klimaatbestendige inrichting
Haarlemmermeer wil haar bijdrage leveren aan een klimaatbestendige inrichting van ons land. Met het realiseren van een duurzaam watersysteem spelen we in op de door de klimaatverandering te verwachten omstandigheden. Een van de onderdelen van zo'n duurzaam watersysteem is de uitbreiding van het wateroppervlak om daarmee een grotere waterberging mogelijk te maken. Deze maatregel heeft als bijkomend voordeel dat dit het landschap aantrekkelijker maakt en daarmee een positief effect heeft op het woonmilieu en het internationale vestigingsklimaat rond Schiphol.

3.3 Ambitie versterken fysieke en sociale verbondenheid

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 de sociale ontwikkelingen. In sociaal opzicht betekent die ambitie dat inwoners zich verbonden voelen met elkaar en hun omgeving (hun buurt, dorp, straat, enzovoort).
Haarlemmermeer is een dynamisch gebied waar een groot aantal ontwikkelingen in het verleden heeft plaatsgevonden, momenteel plaatsvindt en in de toekomst plaats zal vinden. Deze ontwikkelingen doen zich voor op allerlei plaatsen in Haarlemmermeer en beïnvloeden elkaar. Het is daarom belangrijk deze ontwikkelingen in hun samenhang nader te bekijken. In dit licht is ook de verbinding met de gebieden aan de andere kant van de Ringvaart zeer relevant en nog ruimer: de relatie tussen ontwikkelingen in Haarlemmermeer en die in de regio. In de Structuurvisie worden deze ontwikkelingen met elkaar verbonden.
In Haarlemmermeer is de verbinding tussen sociaal en fysiek in de afgelopen decennia steeds belangrijker geworden.
In de (woon)buurt speelt zich een belangrijk deel van het sociale leven af. Om banden met elkaar aan te gaan en zich verbonden te voelen met de eigen omgeving en met medebewoners, is het van belang dat mensen in staat zijn om elkaar te ontmoeten, met elkaar activiteiten te ondernemen en elkaar te ondersteunen in geval van nood.

De gemeente Haarlemmermeer streeft naar goede infrastructurele verbindingen die inwoners in staat stellen om plezierig te wonen, werken en recreëren. Mogelijkheden tot snelle verplaatsing (auto, openbaar vervoer) blijven randvoorwaarden. Tegelijkertijd is 'trage verplaatsing' (fietsen, wandelen) in een groene omgeving dicht bij huis noodzakelijk voor de nodige onthaasting.
Haarlemmermeer zet in op een sterk landschappelijk raamwerk, dat natuur- en recreatiegebieden met elkaar en met de woonwijken verbindt. Herkenbare, doorgaande routes zoals de Geniedijk rijgen als een ketting de natuur- en recreatiegebieden aan elkaar. Het raamwerk begint in de dorpen, bij de voordeur. Het leidt langs groengebieden en 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. Met aantrekkelijke routes worden de attracties en groengebieden die verspreid door de polder liggen op een vanzelfsprekende manier met elkaar verbonden.

3.4 Ambitie aantrekkelijke ontmoetingsplaats zijn en blijven

Haarlemmermeer wil zich blijven positioneren als aantrekkelijke ontmoetingsplaats en landelijke netwerkstad met allure. In onze gemeente komen mensen, goederen en informatie samen en dat willen we koesteren en cultiveren. Samenwerking en ontmoeting willen we dan ook bevorderen in onze gemeente. Dat doen we door in te zetten op flexibiliteit, slimme, duurzame energie, recreatie, versterking van de diversiteit van woonmilieus en verdere versterking van de woonfunctie in Hoofddorp.

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 van de Metropoolregio Amsterdam in het bijzonder. Voor het bevorderen van zorgvuldig ruimtegebruik bij stedelijke ontwikkeling zal Haarlemmermeer uitgaan van de 'ladder' voor duurzame verstedelijking zoals deze door het rijk zal worden opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).
De stappen van deze ladder zijn achtereenvolgens:

1 een beoordeling of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale vraag;
2 een beoordeling of deze vraag ook binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd;
3 een beoordeling of – als het voorgaande niet het geval is – de locatie buiten bestaand bebouwd gebied wel multimodaal ontsloten is of kan worden.

Verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving
De gemeente Haarlemmermeer wil een aantrekkelijk woon- en leefklimaat realiseren, niet alleen voor haar inwoners maar ook voor recreanten en toeristen van buiten de gemeente. Haarlemmermeer heeft zich ten doel gesteld de recreatieve mogelijkheden te vergroten door meer routes en verbindingen te realiseren tussen en door groengebieden in Haarlemmermeer en de regio.
Daarnaast is differentiatie van groengebieden een belangrijk streven. Juist in dit deel van de Metropoolregio zijn landschappelijke kwaliteit en een sterk aanbod van recreatieve mogelijkheden een essentiële voorwaarde om een blijvende economische en duurzame ontwikkeling te garanderen. Voor de toekomst en concurrentiekracht van de metropolitane regio is dit een belangrijke factor. Park21 levert daar een belangrijke bijdrage aan. Het ontbreekt momenteel aan een centraal groenelement in de ontwikkeling van het polderlandschap Haarlemmer-

meer naar een duurzaam grootstedelijk landschap. De verstedelijkingsdruk op dit deel van de Randstad is hoog.
Het behoud van cultuurhistorische elementen als de Nieuwe Hollandse Waterlinie (Stelling van Amsterdam) draagt ook bij aan deze ambitie.

Olympische ambitie
Als de Olympische Spelen van 2028 in Nederland worden gehouden, wil en kan Haarlemmermeer daarin een rol van betekenis vervullen. Met een luchthaven binnen de gemeentegrenzen, gelegen in het hart van de Metropoolregio én met voldoende beschikbare ruimte ziet Haarlemmermeer concrete kansen om zichzelf op dit vlak te positioneren en profileren. Daarnaast zijn de Olympische Spelen in 2028 een middel om Haarlemmermeer naar een hoger, 'Olympisch', niveau te tillen. Niet alleen op sportgebied maar ook qua infrastructuur, stedelijke ontwikkeling en op tal van andere beleidsterreinen.

Hoofdstuk 4

Visie

In dit hoofdstuk laten we zien op welke manier we de in Hoofdstuk 3 genoemde ambities willen verwezenlijken.

We realiseren:
- **een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat, dat klaar is voor de realiteit van morgen;**
- **netwerken en knooppunten, die bijdragen aan een evenwichtige balans tussen dynamiek en rust;**
- **een ruimtelijk raamwerk dat de gewenste ontwikkelingen mogelijk maakt en ze herkenbaar en samenhangend inbedt in de bestaande situatie.**

In paragraaf 4.1 tot en met 4.3 leggen we dit verder uit, maar eerst willen we hier nader ingaan op de randvoorwaarden op het gebied van sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit die bij het verwezenlijken van onze ambities voorop staan.

Ruimtelijke kwaliteit en sociale duurzaamheid
In essentie gaat de Structuurvisie over mensen en de manier waarop zij gebruik maken van de ruimte. Sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit hebben we daarom in het Voorontwerp benoemd als de toetsingscriteria voor deze Structuurvisie Haarlemmermeer 2030. Wij willen randvoorwaarden creëren die de sociale samenhang in de samenleving versterken, nu en in de toekomst. En we willen onze inwoners en bezoekers van Haarlemmermeer een waardevolle omgeving bieden waarin ze zich thuis kunnen voelen en plezierig kunnen wonen en werken (Zie voor een uitgebreide toelichting Hoofdstuk 2 van deze Structuurvisie).

De komende jaren moeten we over de volle breedte van de ruimtelijke ontwikkeling omschakelen van een accent op kwantiteit naar een accent op kwaliteit. De kwaliteit van de sociale en fysieke leefomgeving is van groot belang; voor onze inwoners en bedrijven én wanneer we nieuwe inwoners en bedrijven aan ons willen binden.
Ook in het regionale en nationale ruimtelijke beleid staat kwaliteit centraal. Het streven is om een goede balans te vinden tussen een bloeiende economie, bereikbaarheid, gedifferentieerde woningbouw en een duurzame leefomgeving, met nadrukkelijk veel aandacht voor de kwaliteit van water en groen.
In de praktijk beperkt het ruimtelijke beleid zich vaak tot de fysieke kwaliteit, het terrein waar de stedenbouwkunde en planologie zich van oorsprong op richten. Het is echter belangrijk dat het sociale aspect expliciet wordt meegewogen: het gaat om ruimtelijke kwaliteit én sociale duurzaamheid. Hierbij gaat het erom randvoorwaarden te creëren die de sociale samenhang in een gemeenschap versterken. Die randvoorwaarden zijn eigenaarschap, geborgenheid, ondernemerschap en ontmoeting. Sociale duurzaamheid staat daarom in de eerste plaats voor een aanpak die aansluit op de behoeften van bewoners en de gebruikers van voorzieningen. Maar met duurzaam wordt ook bedoeld dat de ontwikkeling voorziet in de behoefte van toekomstige generaties.

Om ruimtelijke kwaliteit en sociale duurzaamheid te creëren moet daar in onze planprocessen voldoende aandacht voor zijn – van het eerste idee tot aan de uitvoering. Hoe vaak zien we niet dat een hoge kwaliteitsambitie verdwijnt naarmate ruimtelijke plannen concreter worden en neveneffecten, technische problemen en kosten zichtbaarder worden? Of dat maatschappelijke voorzieningen het sluitstuk van het planproces zijn? Sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit zijn de twee hoofdcriteria waaraan ontwikkelingen in alle fasen van het planproces getoetst moeten worden. Om de kwaliteit van de leefomgeving ook voor toekomstige

generaties te waarborgen, moeten alle ruimtelijke ontwikkelingen bovendien zo duurzaam mogelijk gerealiseerd worden. Daarom streeft Haarlemmermeer naar een proces op maat, zoals al in het Voorontwerp beschreven. In dit proces op maat is voldoende aandacht voor de diversiteit aan gebieden en vraagstukken in de gemeente, die soms ook om verschillende snelheden in de ontwikkeling vragen. We stellen ruimtelijke kwaliteit en sociale duurzaamheid boven snelheid en volume. We zorgen voor draagvlak in de toekomst door inwoners, instellingen, bedrijven en buurgemeenten intensief te betrekken bij onze plannen, vanaf de vroegste fase, en door hen mogelijkheden te bieden om initiatieven aan te dragen. We stellen ruimtelijke kaders op hoofdlijnen vast en bieden voldoende flexibiliteit om organische ontwikkeling mogelijk te maken.

4.1 Aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat

Haarlemmermeer wil ruimte geven aan de in Hoofdstuk 2 beschreven veranderende samenleving. Met een breed spectrum aan woon- en werkmilieus, gesitueerd in een goed leefklimaat, bieden we een blijvend aantrekkelijk vestigingsklimaat aan inwoners en bedrijven.

Versterken uiteenlopende kwaliteiten

Haarlemmermeer kent een grote variatie aan woon- en werkmilieus, groengebieden en voorzieningen. Juist die diversiteit is een belangrijke kwaliteit, en deze willen we dan ook versterken, zowel waar het gaat om wonen als in de economische ontwikkelingen.We hebben gewezen op de 'twee snelheden' binnen de gemeentegrenzen: de hoge dynamiek van de noordoostzijde en het laagdynamische en meer ontspannen karakter van de zuidwestkant.
De grote woonkernen in Haarlemmermeer hebben een suburbaan – voorstedelijk – karakter. De kleinere kernen hebben een meer landelijke sfeer. Het agrarisch gebied waardoor de kernen zijn omgeven, biedt ruimte. Dit gegeven hebben we eerder geduid als 'atypische stedelijkheid'. Ook bij functiemenging – van wonen en werken bijvoorbeeld – moeten deze atypische stedelijkheid gerespecteerd worden. In de bestaande kernen en buurten van Haarlemmermeer wordt het suburbane – buitenstedelijke – milieu verder vervolmaakt. De bebouwing is relatief sterk verdicht en wordt gecombineerd met kwalitatief goede groenvoorzieningen die zijn doorregen met water.
Naast deze stedelijke milieus met veel mobiliteit is er in Haarlemmermeer ook voldoende ruimte voor de meer traditionele leefstijlen met een lager dynamisch karakter. De kleine kernen voorzien uitstekend in die behoefte. Voor deze kernen is het juist van belang de bereikbaarheid en de dynamiek niet te vergroten, zodat het karakter van het 'buiten wonen' niet verloren gaat. Dit kan bijvoorbeeld door bewust om te gaan met tijdsafstanden: we houden deze kernen voldoende bereikbaar voor bewoners en net onvoldoende bereikbaar voor ontwikkelingen die voor het dorpse karakter ongewenst zijn.
Het voorzieningenniveau wordt op maat gemaakt, afhankelijk van kern of wijk, leefstijl van de inwoners en mogelijke complementariteit met andere lokale of regionale voorzieningen. In het bijzonder bij het realiseren van de woningbouwopgave en het aanbod van voorzieningen is complementariteit het uitgangspunt. De eigen kwaliteiten worden (beter) benut en de kwaliteiten die elders in de regio aanwezig zijn, worden goed bereikbaar gemaakt.
Bij nieuwbouw richten we ons niet alleen op middenklassengezinnen, we bouwen ook voor andere doelgroepen, zoals jongeren en senioren.
Om het leefklimaat te verbeteren wil Haarlemmermeer dat Schiphol meer verbonden wordt met de groenopgave en de economische ontwikkeling binnen Haarlemmermeer. Ook is het van belang ervoor te zorgen dat onze inwoners zich meer met de luchthaven verbonden voelen en beseffen

Nieuw te ontwikkelen metropolitaan wonen

Te ontwikkelen kantoren en bedrijvigheid

Nieuw te ontwikkelen/herstructureren glastuinbouwgebied

Nieuw te ontwikkelen metropolitaan park

Mogelijke locatie olympisch programma

Knooppunt

Autowegen: nationale infrastructuur + parallelstructuur

Autowegen: regionale infrastructuur + reserveringen

Sutowegen: lokale hoofdontsluitingsroutes + reserveringen

Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV)

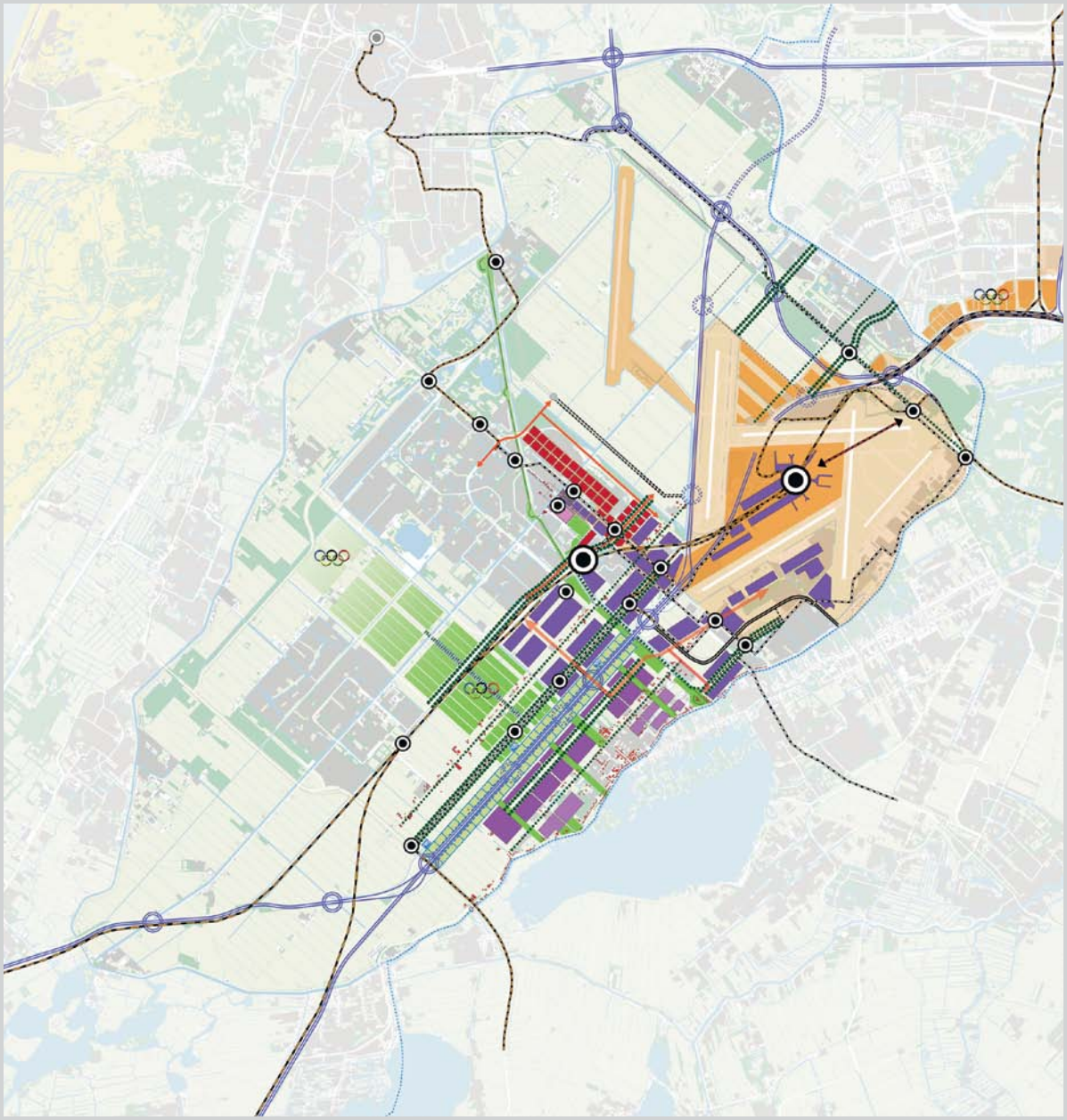
Spoorlijnen + reserveringen

Huidige HOV-lijnvoering + reserveringen (gemeente en MRA)

Onderzoek Schiphol naar ondergrondse verbinding

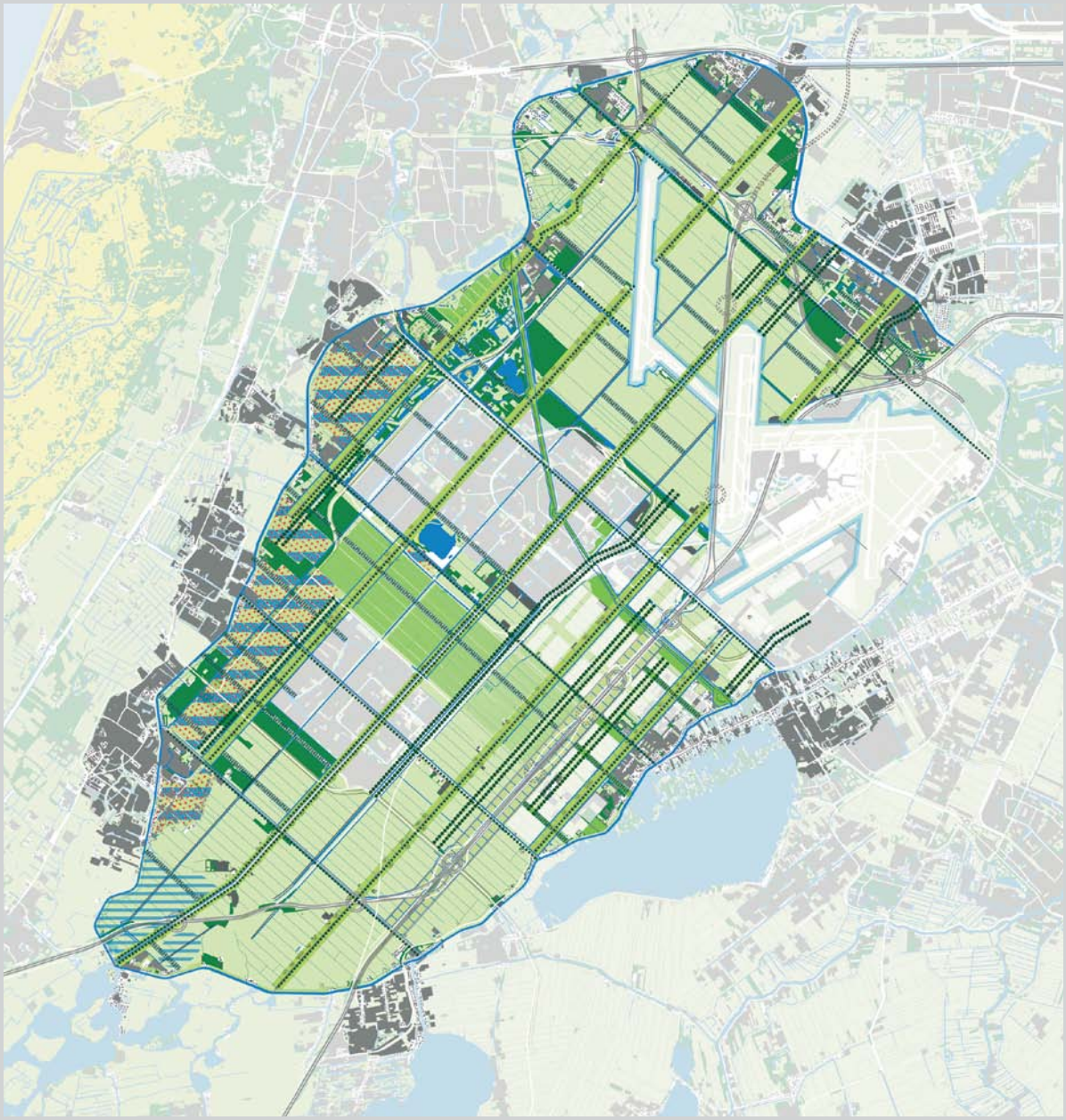
Zoekgebied windmolenpark

Schiphol



De hoogdynamische zuidwestzijde van de polder

- "Dubbeldorpen"
- Zoekgebied mix wonen, water en groen
- Bos
- Gepland groen
- Polderlinten
- Polderdwarswegen
- Lanen
- Tochten
- Polderpaden
- Groen blauwe structuur
- Zoekgebied windmolenpark
- Zoekgebied piekberging
- Monumentaal erf



De laagdynamische noordoostzijde van de polder

dat wonen in Haarlemermeer ook leven met vliegverkeer betekent.

Zo ziet dat er straks uit
De noordoostzijde van de polder is herkenbaar door zijn hoogwaardige dynamiek en biedt ruimte aan Luchthaven Schiphol en de daaromheen gelegen innovatieve werk- en kantoorgebieden, het logistiek bedrijventerrein ACT en het duurzame glastuinbouwgebied PrimAviera.
De zuidwestzijde is herkenbaar als aantrekkelijk gebied met recreatief groen, een duurzaam watersysteem en woningbouw die in deze context past (de kleine woonkernen aan de Ringvaart en de beoogde ontwikkeling aan de westkant van Haarlemmermeer met woningen in combinatie met recreatie, groen en water). Deze twee gebieden worden met elkaar verbonden door een stedelijk gebied met Hoofddorp, het toekomstige Park21 en Nieuw-Vennep als middelpunt.

Ieder dorp z'n eigen identiteit
Vanuit de atypische stedelijkheid willen we de eigenheid van de verschillende soorten wijken versterken en moeten in elke wijk de wijkspecifieke kwaliteiten verstevigd worden. Ontwikkelingen binnen de verschillende wijktypen worden hier dan ook op getoetst. Hieronder wordt aangegeven welke specifieke kwaliteiten versterkt moeten worden.

In de *historische kernen* aan de Ringdijk is de capaciteit van de infrastructuur niet meegegroeid met de huidige drukte en dit brengt overlast met zich mee. Daarnaast is de relatie met de gemeenten aan de overkant van de Ringvaart hecht. De overgang van en naar de overzijde verdient dan ook aandacht: zowel infrastructureel (auto- en fietsbruggen, maar ook overgangen voor voetgangers) als qua voorzieningen en in het ontwerp van de openbare ruimte.

Aan weerszijden soepel vormgegeven overgangen laten de Ringvaart beter uitkomen en leveren beide oevers ruimtelijke kwaliteit op. Overleg en samenwerking met besturen van de gemeente aan de overzijde van de Ringvaart, om te komen tot een gezamenlijk ruimtelijk perspectief, is het streven. Dit zal bijdragen aan het oplossen van knelpunten op het gebied van voorzieningen en infrastructuur. Het beleid voor deze kernen moet niet uitgaan van bewonersaantallen, maar van historie, identiteit en kwaliteitsbehoud. Het geringe aantal inwoners zou er anders toe kunnen leiden dat deze kernen/gebieden niet de aandacht krijgen die ze, op grond van hun plek in de Haarlemmermeerse geschiedenis, verdienen. Deze dorpen verlenen de gemeente immers nog steeds een belangrijk deel van haar identiteit en schoonheid, en zijn voor onze inwoners van grote waarde.

In de loop der tijd hebben de *contrastdorpen* waar aangroei van nieuwbouw heeft plaatsgevonden ons geleerd dat bij nieuwbouw een aantal factoren de eenheid binnen de dorpsgemeenschap bevorderen. Zo is het raadzaam nieuwbouw te doseren en gespreid in de tijd te realiseren. Ook is de mate van sociale gelijkheid tussen het oude en het nieuwe van belang en is het goed als de stedenbouwkundige concepten van de delen niet al te veel contrasteren. De achterliggende vraag daarbij is telkens: willen we deze kernen in tweeën splitsen en zo ware contrastdorpen vormen, of willen we juist de delen verbinden en homogenere kernen laten ontstaan?

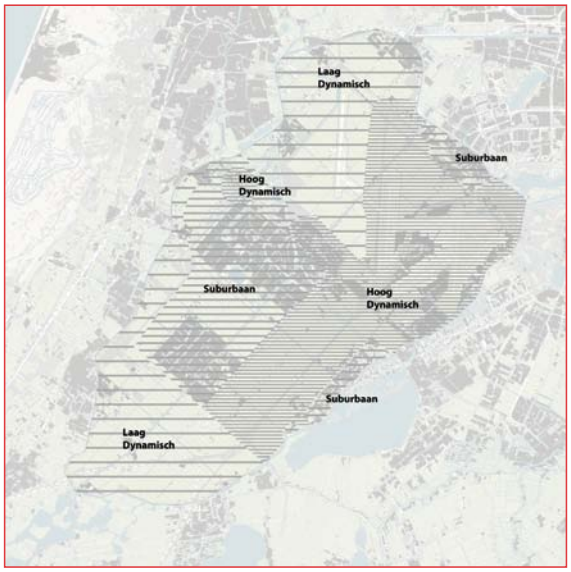
In de *mozaïekkernen* waar een mix van oud en nieuw aanwezig is verdienen de overgangen tussen oud en nieuw extra aandacht. Door bij nieuwe stedelijke ontwikkeling de historische gebouwen en polderelementen goed in te passen, krijgt het gebied als geheel meer identiteit.

Bij de *kleine moderne wijken* uit de jaren zeventig zouden door beter onderhoud de ruime groenstructuren als ruimtelijke kwaliteit beter tot hun recht kunnen komen.

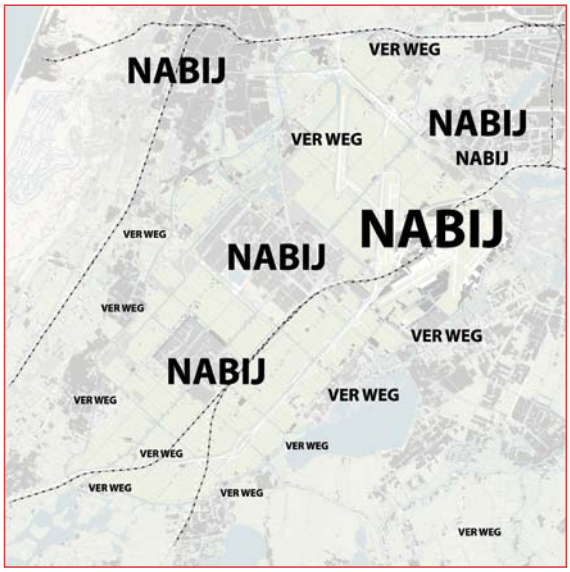
In de *grote moderne wijken* uit de jaren tachtig en negentig is het van groot belang om zorg te hebben voor de (groene) kwaliteit van de buitenruimte. Waar mogelijk moet de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls krijgen. Het is wenselijk dat er meer ontmoetingsplekken ontstaan waar ook daadwerkelijk 'ontmoeting' plaatsvindt. Ook de overgangen tussen de wijken moeten verbeterd te worden, zodat het makkelijker wordt om van de ene wijk naar de andere wijk te gaan.

Voor de *postmoderne wijken*, ofwel de grote Vinex-wijken geldt hetzelfde als voor de grote moderne wijken: ook hier is het van groot belang om zorg te hebben voor de (groene) kwaliteit van de buitenruimte. Ook hier is het wenselijk dat er meer ontmoetingsplekken ontstaan waar ook daadwerkelijk 'ontmoeting' plaatsvindt en dat de overgangen tussen de wijken wordt verbeterd, zodat het makkelijker wordt om van de ene wijk naar de andere te gaan.

Veranderend werkklimaat: van kwantiteit naar kwaliteit
Het Nieuwe Werken en de grote hedendaagse ICT-mogelijkheden hebben tot gevolg dat per werknemer het gemiddelde aantal vierkante meters op kantoor daalt. Er hoeft niet meer voor elke werknemer een eigen plek te zijn en werknemers kunnen afhankelijk van de werkzaamheden die op dat moment gedaan moeten worden kiezen waar zij hun werk doen. Dit kan ook thuis of in een café zijn. Deze ontwikkeling zorgt voor



Dynamiek in de polder



Afstand in tijd

minder behoefte aan kantoormeters en heeft een dempend effect op de opname.
Mede door het Nieuwe Werken zijn de eisen die aan kantoren gesteld worden veranderd. De kwaliteit van de kantoorruimte en de omgeving waarin de werkplek zich bevindt worden steeds belangrijker. Dit uit zich bijvoorbeeld in de vraag naar kleine, flexibele en hoogwaardige werk/ontmoetingsplekken gecombineerd met voorzieningen zoals horeca.
De ontwikkeling rond knooppunten bied kansen voor dit segment, dat ook wel de derde werkplek genoemd wordt. Knooppunten worden op die manier ontmoetingsplaatsen in de breedste zin van het woord.

Voorzieningen
Het voorzieningenaanbod beweegt mee met de behoeften per kern en per dorp. In de toekomst mogelijkerwijs zelfs letterlijk door een systeem van mobiele voorzieningen waarmee de kleinere dorpen worden bediend.
Voor alle voorzieningen verschuift de focus van stenen stapelen naar functies en activiteiten mogelijk maken. De accommodaties die daarvoor nodig zijn kunnen een tijdelijk karakter hebben, een flexibel karakter hebben (waardoor functiewijzigingen in de toekomst mogelijk zijn) of multifunctioneel van karakter zijn. Samenwerking tussen culturele, maatschappelijke en commerciële voorzieningen maken inhoudelijke synergie en een dekkende exploitatie mogelijk.
Bij bovenlokale, dan wel regionale voorzieningen is complementariteit het uitgangspunt; er moet steeds worden gekeken of het zelf ontwikkelen van functies een toegevoegde waarde heeft of dat er beter gebruik gemaakt kan worden van al bestaande voorzieningen in de regio. Zo'n toegevoegde waarde kan overigens ook zijn dat de functie bijdraagt aan de identiteit van een kern of aan de economische ontwikkeling van Haarlemmermeer in zijn geheel.
Ook voor lokale voorzieningen en buurtvoorzieningen is complementariteit een uitgangspunt. Voor veel van de kernen aan de Ringvaart geldt dat zij 'dubbeldorpen' vormen, of in de toekomst zullen vormen, met de kernen aan de overkant. Voor wat betreft de infrastructuur van voorzieningen wil Haarlemmermeer de dorpen aan weerszijden van de Ringvaart als één gebied gaan beschouwen.
Bereikbaarheid wordt zoveel mogelijk geborgd of 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 vervoersbewegingen.
Toekomstige functieveranderingen maken we zowel planologisch als fysiek mogelijk. Er worden ruimtelijke reserveringen voor toekomstige voorzieningen gemaakt.

Dynamiek in de regio

Woningbouw
De woningmarkt in de Metropoolregio Amsterdam heeft, door het brede palet aan woningmilieus dat wordt aangeboden, duidelijk een complementair karakter.
De bouw van voldoende en op de vraag afgestemde nieuwe woningen, met ruimte voor ontspanning in de omgeving, vergroot de aantrekkelijkheid van Haarlemmermeer en daarmee van de Metropoolregio Amsterdam. Door hier een ruimtelijke inrichting van hoge kwaliteit aan te koppelen vergroten we onze (internationale) concurrentiepositie eens te meer. Bij de inrichting van het publieke domein staat kwaliteit voorop: die is logisch ingericht en passend bij het gebruik en gemaakt van duurzame materialen. Voldoende 'groen' in de publieke ruimte is belangrijk voor de beleving en de ruimtelijke structuur van Haarlemmermeer. Bij de (groene) aankleding van de publieke ruimte wordt gekeken naar het profiel en het karakter van de locatie.

Dubbeldorpen

Versterken groenblauwe en culturele kwaliteit
Haarlemmermeer heeft meer ruimte nodig voor natuur en recreatie (groene kwaliteit) en voor het vasthouden en bergen van water (blauwe kwaliteit). Ook het behoud van cultuurhistorische elementen zoals de Stelling van Amsterdam hoort daarbij.
In de groen- en recreatiegebieden wordt daarom een inhaal- en kwaliteitsslag gemaakt.

Stedelijkheid
Met ruim 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 stedelijkheid.
De stedelijke functie is en blijft geconcentreerd in Schiphol, Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Uitbreiding hiervan krijgt zijn vertaling vooral in een sterke verdichting van het grondgebruik en niet zozeer in hoogbouw.

Klaar voor een duurzame toekomst
We leven in een tijd van een zogenaamde 'overshoot': de mensheid gebruikt nu al anderhalf keer meer dan de aarde kan leveren. Op termijn gaat dat niet goed. Het sluiten van kringlopen wordt daarom noodzakelijk. We moeten de toenemende schaarste aan (fossiele) grondstoffen het hoofd bieden door nieuwe inzichten en nieuwe praktijken te ontwikkelen waarmee we het lineaire economische groeimodel omvormen naar een cyclisch model. Dat kan door onze afhankelijkheid van die grondstoffen af te bouwen en niets meer verloren te laten gaan. Deze transitie is weliswaar urgent, maar bepaald niet eenvoudig. Iedereen zal zijn bijdrage moeten leveren. Inwoners, bedrijven en overheden moeten worden aangesproken op ondernemerschap, alliantievorming, en innovatie.

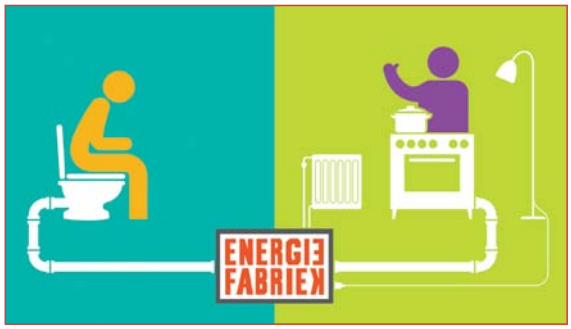
Een combinatie van zon, wind, vergisting, warmtekracht en warmte(terug)winning zal uiteindelijk de energievraag moeten dekken. Maar de opgave gaat verder dan energie. Uiteindelijk is het streven om alle afvalstromen om te bouwen naar grondstofstromen.
Om iedereen in de gelegenheid te stellen een bijdrage aan die ommekeer te leveren, zullen we grootschalige technische systemen tegen het licht moeten houden en waar nodig geleidelijk moeten ombouwen naar kleinschaliger structuren *(local communities)*. Zo kunnen kleinschalige integrale oplossingen ontstaan voor waterbeheersing, energievoorziening, afvalvraagstukken en misschien zelfs voedselproductie in de directe woonomgeving. Hierin komen fysieke en sociale duurzaamheid concreet bijeen in het gezamenlijk bouwen (eigenaarschap en ondernemerschap) aan een samenleving en een veilige leefomgeving (geborgenheid), die het waard is om te erven.

Door middel van pilotprojecten moeten nieuwe technieken zich kunnen bewijzen, om zo een zorgvuldige transitie te bewerkstelligen. Duurzaamheid loont. Ontwikkeling dient dan echter wel vanuit beheerlast geformuleerd te worden, aangezien investeringen in duurzaamheid nu eenmaal een langere terugverdientijd kennen. Beheerbudgetten dienen derhalve integraal onderdeel uit te maken van de ontwikkelstrategie.

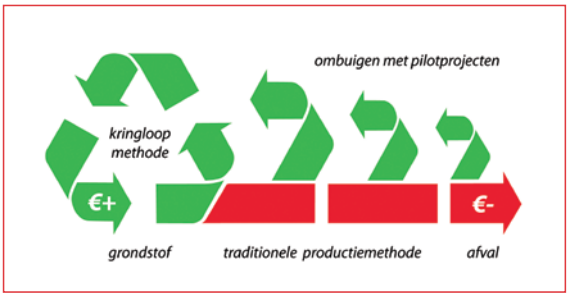
Een dynamisch ontwerpproces biedt participerende bewoners (in local communities) ruimte vorm te geven aan een 'groeiend' eindbeeld. Het vraagt om flexibiliteit in het proces en de planvorming. Het dwingt alle partijen over de ontwikkeling van Haarlemmermeer na te denken. Niet zozeer in productietermen, maar in termen van tijd. Ruimtelijke ordening is daarmee ook temporele ordening van het laten ontstaan van initiatieven uit de samenleving.

Haarlemmermeer wil dat iedereen zelf producent van duurzame energie kan worden en zal zich inspannen om wettelijke en procedurele hindernissen die realisatie van dergelijke initiatieven belemmeren weg te nemen. De belangrijkste voorwaarde voor een energiemarkt met meer kleinschalige producenten is de aanleg van een slim energienetwerk, een zogenaamd smart grid.

Een duurzame toekomst betekent ook dat we voortdurend beschermd zijn tegen water en water van voldoende kwaliteit kunnen leveren voor alle functies in het gebied.



Energiefabriek



Ombuigen van lineaire processen naar kringlopen met pilotprojecten

Aansluitend bij het landelijk beleid streven wij naar een watersysteem dat minder belastend is voor de omgeving en meer zelfvoorzienend wordt, door regenwater zo lang mogelijk in het gebied zelf vast te houden (seizoensberging) en perioden van droogte en hevige regenval zoveel mogelijk zelf op te vangen. Hiermee worden we minder afhankelijk van schaars zoet water van buitenaf en neemt de controle over de kwaliteit van het water toe. Daarnaast zal Haarlemmermeer ruimtelijke mogelijkheden creëren voor een calamiteitenberging, waarmee we bij een incidentele overloop van de boezem het water kunnen opvangen. Lokale waterberging, in binnen- en buitenstedelijke locaties, kan ook bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van Haarlemmermeer.

4.2 Netwerken en knooppunten

Als gevolg van de explosieve groei van het internet en de daarbij behorende mondialisering is een andere balans ontstaan tussen fysieke afstand en tijdsafstand. Zowel fysiek als virtueel is de betekenis van netwerken steeds groter geworden. De 24-uurseconomie en de steeds vaker voorkomende combinatie van werk en zorg maken tijdsefficiëntie steeds belangrijker. De groei van ICT-toepassingen heeft er voor gezorgd dat het dagelijks forensen kan verminderen. Deze trend zal zich in de toekomst naar verwachting verder doorzetten. We werken en ontmoeten waar en wanneer we willen.

Van functiescheiding naar functiemenging

De inrichtingsprincipes die voortvloeiden uit de functiescheiding die halverwege de negentiende eeuw op gang kwam, worden ingeruild voor een inrichting die tijdswinst oplevert en de dagelijkse mobiliteit verkleint. We organiseren ons leven in ketenactiviteiten, al dan niet middels ketenmobiliteit. Dat wil zeggen dat we in één verplaatsing meerdere activiteiten combineren. We gaan via een sportactiviteit naar een werkafspraak en op de terugweg doen we boodschappen en halen we de kinderen uit school.

Netwerkstructuren

Door ketenactiviteiten in netwerkstructuren te faciliteren, beperken we het aantal kris-krasbewegingen. Dit is een belangrijke ruimtelijke opgave voor de komende jaren. Ook functiemenging in herontwikkelingsgebieden en rond haltes van hov is een belangrijke opgave voor de komende jaren. Omdat de luchthaven sommige vormen van menging uitsluit, is dit voor Haarlemmermeer geen gemakkelijke opgave.

Knooppunten

In de netwerken zijn vooral de knooppunten van grote betekenis. Het ruimtelijk organisatieprincipe volgens de wijkgedachte, met een centrum en een park in het midden, lijkt daarmee in belang af te nemen. Bovendien is de wijk niet meer de geëigende schaal waarop eigenaarschap en ontmoeting als vanzelfsprekend tot stand komen. Knooppunten worden, voor zover ze dat nog niet zijn, de nieuwe brandpunten in de stedelijke structuur. Knooppunten liggen op plekken waar meerdere verkeersmodaliteiten elkaar kruisen en mensen van het ene vervoermiddel in het andere overstappen. Dit zijn bij uitstek geschikte locaties voor haltes van hov. Ook zijn het de meest geëigende plekken voor ontmoeting en ondernemerschap. Knooppunten stellen we dan ook centraal in de ruimtelijke organisatie van het stedelijk gebied. Het zijn de potentiële nieuwe 'marktplaatsen' van de stad, met een hoge mate van functiemenging en vanzelfsprekende ontmoeting. In multifunctionele gebouwen kunnen commerciële en niet-commerciële diensten en instellingen worden ondergebracht, waardoor de exploitatie kansrijker is. Om (commercieel) succesvol te zijn is een goede verblijfskwaliteit van groot belang: de knopen moeten plekken zijn waar je gemakkelijk kunt komen en graag wilt zijn.

Nieuw te ontwikkelen bebouwing

Zoekgebied mix wonen, water, groen

Verkeersknooppunt, overstap trein

Verkeersknooppunt, P&R

Sociaal knooppunt

Functieknooppunt

Functieknooppunt werken

Autowegen: nationale infrastructuur + parallelstructuur + reserveringen

Autowegen: regionale infrastructuur + reserveringen

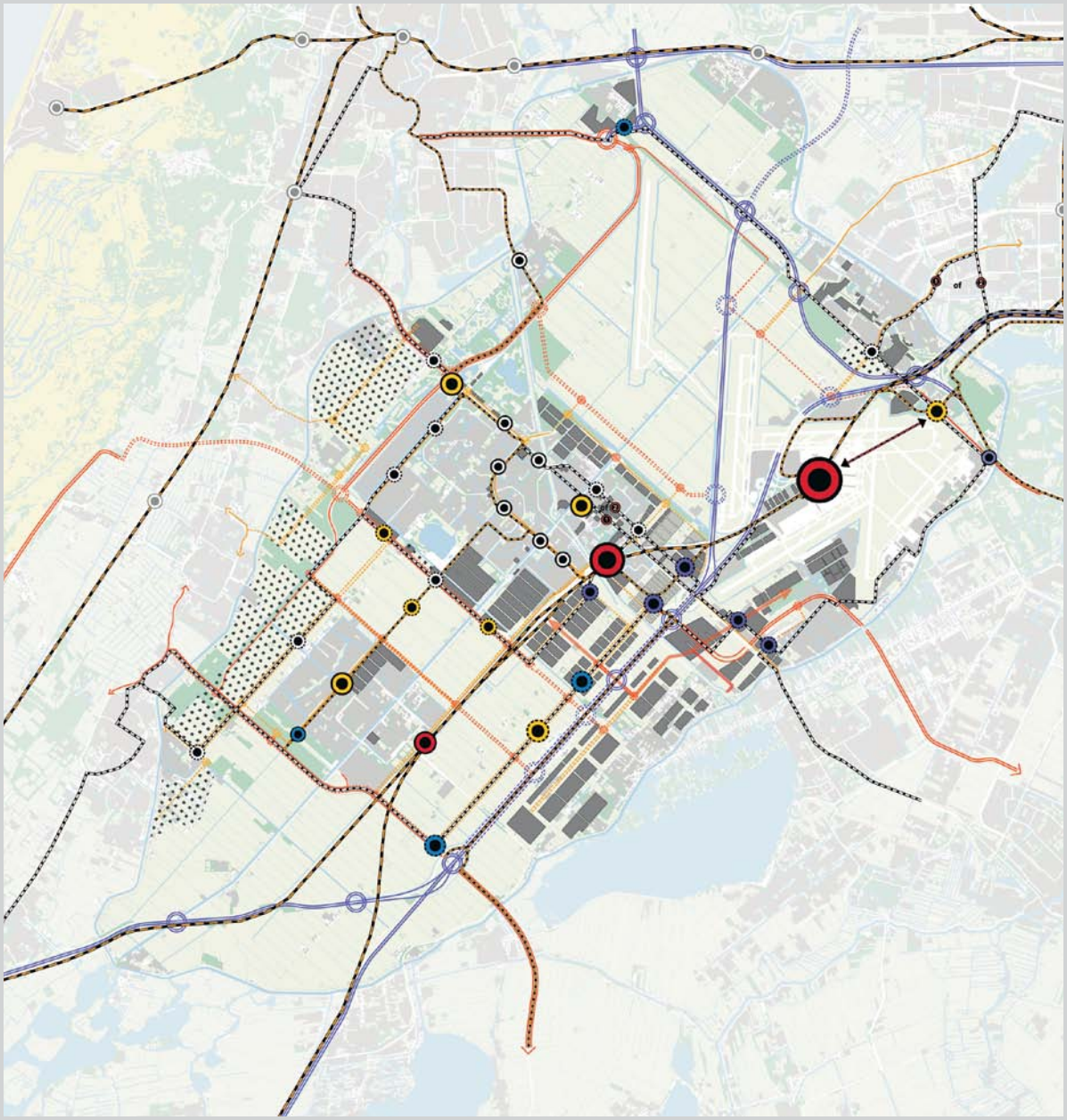
Autowegen: lokale hoofdontsluitingsroutes + reserveringen

Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV)

Spoorlijnen + reserveringen

Huidige HOV-lijnvoering + reserveringen (gemeente en MRA)

Onderzoek Schiphol naar ondergrondse verbinding



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

Verschillende soorten knooppunten
In knooppunten met het accent op bewegen ligt de nadruk op kort verblijf met handige overstapdiensten. In knooppunten met het accent op lang(er) verblijf ligt de nadruk meer op zorg en ontmoeting. Afhankelijk van de omgeving van het knooppunt en de aard en duur van het verblijf, kunnen we verschillende knooppunten onderscheiden:

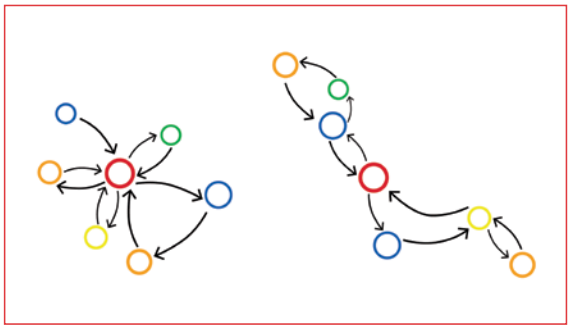
- Pure verkeersknooppunten: overstappen en parkeren met daaraan gerelateerde diensten;
- Sociale knooppunten: ontmoetings- en verblijfsruimten, zorgvoorzieningen;
- Functieknooppunten: winkelcentra, zorgvoorzieningen, onderwijs en kinderopvang, recreatie/leisure, uitgaansvoorzieningen (bijvoorbeeld theater en horeca).

Vanzelfsprekend moet bij de programmering van voorzieningen en diensten op de knooppunten gekeken worden naar de behoeften van de gebruikers. De leefstijl van de omwonenden, het karakter en de samenstelling van het gebied en de betreffende wijk(en) zijn hierbij belangrijke gegevens.

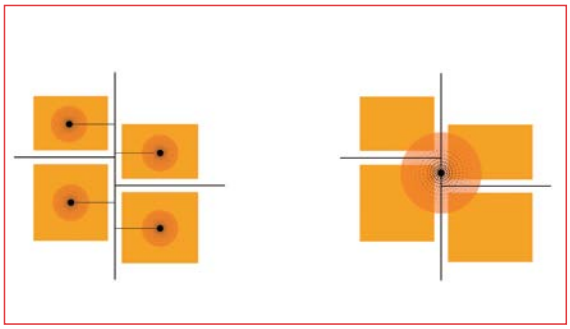
Een aantal knooppunten uitgelicht
Een aantal knooppunten binnen de gemeente Haarlemmermeer bekijken we hier nader. We gaan daarbij in op de mogelijkheden voor verbetering.

- *Schiphol*
  Schiphol is het knooppunt met veruit de hoogste vervoerswaarde. Het is feitelijk het Centraal Station van Haarlemmermeer. Door delen van Hoofddorp en ACT door middel van hov in directe verbinding met deze knoop te brengen, worden deze gebieden in de hogere dynamiek van de Metropoolregio Amsterdam gebracht.

- *Station Hoofddorp*
  Bij station Hoofddorp is momenteel sprake van disbalans. Beukenhorst Zuid is een excellente ontwikkeling, maar het station heeft een verblijfswaarde die ver achter blijft bij de bijzonder hoge vervoerswaarde. Door het ontbreken van aangename faciliteiten voor reizigers is station Hoofddorp geen ontmoetingsplek.
  Om dat op te lossen willen we een centrale stationshal aan de Van Heuven Goedhartlaan realiseren, waarin ook diensten en voorzieningen gehuisvest zijn. Het station moet bovendien meer verbonden worden met het centrum.
- *Spaarne Ziekenhuis*
  Ook rond de halte Spaarne Ziekenhuis is de



Ketenactiviteiten in ketenmobiliteit



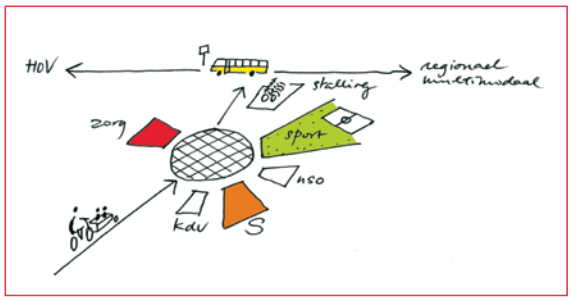
Van gebieden met een centrum naar netwerken met knooppunten

verblijfswaarde veel te laag voor de vervoerswaarde die het knooppunt heeft. In de sfeer van zorg en recreatie (commerciële zorg, revalidatie, *leisure,* fitness, sport) liggen hier mogelijkheden om op de overgang van de stad en het groene uitloopgebied een levendige plek te laten ontstaan.

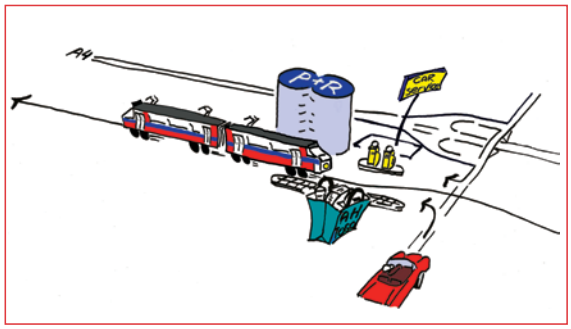
4.3 Ruimtelijk raamwerk

Het is niet realistisch de ontwikkelingen voor de komende twintig jaar nu al volgordelijk vast te willen leggen. En ook het economisch tij van dit moment vraagt om een visie die het mogelijk maakt om te schakelen. Daarom is gekozen voor een visie waarin een raamwerk wordt geschetst dat de verschillende ontwikkelingsmogelijkheden openhoudt.
Dit raamwerk schept enerzijds condities om ontwikkelingen mogelijk te maken door te zorgen voor bereikbaarheid, toegankelijkheid en adequaat waterbeheer. Anderzijds zorgt het voor ruimtelijke kwaliteit door de noodzakelijke fysieke ingrepen in te bedden in een herkenbaar, ruimtelijk samenhangend raamwerk.
In een adequaat raamwerk met de juiste hiërarchie, landen ontwikkelingen op de juiste plek, maar niet eerder dan wanneer daar vanuit de samenleving behoefte aan is. De marktvraag bepaalt welke delen van het raamwerk in uitvoering worden genomen. Tot die tijd wordt het geschetste raamwerk niet onmogelijk gemaakt en wordt het gereserveerd op de kaart.

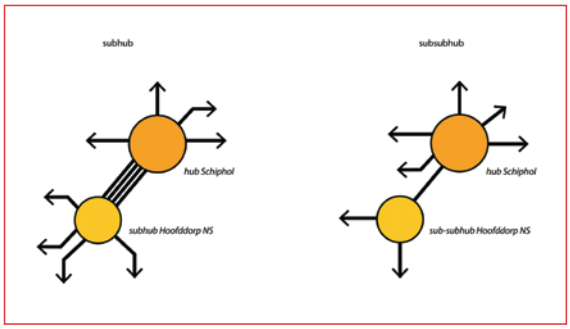
Uitbreiden op middenniveau, aansluitend bij oorspronkelijke structuur
Buiten de grote kernen ontbreekt het gebiedsontsluitende middenniveau. Daardoor worden polderwegen onevenredig zwaar belast en ontstaat functionele onduidelijkheid op regionale routes (stroomwegen/ontsluitingswegen). Bij de transformatie van agrarische polder naar een gemengde polder met wonen, werken, landbouw en recreatie is de behoefte dan ook groot om aan het oorspronkelijke raamwerk nieuwe elementen toe te voegen. Zo maken we de polder toegankelijker en beter



Lokaal knooppunt



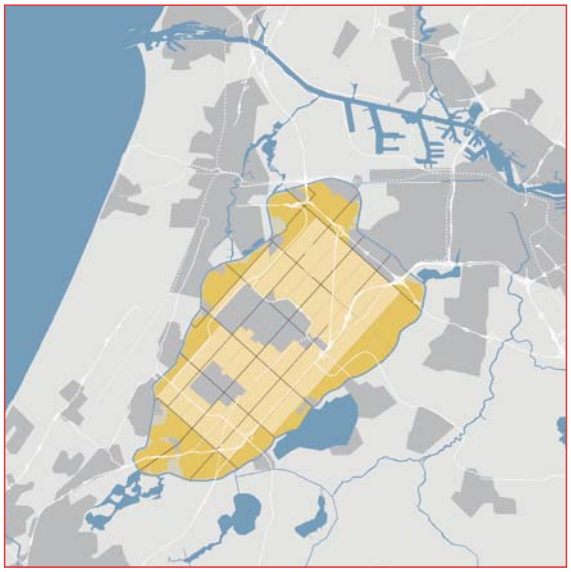
Regionaal knooppunt



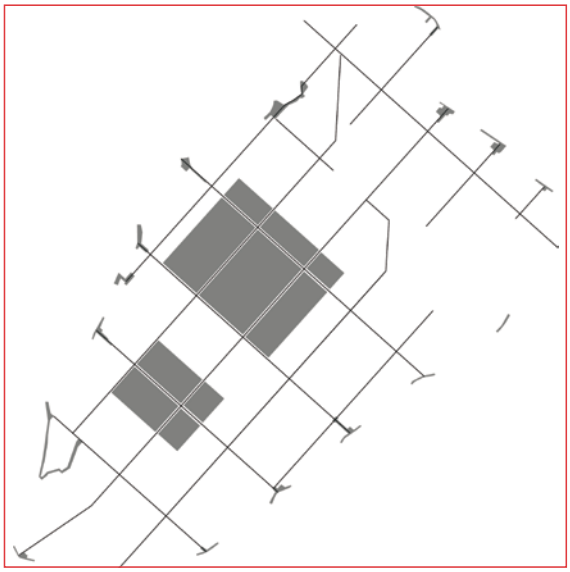
Hoofddorp Station als subhub of subsubhup van Schiphol

beleefbaar en faciliteren we de agrarische ondernemers in een gezonde bedrijfsvoering.
Daarnaast is er de noodzaak meer ruimte te maken voor open water, wat in grote delen van de polder alleen kan in de vorm van niet te brede sloten, vanwege het opbarstingsgevaar. Daarom wordt het oude raamwerk verfijnd met verbindingen in de vorm van nieuwe waterlopen en lanen haaks op de bestaande polderlinten, langs de bestaande kavelsloten.
Door in te zetten op de ontwikkeling van een robuust raamwerk op het middenniveau, wil Haarlemmermeer vorm geven aan een duurzame, poldereigen kwaliteit, die toekomstige ontwikkelingen kan faciliteren. Dit raamwerk sluit aan bij het orthogonale idioom van de oorspronkelijke droogmakerij. Hiermee werd destijds de hoogste efficiëntie in grondgebruik gerealiseerd. Door op de logica van deze structuur door te bouwen, sluiten ontwikkelingen in de tijd naadloos op elkaar aan. Bovendien wordt daarmee de lokale kwaliteit en eigen identiteit versterkt.

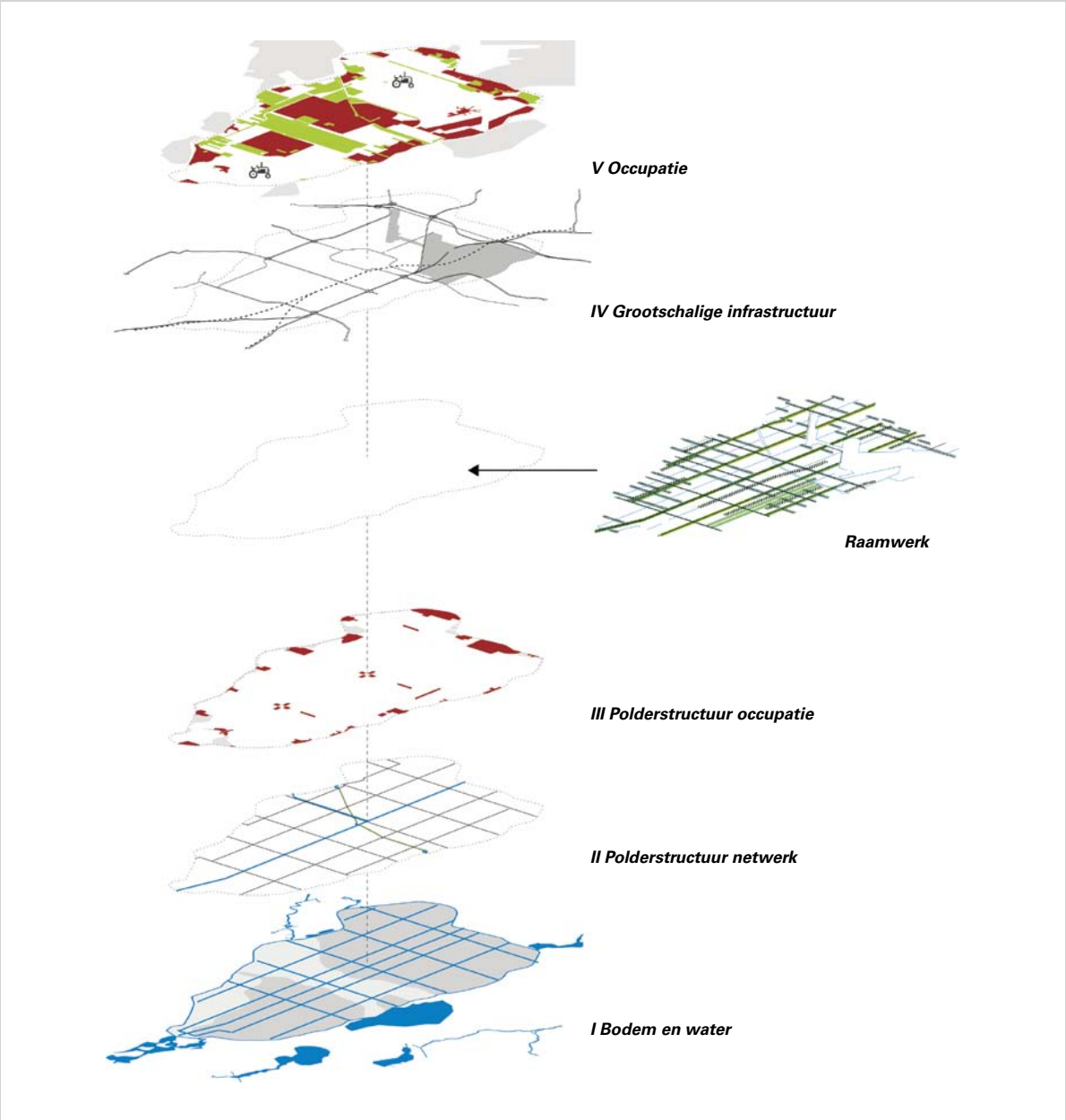
Nieuw parallel autowegennet
Ten behoeve van een betere gebiedsontsluiting voor het autoverkeer leggen we een nieuw parallel autowegennet aan. Hiermee worden nieuwe ontwikkelingen in de transformatiegebieden ontsloten. Deze wegen passen in de aard van het bestaande landschap en ontlasten de oorspronkelijke polderwegen. In de plannen voor Rijsenhout en de A4 Zone-West is al ingezet op dit ontsluitingsprincipe.
Om de oorspronkelijke polderwegen uit de doorgaande verkeersstructuur te halen worden ze niet meer rechtstreeks, maar via de nieuwe parallelle ontsluitingsstructuur, op de gebiedsontsluitingswegen aangesloten. Op deze manier worden ze onaantrekkelijk voor doorgaand autoverkeer.



Oorspronkelijke twee landschappen



Snelste weg van A naar B is via de linten



Ruimtelijk Raamwerk

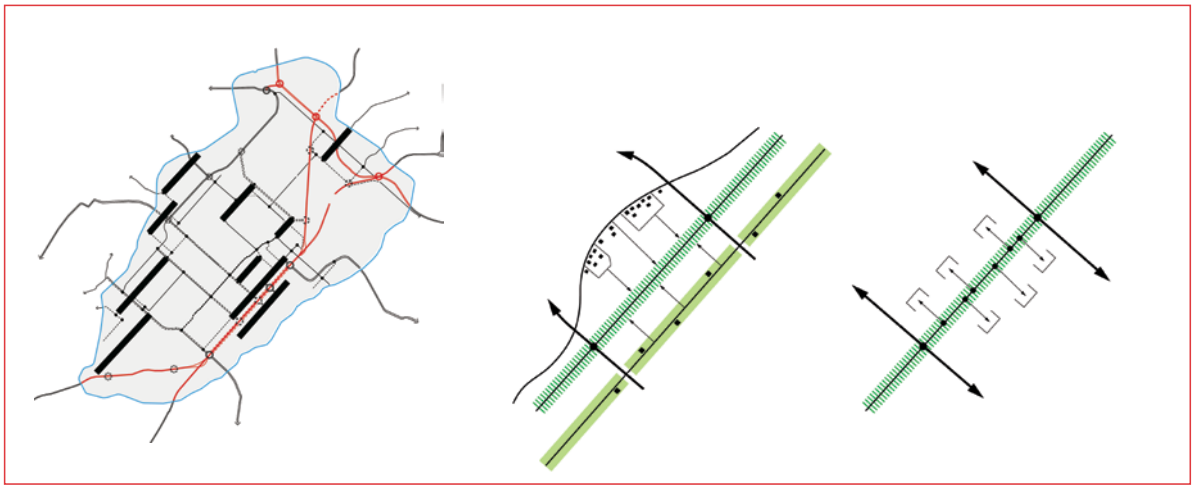
Het verkeersluw maken van de oorspronkelijke polderwegen en het deels verplaatsen van het lokale autoverkeer heeft twee belangrijke effecten:

- De cultuurhistorische waarde van het landschappelijk raamwerk wordt behouden en versterkt. Langs de polderwegen wordt de cultuurhistorische karakteristiek van het landschap op z'n best ervaren. De cultuurhistorische pareltjes in dit landschap, dat wil zeggen de oude gemalen, forten, boerderijen en waardevolle boombeplantingen, liggen allemaal aan de polderwegen;
- Er ontstaat een duurzaam lokaal netwerk. Routes die maatschappelijke culturele en recreatieve bestemmingen verbinden, verhogen de belevingskwaliteit.

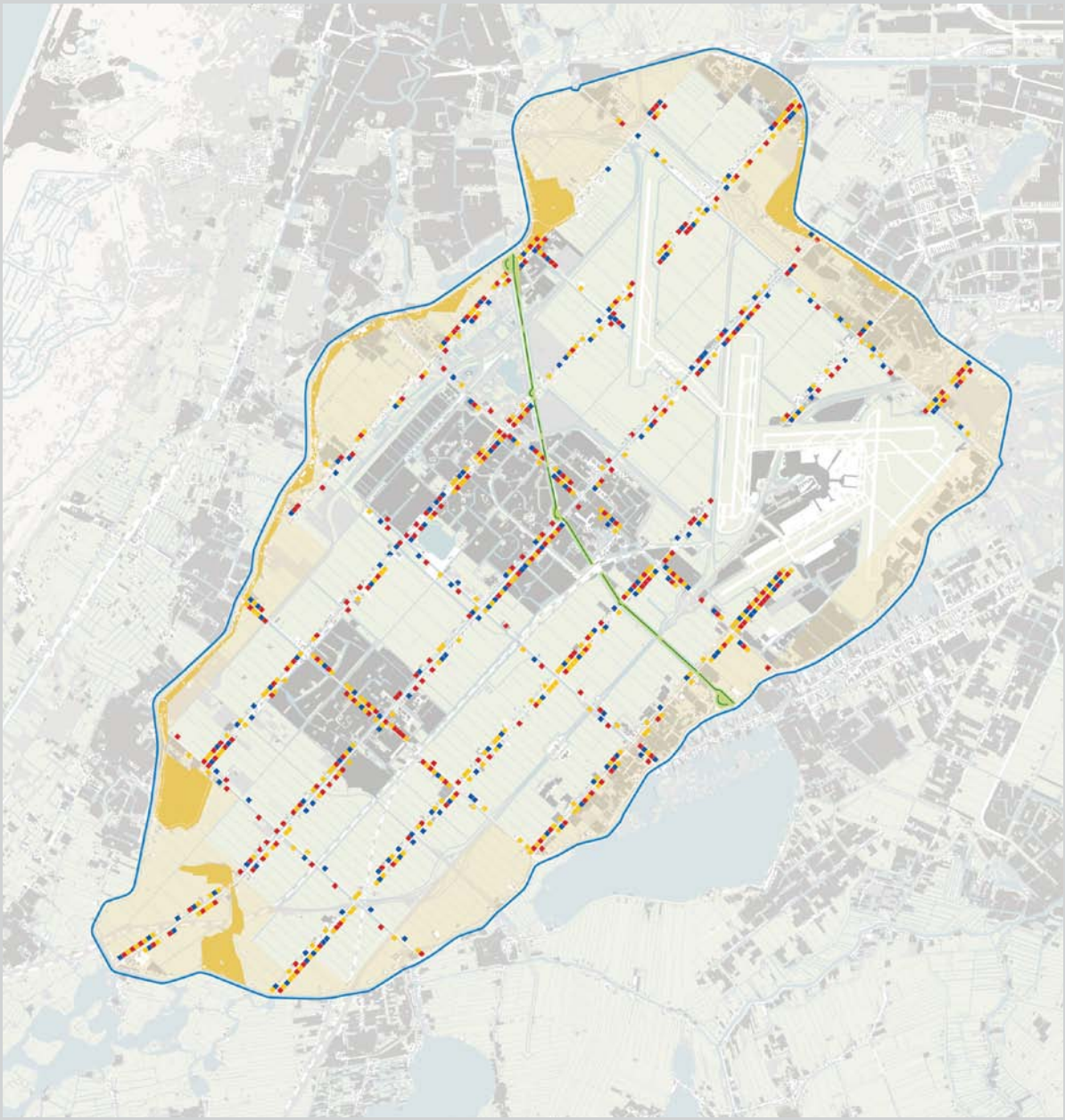
Samen met de verbetering van de veiligheid van de polderwegen wordt hiermee de basis gelegd voor de versterking van het recreatief gebruik van het landschap.

Ringvaart en Ringdijk
De Ringvaart en de Ringdijk en het gebied eromheen, vormen een landschap op zich.
Ze verbinden belangrijke delen van Haarlemmermeer. Deze functie van de Ringvaart als verbindend element willen we verder versterken. Uitbouw van het recreatief gebruik van de Ringvaart en de Ringdijk biedt uitgelezen kansen om de unieke kwaliteiten van het 'land onder zee' voor iedereen beleefbaar te maken en het ondernemerschap in de toeristische en recreatieve sector een impuls te geven. Denk bijvoorbeeld aan het concept van de Buurderij, horeca, verhuur van boten en fietsen. De nieuwe gebiedsontsluitingen van de transformatiegebieden worden zodanig gepositioneerd dat ook de Ringdijk voor een groot deel verkeersluw wordt.

Bouwstenen van het raamwerk
Voor de nieuwe elementen van het raamwerk zijn vanuit de water- en de groenopgave, in samenhang met de nieuwe ontsluitingsstructuur, integrale



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



Polderwegen als drager van de cultuurhistorie en basis voor het uitbouwen van lokale cultureel maatschappelijke kwaliteit

bouwstenen ontwikkeld. Het totale raamwerk zal bestaan uit:

- Ringvaart en Ringdijk met kernen en openheid;
- polderlinten en poldertochten;
- Geniedijk met forten en toegangen of accessen (waaronder de groenblauwe structuur langs de A4);
- nieuwe lanen en polderpaden, inclusief waterlopen;
- infra landschap (snelwegen, regionale wegen).

Deze bouwstenen worden in Hoofdstuk 5, paragraaf 'De opbouw van het ruimtelijk raamwerk' nader beschreven.

Hoofdstuk 5

Programmatische uitwerking

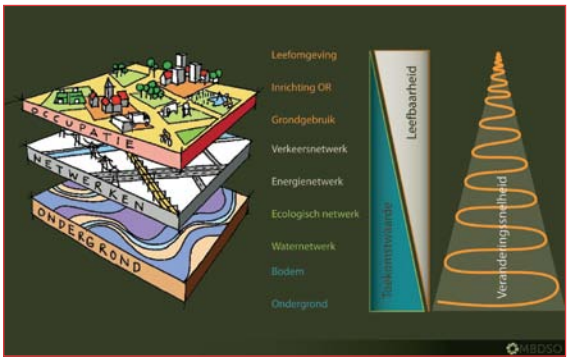
In dit hoofdstuk laten we meer in detail voor de verschillende gemeentelijke beleidsterreinen zien wat er moet gebeuren om de visie uit Hoofdstuk 4 ten uitvoer te kunnen brengen. Omdat deze Structuurvisie is opgebouwd vanuit de zogenaamde lagenbenadering, een model voor een op duurzaamheid gerichte analyse, afweging en ontwikkeling, besteden we in dit hoofdstuk eerst aandacht aan de bodem en het water, vervolgens aan de daarop liggende netwerken en daarna aan de verschillende onderdelen van de occupatielaag, zoals woningbouw, landbouw, enzovoort.[1] Daarbij presenteren we in kaders de kernpunten uit het Voorontwerp waaraan deze onderwerpen gerelateerd zijn. Ook de zeven opgaven uit het Voorontwerp zijn in deze programmatische uitwerking opgenomen.

Het is van belang voor ogen te houden dat het hier om een Structuurvisie gaat; met de nadruk op visie. Het is geen uitvoeringsplan met een vaststaand eindbeeld, maar een toekomstverkenning 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 op welke manier de verschillende opgaven afhankelijk van elkaar zijn.

Daarnaast geven we in dit hoofdstuk per programma aan welke toetsingscriteria met betrekking tot sociale duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit we willen ontwikkelen voor de verdere uitwerking van onze plannen. Deze criteria willen we vastleggen in een licht instrument, bijvoorbeeld in de vorm van een checklist. Na vaststelling van deze Structuurvisie willen we zo'n instrument gaan ontwikkelen.

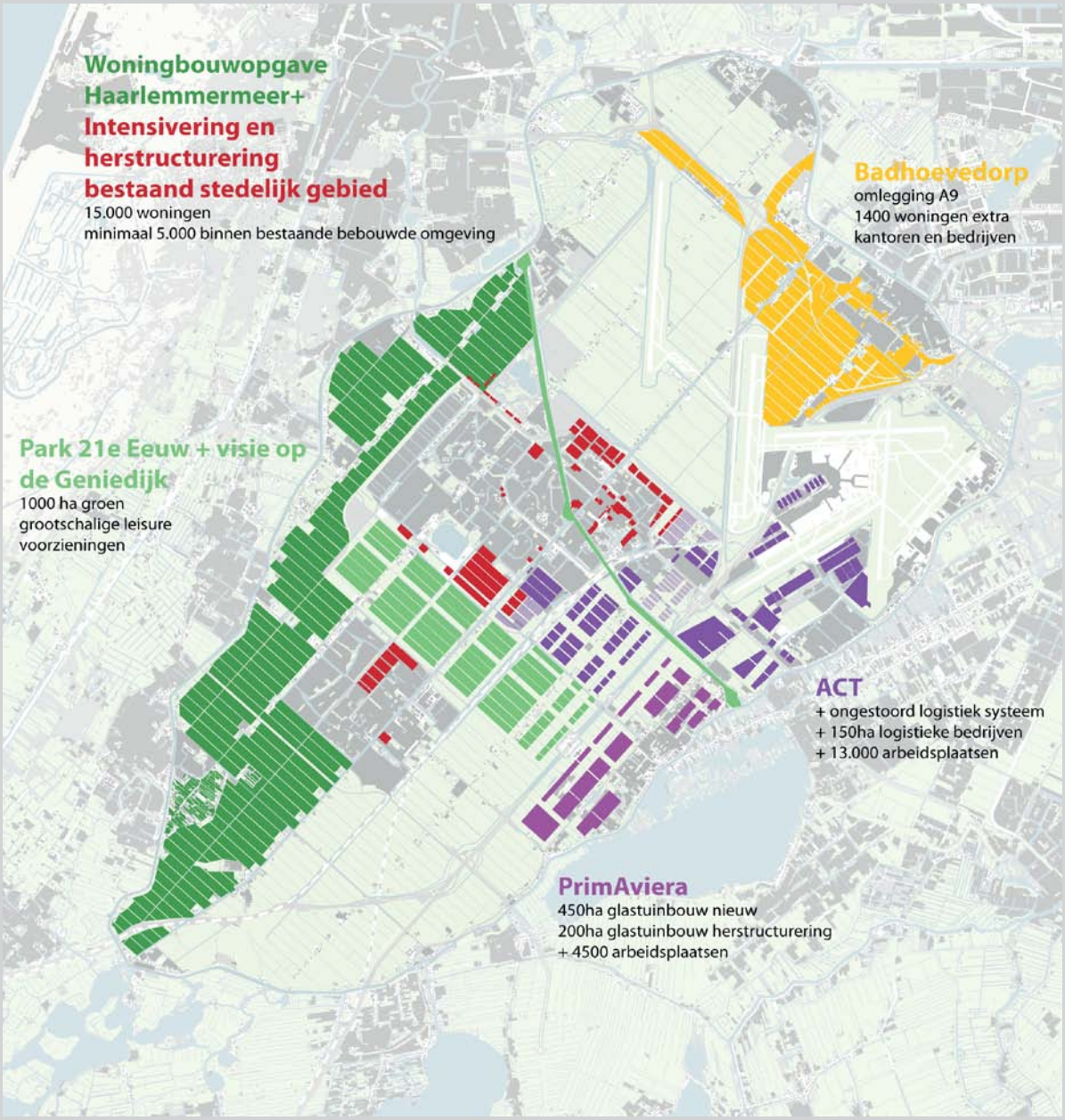
Bij het opstellen van deze Structuurvisie is rekening gehouden met eerder in gang gezette ontwikkelingen. Nieuwe plannen willen we daar zorgvuldig op afstemmen en de ontwikkelingen onderling willen we met elkaar verbinden.
Voor de komende periode zijn dit de belangrijkste grote projecten die al lopen:

- **Woningbouwopgave Haarlemmermeer**
  Binnen de Metropoolregio Amsterdam heeft Haarlemmermeer een opgave van 15.000 woningen (10.000 woningen op nieuwe locaties, 5.000 woningen binnen de bestaande bebouwde omgeving), het realiseren van 500 hectare strategisch groen en het bieden van een oplossing voor (toekomstige) problemen met de waterhuishouding, in combinatie met een duurzame ecologische verbinding en recreatief gebruik. Aan deze opgave heeft Haarlemmermeer de voorwaarde gesteld dat de bijbehorende infrastructuur moet worden gerealiseerd.



Lagenbenadering en de factor tijd. Bron: MBDSO, Delft

1 De lagenbenadering is uitgebreid beschreven op pagina 40 en verder van het Voorontwerp van de Structuurvisie waarnaar verwezen wordt.



Schetsmatige weergave van de grootschalige ontwikkelingen in Haarlemmermeer

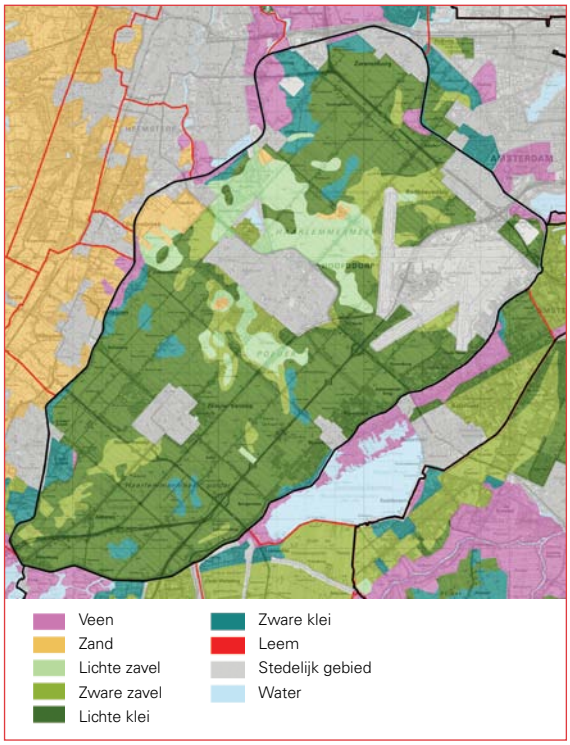
- **Park21 en de visie op de Geniedijk**
  Park21 wordt een grootschalig parklandschap dat het recreatieve hart van Haarlemmermeer vormt. In combinatie met plannen vanuit de visie op de Geniedijk wordt Park21 vervlochten met het groene raamwerk en de recreatieve en ecologische verbindingen in de polder.

- **Intensivering en herstructurering bestaand stedelijk gebied**
  Voor Hoofddorp liggen er plannen voor minimaal 3.300 woningen. In Badhoevedorp wordt gewerkt aan de bouw van ongeveer 1.400 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. De nadruk ligt hierbij 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. Verbetering van de bereikbaarheid, de economische dynamiek en de kwaliteit van leven binnen de Metropoolregio Amsterdam en in Haarlemmermeer staan in dit project centraal.

- **PrimAviera**
  PrimAviera wordt een duurzaam glastuingebied langs de A4, tussen de Geniedijk, de Westeinderplassen en de Venneperweg, 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.

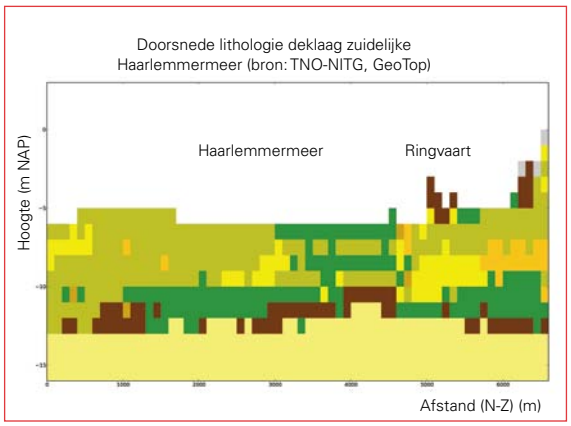
- **De gebiedsontwikkeling Badhoevedorp**
  In samenwerking met het Rijk, de provincie, Stadsregio Amsterdam en andere partijen wordt de rijksweg A9 uit het centrum van Badhoevedorp gehaald. Dit verhoogt de leefbaarheid in Badhoevedorp aanzienlijk en biedt ruimte aan een andere invulling van de plek waar nu de A9 nog ligt. Hier komen woningen, bedrijven- en kantorenterreinen, (sport)voorzieningen en groengebieden.



Bodemkaart

5.1 Bodem

Haarlemmermeer heeft een complexe en gelaagde opbouw, die is terug te voeren op de geologische ontstaansgeschiedenis van dit gebied. In de IJstijd stond de zee zo'n 60 meter lager dan nu en werd door rivieren en wind een dik zandpakket afgezet in onze omgeving. Later steeg de zeespiegel en werd het gebied overspoeld. Vervolgens trok de zee zich weer terug en vormden zich langs de kust strandwallen met daarachter – ter plekke van Haarlemmermeer – een laag 'basisveen'. Het zeewater dat het gebied ooit overspoelde werd hier zout grondwater. Dit bevindt zich nog steeds in de ondergrond. Na een lange periode ging de zeespiegel weer stijgen en via doorbraken in de strandwallenrij zette de zee over het veen klei en zand af, in geulvormige patronen. Op deze laag 'oude zeeklei' werd weer later een dik veenpakket afgezet. Hierin zakte het zoete regenwater weg en dit kwam terecht bovenop het oudere zoute grondwater.



In deze 10 meter dikke deklaag is de ontstaansgeschiedenis terug te zien: op het zand (geel) ligt basisveen (bruin), en hierop oude zeeklei/zavel (groen) (fig 5). Buiten en in de randen van de polder is de jongere veenlaag bovenop de klei zichtbaar. Dit profiel wordt doorsneden door goed doorlatende geulenpatronen van zand.

De natte veenlagen waren kwetsbaar voor de wind en werden weggeslagen, het veen werd gewonnen en zo ontstonden plassen. Later groeiden drie van deze plassen aaneen, en vormden het grote Haarlemmermeer. Na het droogleggen van deze grote gevaarlijke plas werd in de bodem een regelmatig slotenpatroon gegraven, waarmee het hele gebied werd ontwaterd en geschikt werd gemaakt voor landbouw en later woningbouw.

- *Zilte kwel*
  Kwel is een belangrijke factor om rekening mee te houden bij het bodemgebruik in Haarlemmermeer. Door de diepe ligging van de polder wordt grondwater, door druk van de hoger gelegen gebieden, zoals duinen en plassen, deze kant op gedrukt. Het zoute grondwater dat is ontstaan in de periode dat de zee het gebied overspoelde, stroomt daardoor langzaam ophoog. Op plekken waar dit zoute water het oppervlaktewater raakt of dicht aan de oppervlakte komt, zorgt dit voor problemen met de waterkwaliteit.
  Naar verwachting neemt het zoutgehalte in het kwelwater door zogenaamde interne verzilting de komende vijftig jaar met 25 procent toe.
  Onder bepaalde omstandigheden ontstaan wellen, waarin het (zoute) grondwater met grote snelheid (ongeveer 2 liter per seconde) naar boven komt. Ze zijn niet af te dichten en bepalen met name het hoge zoutgehalte in het water. Wellen kunnen ontstaan door het graven van nieuwe sloten, drukbelasting van grote ophogingen en door perforaties van de deklaag met heipalen en damwanden.
  Om de verzilting van het water zo veel mogelijk te beperken stellen we de volgende maatregelen voor:
  - We werken met een specifiek graaf- en grondwerkprotocol, met name bij grote infrastructurele werken om het ontstaan van nieuwe wellen zo veel mogelijk te voorkomen;

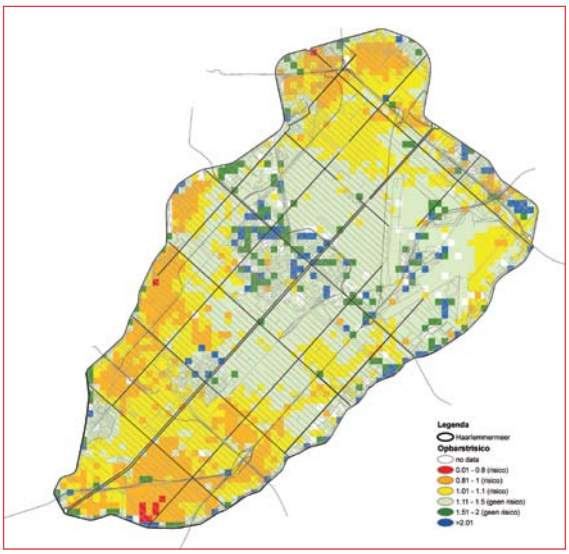
- Zilte deelgebieden worden zo veel mogelijk geïsoleerd;
- We ordenen het watersysteem van zoet naar zilt, zodat de verzilting zich zo min mogelijk kan verspreiden.

- *Kweldruk*
  Variaties in dikte, samenstelling en doorlatendheid van de deklaag maken dat de mate van kwel sterk varieert in de polder, maar over het algemeen neemt de kwel af vanaf de Ringvaart naar binnen toe en is de kweldruk in de zandgeulen lager dan daarbuiten. De hoeveelheid kwelwater die in de zandgeulen naar boven komt, is, door de geringe weerstand, wel groter.
  Om grondwateroverlast te voorkomen moeten in gebieden met een hoge kweldruk aanvullende maatregelen worden genomen bij de ontwikkeling van woningen. Denk hierbij aan een goede drainage, kruipruimteloos bouwen, de aanleg van een dichter slotenpatroon voor goede afwatering, enzovoort.

- *Opbarstingsgevaar*
  In de polder zijn de graafmogelijkheden zeer beperkt. Door de hoge kweldruk kan de grond bij te diep of te breed graven op veel plaatsen de druk niet weerstaan en barst deze op.
  Hierin bestaan veel lokale verschillen.
  In verband met het opbarstingsgevaar zorgen we er bij het realiseren van meer open water voor dat we beperkt en zorgvuldig uitgraven. Op sommige plekken betekent dat we een dichter waterlopenpatroon moeten maken.
  Daar waar het mogelijk is om breder water te graven (zie kaart Opbarstingsgevaar) maken we van deze mogelijkheid gebruik.
  Ook de aanleg van bredere oeverstroken (met een beperkte diepte) kan een bijdrage leveren aan het realiseren van meer open water.

- *Aanleg van plassen*
  Door het al genoemde grote opbarstingsgevaar is maar zeer beperkt ruimte voor de aanleg van plassen in Haarlemmermeer. Alleen op plekken met een grote deklaagweerstand, in het zuiden en zuid-westen, kan door een combinatie van graven en het opzetten van waterpeilen, een 'opgelegde plas' aangelegd worden. Deze kansen benutten we om zoete waterbergingsplassen te creëren. Een mogelijk voorbeeld hiervan is de realisatie van een kleine plas bij Lisserbroek, in combinatie met woningbouw.

- *Veenrestanten*
  Aan de randen van de polder liggen restanten van veengebiedjes. Ze zijn herkenbaar aan een afwijkende verkaveling en afwijkend grondgebruik. Deze gebieden hebben een hoge waterstand nodig om inklinking te beperken. Ook op andere plekken zijn soms veenrestanten in de bodem aanwezig, zoals bij Abbenes en Huigsloot.



Opbarstingsgevaar

Kernpunt

Een duurzaam en klimaat-bestendig watersysteem

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 zoveel mogelijk beperkt wordt.
- Streef naar een robuust en duurzaam watersysteem dat wateroverlast tegengaat en voorziet in voldoende zoet water in droge tijden. Dit vraagt een aanzienlijke aanpassing van het huidige watersysteem en zal – op termijn – transformatie van de agrarische sector in Haarlemmermeer mogelijk noodzakelijk maken. Het gaat om de overgang naar een gesloten watersysteem die in drie stappen gemaakt kan 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 werken aan de duurzaamheid van het watersysteem, waarbij de voedselrijkdom en verzilting of moeten worden geaccepteerd of beperkt door peilverhoging. De laatste stap is het zelfvoorzienend maken van het systeem: de inlaat beperken en het water zoveel mogelijk 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:

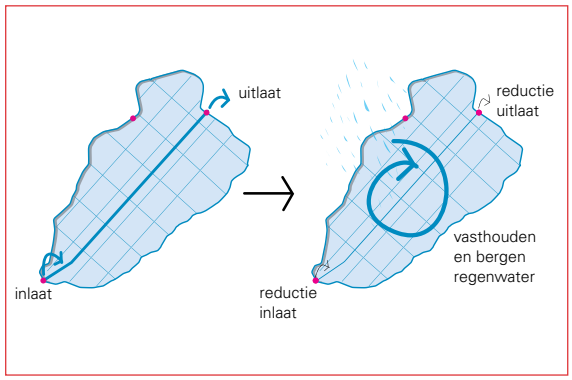
- Behoud zo lang mogelijk een vast peil en een eigen watersysteem in agrarische gebieden: sorteer ook voor op aanpassing van het watersysteem in deze gebieden gegeven de te verwachten klimatologische veranderingen en veranderingen in de zoute kwel, waarbij op experimentbasis wordt onderzocht wat de mogelijkheden binnen de landbouw zijn (t.a.v. o.a. flexibel peil, efficiënter waterbeheer en andere teelten).
- 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.

Deze bijzondere bodem- en landschapselementen koesteren we en maken we ruimtelijk meer zichtbaar. Grondgebruik en waterhuishouding worden hierop afgestemd.

5.2 Water

Voor het water in onze gemeente hebben we drie doelstellingen:

- *Het voorkomen van watertekorten*
  Er wordt nu veel water van buitenaf ingelaten om in droge periodes het water op peil te houden. Een te laag peil veroorzaakt schade aan de landbouw door gebrek aan sproeimogelijkheden, schade aan funderingen die droog komen te staan en schade aan dijken en oevers, die door de droogte instabiel worden. Ook is water nodig om het voedselrijke, licht brakke kwelwater weg te spoelen. De klimaatveranderingen zetten dit doorspoelsysteem onder druk. Er zal steeds vaker onvoldoende zoet water beschikbaar zijn voor Haarlemmermeer. De polder zal zoveel mogelijk zelf water moeten bergen om tijden van droogte goed door te komen.



Van een doorspoelsysteem naar een zelfvoorzienend watersysteem voor de Haarlemmermeer

- *Het verbeteren van de waterkwaliteit*
  Het oppervlaktewater in Haarlemmermeer is zeer voedselrijk en wordt door de kwel die door diepe, zoute bodemlagen naar boven komt steeds zouter. Het chloridegehalte van deze kwel zal de komende 50 jaar bovendien met 25 procent toenemen. De waterkwaliteit is dus slecht en moet worden verbeterd ten behoeve van de landbouw en van flora en fauna. Tegelijkertijd zal men ook het grondgebruik moeten aanpassen aan de verdergaande verzilting van de polder.

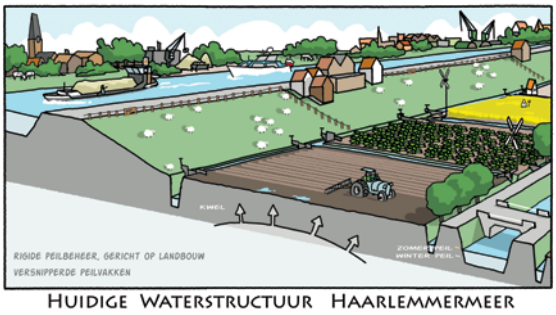
- *Het voorkomen van wateroverlast*
  Als het klimaat verandert zullen extremere hoosbuien voorkomen. In stedelijk gebied zal dit wateroverlast geven, omdat de riolen de hoeveelheid water tijdelijk niet kunnen verwerken. Om dit op te vangen moeten bij nieuwbouw en in

Haarlemmermeer in het boezemwatersysteem van Rijnland

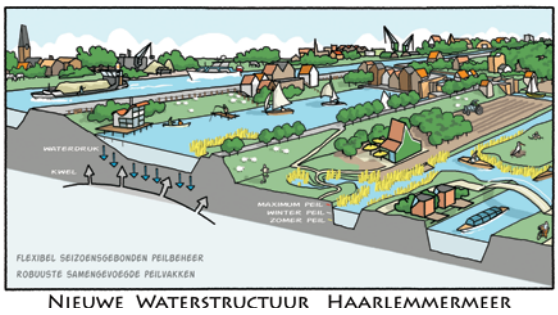
bestaand stedelijk gebied maatregelen genomen worden om het water op te vangen en geleidelijk af te geven aan het open water of het grondwater. Deze maatregelen moeten in samenhang met het grondwaterbeheer worden ontwikkeld.

Maatregelen
Voor de ontwikkeling van een robuuster, duurzamer klimaatbestendig watersysteem moet het water in de polder méér ruimte krijgen. Ruimte om water tijdelijk te kunnen bergen bij hoosbuien, en ruimte om zoet en schoon regenwater langer te kunnen bergen, zodat het op een ander moment, als het droger wordt, gebruikt kan worden om de tekorten weer aan te vullen.
De bodemgesteldheid en de aanwezigheid van kwel laten het aanleggen van meer open water slechts beperkt toe; bij te diep of te breed graven barst op veel plaatsen de grond op. Door een combinatie van maatregelen kunnen we het huidige watersysteem echter toch geleidelijk omvormen tot een robuuster, duurzaam en toekomstbestendig watersysteem. Hieronder worden deze maatregelen besproken.

- *De ontwikkeling van een duurzaam droogmakerijsysteem*
  De ontwikkeling van een duurzaam droogmakerijsysteem met flexibel peilbeheer is de hoofdkoers voor de polder. Door het waterpeil op natuurlijke wijze omhoog en omlaag te laten bewegen, maken we beter gebruik van de natuurlijke bergingsmogelijkheden. In de winter, als het veel regent, staat het water in de sloten hoog, tot een bepaald maximum peil. In de loop van het groeiseizoen en in periodes van droogte, zakt het peil. En op het moment dat het weer regent, of als er meer water in de boezem beschikbaar is, stijgt het water weer.
  De waterbergingscapaciteit wordt vergroot door het wateroppervlak, waar dat kan, te vergroten. Door bredere stroken water vervolgens met rietoevers te bekleden krijgt bovendien het landschap meer kwaliteit. Deze natuurvriendelijke oevers hebben ook een zuiverende werking. Samen met het wegdrukken van de brakke en voedselrijke kwel door het gemiddeld hogere peil zorgt dit voor een hogere waterkwaliteit.



Vast peilbeheer met versnipperde peilvakken, gericht op landbouw



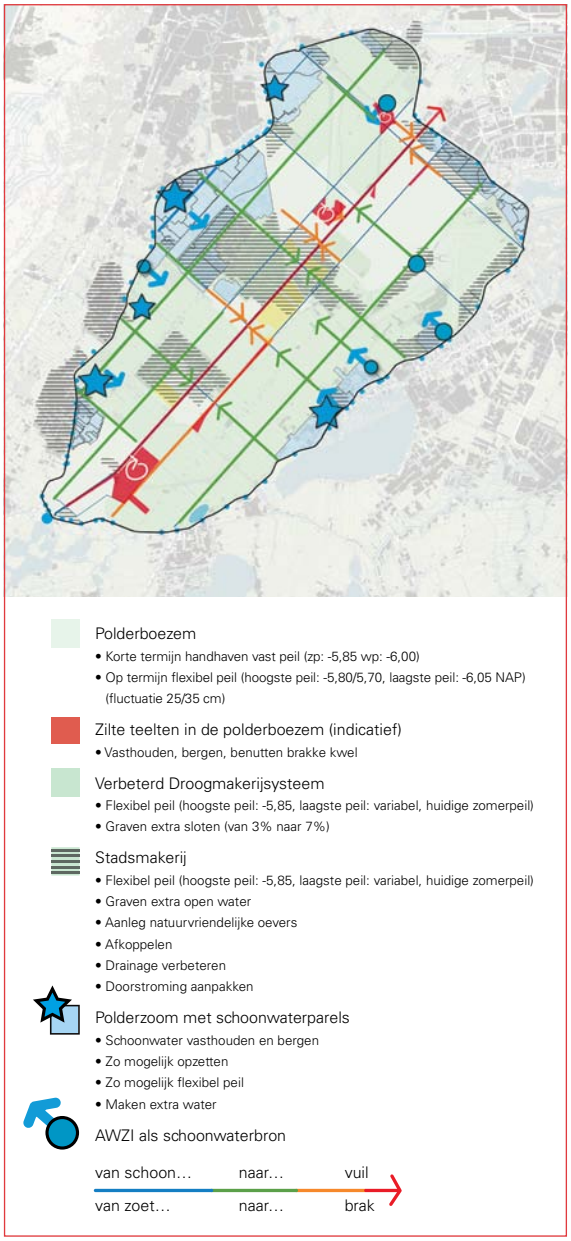
Flexibel peilbeheer met grotere samengevoegde peilvakken, gericht op divers meervoudig gebruik

De realisatie van meer oppervlaktewater wordt in eerste instantie gekoppeld aan de versterking van het Polderraamwerk.

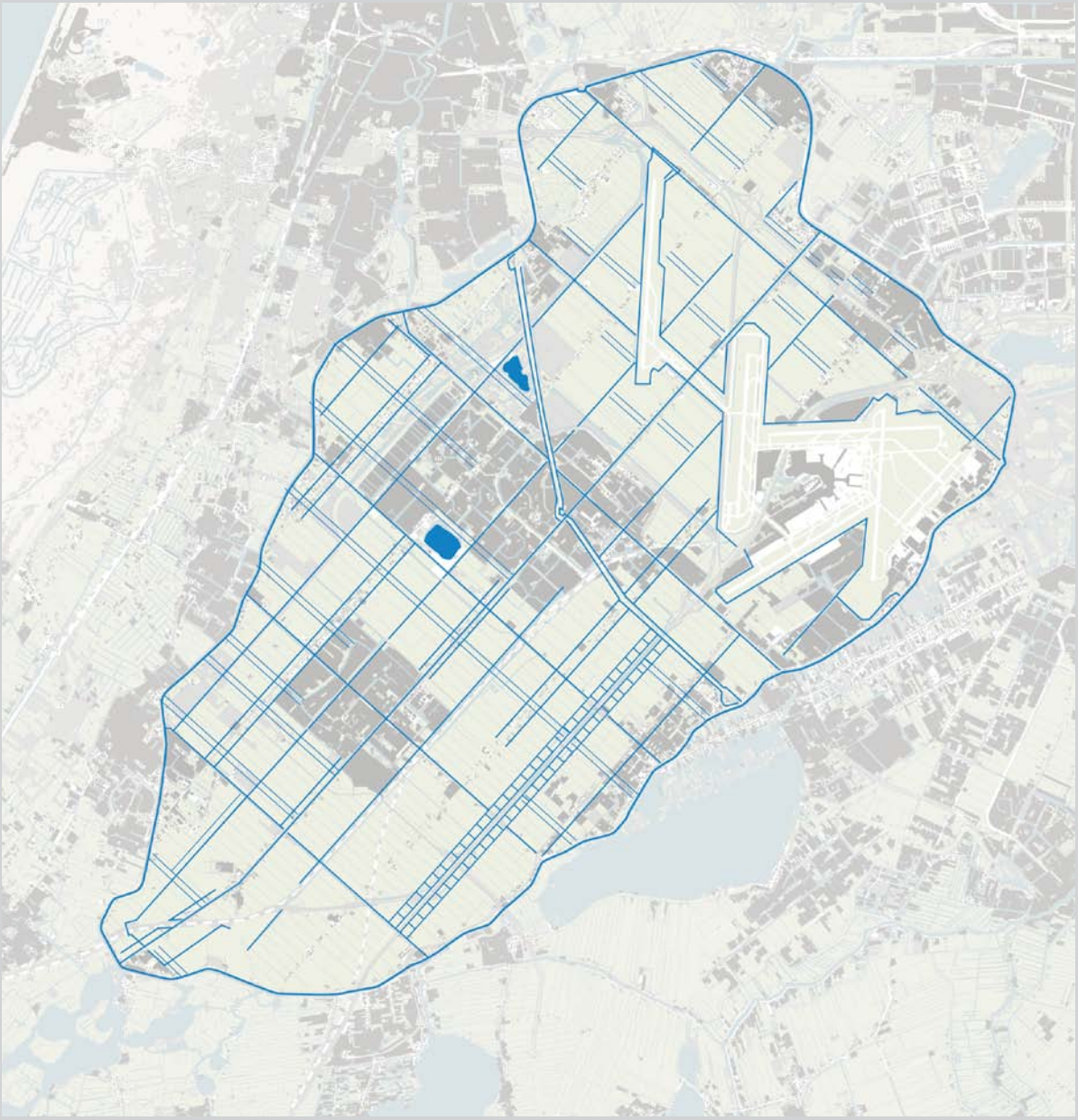
- *Het vergroten van de polderboezem*
  De polderboezem bestaat uit de Hoofdvaart met een aantal aanliggende peilvakken. In die peilvakken wordt water bij pieken tijdelijk opgeslagen, om het daarna via gemalen weg te sluizen naar de Ringvaart. Voor de opvang van piekbuien en het voorkomen van wateroverlast heeft de polderboezem in de toekomst meer capaciteit nodig. Die capaciteit kunnen we creëren door de polderboezem te koppelen aan de lager gelegen vakken in het duurzame droogmakerijsysteem en een groot aantal kleine peilvakken samen te voegen waardoor een robuuster systeem ontstaat. Voorlopig moet het vaste zomerpeil en het vaste winterpeil in de polderboezem gehandhaafd blijven. Maar op termijn kan ook daar flexibel peil worden geïntroduceerd.

- *Het isoleren van zilte gebieden*
  Vooral in het midden van de polder ligt een aantal locaties met sterk verhoogde zoutgehalten als gevolg van wellen. Deze plekken willen we isoleren, opdat het zout zich zo min mogelijk door de polder verspreidt. Dit vraagt in deze gebieden op termijn om aanpassing van het grondgebruik, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van zilte teelten.

Het creëren van schoonwaterparels in de polderzoom
Kansrijke plekken om schoonwater vast te houden liggen in de polderzoom. Het maaiveld en de peilvakken liggen daar iets hoger dan in de rest van de polder en de waterkwaliteit is daar van zichzelf al beter. De ondergrond (de deklaag) in het zuidwesten maakt het bovendien mogelijk om plassen te maken op het maaiveld, zonder toename van de kweldruk naar de omgeving.



Watersysteemkaart



Waterstructuur

Ook kan op deze plekken water in de grond worden geborgen, door een hogere grondwaterstand toe te laten. Bij het maken van nieuwe natuur kan hiermee rekening worden gehouden, door meer moerasnatuur aan te leggen met een flexibel waterpeil, bijvoorbeeld in de veengebiedjes die lokaal voorkomen. De tientallen inlaten rondom de Ringvaart blijven fungeren als voeding uit de boezem op momenten dat er een tekort is in de polder.

De rioolwaterzuiveringsinstallaties (RWZI's) produceren een vrijwel constante stroom zoet water, die nu direct op de ringvaart wordt gespuid. Dit water kan beter eerst binnen de polder worden benut. Door dit water in de toekomst extra te zuiveren en de polder in te leiden, kan het ingezet worden ten behoeve van de landbouw en het stedelijk gebied in perioden met lagere waterpeilen. Het watertransportsysteem moet hierop worden afgestemd.

- *Het realiseren van een stroming van zoet naar zilt en van schoon naar vuil*
  Bij de ontwikkeling van een duurzaam watersysteem hoort een nieuwe ordening. Van hoog naar laag, van zoet naar zilt en van schoon naar vuil. Vanuit de hoger gelegen poldervakken aan de rand van Haarlemmermeer stroomt water van de hoogste kwaliteit naar water met de laagste kwaliteit in het midden van de polder (de Hoofdvaart). Daarvandaan kan het water aan de noordzijde van de polder worden afgevoerd naar de boezem. Om deze voorkeursstroming te kunnen realiseren moeten nieuwe verbindingen worden gecreëerd.

Aanpassingen in stedelijk gebied
De omvorming van het watersysteem wordt actief gekoppeld aan de overige ruimtelijke ontwikkelingen in de polder. Elk project, elke ontwikkeling en elke transformatie moet z'n steentje bijdragen aan een duurzamer watersysteem. Dit betekent concreet dat alle ontwikkelingen aangepast moeten zijn op – een toekomstig – flexibel peilbeheer en een bepaalde hoeveelheid water of bergingsruimte in het gebied moeten opnemen. De wateropgave wordt ook ingezet om het ruimtelijk raamwerk van de polder te verstevigen. Dit wordt meegenomen in alle infrastructuurprojecten, maar ook bij kleine ontwikkelingen in en aan de polderlinten.
In bestaand stedelijk gebied zal flexibel peil alleen kunnen worden ingevoerd daar waar het geen (grond)wateroverlast veroorzaakt. Om overlast te voorkomen is zorgvuldig en gericht onderzoek in elk peilvak vereist en zal maatwerk nodig zijn. Waar mogelijk moeten werkzaamheden met elkaar gecombineerd worden.
Daar waar de riolering aan vervanging toe is leggen we schonere, verbeterd gescheiden, stelsels aan, die het regenwater van het afvalwater afkoppelen. De mogelijkheden voor seizoensberging nemen toe door bij herstructureringen onder verhardingen en bermen koffers aan te leggen, waarin water kan worden opgeslagen.

Waterpioniers als vliegwiel
Het is belangrijk dat er plekken komen waar men kan zien dat de principes van het duurzame watersysteem ook echt werken. Deze voorbeelden zullen dan als vliegwiel functioneren voor verdere toepassing. Het inzetten op deze waterpionierprojecten is dan ook een belangrijk onderdeel van de realiseringsstrategie.

Toetsingscriteria bodem en water
Met betrekking tot de bodem en het water werken we voor de volgende onderwerpen toetsingscriteria uit:

Sociale duurzaamheid
- De bijdrage van water in de nabijheid van woningen aan het in de buurt spelen en recreëren. Door het water op de juiste manier vorm te geven kunnen we sociale ontmoetingen in de directe omgeving stimuleren.
- De wijze waarop de toepassing van water als structurerende element in de ruimtelijke omgeving kan bijdragen aan een inspirerende omgeving voor sociale ontmoeting
- De bijdrage van water aan allerlei gemeenschappelijke recreatieve en sportieve activiteiten, binnen en buiten clubverband. Denk bijvoorbeeld aan scouting, zeilen, kanoën en hengelsport.
- De wijze waarop het watervraagstuk een verbindende factor kan zijn voor een gemeenschap. Bijvoorbeeld door inwoners en gebruikers deelgenoot te maken van het probleem en ze te betrekken bij het vinden van oplossingen.

Ruimtelijke kwaliteit
- Traditionele waarden, gewenste landschappelijke variatie en ecologische diversiteit om en landschappelijke veranderingen t.g.v. ontwikkelingen te kunnen toetsen.
  De komende jaren zal veel veranderen aan het watersysteem van de polder. Dit zal invloed hebben op het gebruik en de beleving van het oppervlaktewater en het gebruik van de grond als gevolg van de maatregelen tegen verzilting.
- Uniciteit van gebiedseigen (toekomst)waarden. Ook met aanpassingen aan de polder blijft Haarlemmermeer zich onderscheiden van de gebieden eromheen. Kiezen voor de meest effectieve oplossing voor water op basis van de kwaliteit en de samenstelling van de bodem, zal leiden tot veranderingen in het landschap die onze afhankelijkheid van het water voor iedereen zichtbaar en herkenbaar maken.
- Mate van openheid in de agrarische kerngebieden. 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.
- Ruimtelijke inpassing van binnenstedelijke waterberging. Ook in de bebouwde omgeving zal de wateropgave leiden tot ruimtelijke veranderingen. Schoon hemelwater mag straks steeds minder via het riool of via sloten en tochten worden afgevoerd. Het afkoppelen en vasthouden van hemelwater vraagt ruimte en inventiviteit om er een meerwaarde mee te creëren.

Mate van zelfvoorzienendheid
Een eerste indicatieve studie geeft aan dat met flexibel peilbeheer in standaard gebieden de hoeveelheid inlaatwater uit de boezem over het algemeen beperkt kan worden bespaard (in de orde van 10-tallen procenten).
Kansrijk zijn de gebieden in het zuidwesten, waar een grotere fluctuatie kan worden toegelaten en ter plaatse wel een grote mate van zelfvoorzienendheid kan worden bereikt. Van doorslaggevende betekenis voor het kunnen benutten van het totaalpotentieel is het zich al of niet kunnen aanpassen van de landbouw aan flexibel peilbeheer.
Voor meer zelfvoorzienend watersysteem moet ook ingezet worden op alternatieven als nagezuiverd effluent van de afvalwaterzuiveringsinstallaties (awzi's). Ook moet de vraag worden beperkt door middel van effectiever beregeningsbeleid en door slimmer door te spoelen bijvoorbeeld alleen nog voor de zoutgevoelige functies.

Kernpunt

Netwerk- en ketenmobiliteit: de knooppunten benut

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 deze Structuurvisie 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 hoofdontsluiting 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.
- Buig waar mogelijk de groei van de mobiliteit om naar een groter aandeel verplaatsingen met het openbaar vervoer en per fiets.
- 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 hoofdverbindingslijnen. De ene lijn in noord-zuidrichting, parallel aan de A4. De andere lijn in oost-westrichting. De noord-zuidverbindingslijn 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-westverbindingslijn, de A5, vormt de verbinding tussen Haarlem, Amstelveen en de Zuidas via de noordrand van Hoofddorp en Schiphol. De twee hoofdverbindingslijnen vormen een knooppunt in De Hoek. De andere lijnen haken aan op deze twee hoofdverbindingen.
- 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.

Lagen in het wegennetwerk

5.3 Het infrastructurele netwerk

Haarlemmermeer bouwt aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. We zorgen voor een goede lokale en regionale bereikbaarheid, optimale doorstroming, een betere verkeersstructuur, een goede ontsluiting van de kernen, een verdere ontwikkeling van het (hoogwaardig) openbaarvervoer in de regio en een vergroting van de verkeersveiligheid.

Een heldere hiërarchie

Het oorspronkelijke infrastructurele netwerk van Haarlemmermeer is te krap bemeten voor de huidige en toekomstige verkeersintensiteit en een heldere hiërarchie in de wegenstructuur ontbreekt. Regionale routes worden nu gebruikt als lokale hoofdontsluiting en lokale oude polderwegen worden intensief belast met doorgaand verkeer. Om een heldere hiërarchie in de wegenstructuur aan te brengen moeten regionale en lokale verkeersstromen ontvlochten worden en moeten nieuwe verbindingen worden aangelegd. Dit kan vanzelfsprekend het snelst en eenvoudigst worden aangepakt in de grote ontwikkelingsgebieden. Voor andere locaties maken we reserveringen voor de langere termijn.

Het aanbrengen van hiërarchie en het aanleggen van nieuwe verbindingen is ook van belang voor:

- een goede ontsluiting van de grote ontwikkelingsgebieden in onze gemeente;
- het oplossen van ontsluitingsproblemen in de Bollenstreek;
- de economische positie van de Randstad.

Nieuwe verbindingen

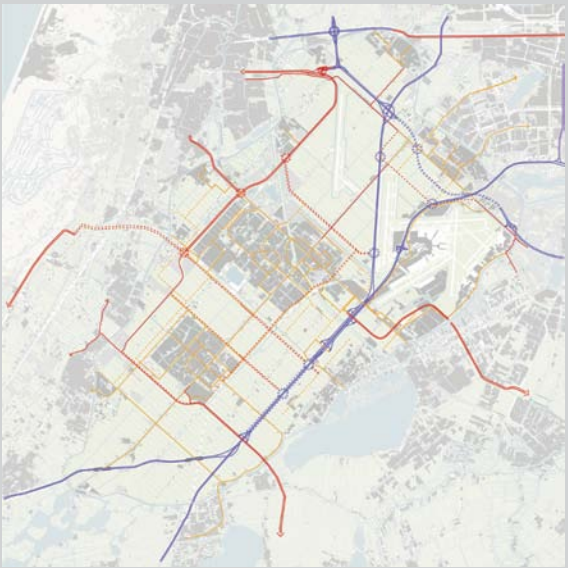
De hiervoor genoemde nieuwe wegen worden onderdeel van een wegennetwerk met een hoogwaardig bereikbaarheidsprofiel. De oude polderwegen krijgen primair een functie voor langzaam verkeer en bestemmingsverkeer, en vormen een robuust fietsnetwerk voor recreanten.

Voor de aanleg van de nieuwe polderwegen wordt ruimte gereserveerd tussen de bestaande polderwegen in. Deze circa 60 meter brede reserveringsstroken moeten op verschillende manieren invulling kunnen krijgen. Denk niet alleen aan autowegen, maar ook aan hov, (utilitaire)fietspaden, parkachtige groenstroken en wandel- en ruiterpaden. De nieuwe gebiedsontsluitingswegen sluiten direct aan op de regionale verbindingen, de oude polderwegen niet (meer).

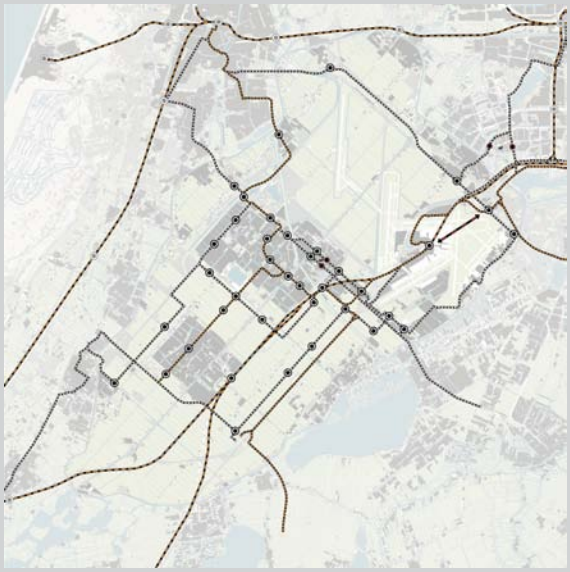
Lagen in het wegennetwerk

De A4 is de ruggengraat van belangrijke ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de Randstad en tevens de internationale hoofdroute en hoofdontsluiting voor de Luchthaven Schiphol. De A44 in het zuiden volgt de oorspronkelijke historische verbinding van Amsterdam naar Den Haag. In het noorden vormen de A5 en A9 de verbinding tussen de A4 en Haarlem en Amsterdam. Deze rijkswegen vormen samen met de regionale wegen het hoofdwegennet in Haarlemmermeer.
De hoofdwegen op regionaal niveau (Provinciale wegen) zijn de Schipholweg (N232), de Drie Merenweg (N205), de N201 en de Leimuiderweg (N207). Deze regionale verbindingswegen worden gebruikt door doorgaand verkeer dat van de ene naar de andere hoofdweg rijdt en door verkeer tussen de kernen. Hoofddorp en Nieuw-Vennep hebben elk een eigen ringstructuur. De ring rond Hoofddorp bestaat uit de Spoorlaan, een deel van de Van Heuven Goedhartlaan, de Nieuwe Bennebroekerweg, de N205 (Drie Merenweg) en de N201 (Weg om de Noord). De ring rond Nieuw-Vennep wordt gevormd door de Spoorlaan, de N207 (Leimuiderweg), de N205 (Drie Merenweg) en de Noordelijke Randweg. Badhoevedorp en Zwanenburg hebben de afgelopen jaren een extra brugverbinding gekregen, waardoor Badhoevedorp nu verbonden is met Amsterdam-West (T106) en Zwanenburg met Halfweg (Weerenbrug).

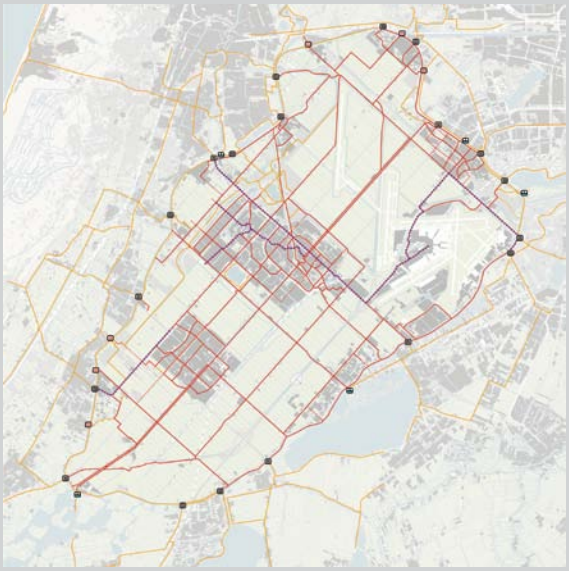
- Wegen van nationale betekenis (Rijkswegen)
- Wegen van regionale betekenis (Provinciale wegen)
- Gemeentelijke hoofdwegen
- Snelfietsroute
- Hoofdfietsroute
- Recreatieve route
- Bestaande en toekomstige fietsbrug
- Veerverbinding
- Spoorlijnen + reserveringen
- Huidige HOV-lijnvoering + reserveringen (gemeente en MRA)
- Onderzoek Schiphol naar ondergrondse verbinding
- Knooppunt
- Verbindingswegen agrarisch verkeer
- Huidige agrarische kerngebieden
- Agrarische kerngebieden (ook na 2030)



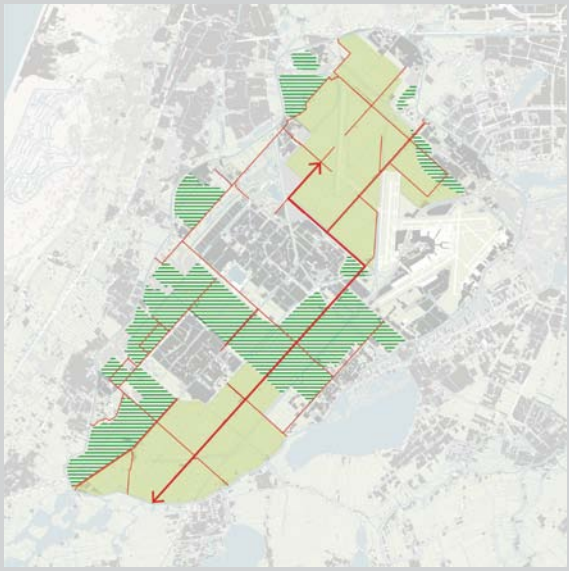
Het netwerk van autoverkeer



Het netwerk van het HOV



Het netwerk van de fiets



Het netwerk voor agrarisch verkeer

De A9 loopt nog als een barrière door Badhoevedorp. De Schipholweg vormt als regionale verbindingsweg de zuidelijke rand van Badhoevedorp. De overige kernen zijn veelal via oude polderwegen ontsloten. Ook de Ringdijk speelt vaak een rol in de ontsluiting van de aan de dijk gelegen kernen.

Openbaar vervoer
Bij het creëren van voldoende mogelijkheden voor de mobiliteit speelt openbaar vervoer een belangrijke rol. Haarlemmermeer wil een kwaliteitsprong maken door meer hoogwaardig openbaar vervoer (hov) te realiseren. Samen met de Stadsregio Amsterdam en andere regiogemeenten is hiervoor een visie ontwikkeld, de Ov-visie 2010-2030 Stadsregio Amsterdam.

- *Het spoor*
  Het spoornetwerk is bij uitstek geschikt voor het bundelen van grote vervoersstromen en biedt op de drukste verbindingen een interessant alternatief voor de auto.
  Schiphol is internationaal een belangrijk knooppunt voor de hogesnelheidslijnen. Nationale intercitytreinen die langs Schiphol rijden stoppen hier ook. Deze ontwikkeling willen we ook graag voor Hoofddorp zien. Op dit moment stoppen de Sprinters in de richting van Leiden viermaal per uur op Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Sassenheim. Aan de noordkant van de gemeente ligt de spoorlijn Haarlem-Amsterdam. Op deze lijn wordt in 2012 station Halfweg-Zwanenburg geopend. Westelijk van de Ringvaart ligt de oude lijn Haarlem-Leiden met daaraan station Hillegom.

- *Het regionale ov-netwerk*
  In de ov-visie 2010 – 2030 van de Stadsregio Amsterdam is een aantal belangrijke knooppunten en interessante plekken vastgesteld die door het ov-netwerk moeten worden verbonden.
  Er is daarbij gekozen voor twee soorten ov-netwerken: hoogdynamisch en laagdynamisch. Binnen het hoogdynamische netwerk wordt met hoge snelheden en intensieve frequentie gereden en de haltes liggen dicht bij de plaatsen van waaruit om openbaar vervoer wordt gevraagd. Bij een laagdynamisch netwerk wordt bewust gekozen voor situering op afstand, lagere snelheden en een lagere frequentie.
  De leefmilieus die aangedaan worden door het openbaar vervoer 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. De belangrijkste bestemmingen binnen de stadsregio zijn 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 bestaat uit een combinatie van regionale treinen en de stadsgewestelijke metro. De regionale formule van sprinters en sneltreinen (ART genoemd, de Amsterdamse RegioTrein) 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.
  De tweede regionale laag bestaat enerzijds uit hoogwaardige vormen van tram- en busvervoer. Deze trams en bussen hebben vrije banen en voorrang op kruisingen, en kunnen daardoor eveneens met een hoge frequentie rijden.

Zij hebben 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. Anderzijds bestaat de tweede laag uit reguliere bussen die vooral bestemd zijn voor het verkeer tussen en binnen de verschillende kernen en daarbij ook vaak de stations aandoen. Dit fijnmazige netwerk vormt het haarvatenstelsel van het openbaar vervoer.

- *Hoogwaardig openbaar vervoer (hov)*
  Haarlemmermeer kent al één 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 is de Zuidtangent zeer succesvol. De oorspronkelijke verwachtingen van het gebruik zijn ver overtroffen. Binnenkort wordt ook het al langer bestaande plan voor een oosttak van de Zuidtangent gerealiseerd. Deze oosttak biedt een verbinding vanaf station Hoofddorp, via de Beukenhorst, Schiphol Logistic Parc en Schiphol-Rijk, naar Aalsmeer en Uithoorn. Daarnaast worden de mogelijkheden voor nog drie andere hov-verbindingen bestudeerd.
  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. De derde wordt de Westtangent genoemd en loopt van Schiphol, via Badhoevedorp en de Westelijke Tuinsteden, naar Amsterdam-Sloterdijk.

- *Vertramming*
  Een eventuele vertramming van een of meer hov-verbindingen wordt actueel wanneer de capaciteit van de bestaande hov-verbinding Haarlem-Hoofddorp-Schiphol niet meer toereikend is om het aantal reizigers dat er gebruik van wil maken te vervoeren. Met vertramming 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 vertramming in aanmerking. Voor Hoofddorp-Centrum vinden we een hov-lijn door het centrum noodzakelijk, vanwege het stedelijke volume dat hier wordt ontwikkeld. Een tweede hov-railverbinding, voor het ontsluiten van grootschalige ontwikkelingen (een pretpark, faciliteiten voor de Olympische spelen, de nieuwe RAI), kan gerealiseerd worden 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 route naar Schiphol. Het verdient in dat geval de voorkeur de Schipholtunnel vrij te maken voor een railverbinding om zo vertramming mogelijk

te maken. Dat betekent wel dat er dan geen hov-bussen meer door de Schipholtunnel kunnen, maar deze kunnen dan gebruik maken van een deel van de oude N201 om vervolgens via de Loevesteinse Randweg naar Schiphol Plaza te rijden of via de Beachavenue naar Schiphol-Rijk en Schiphol-Oost. Hiervoor moet dan wel een ongestoorde passage gecreëerd worden, met een viaduct onder de A4 door.

- *Binnenvaart*
  De Ringvaart biedt mogelijkheden voor de binnenvaart. Hierbij heeft de westelijke Ringvaart de CEMT (Conférence Européenne des Ministres de Transport) klasse II, geschikt voor schepen van 400 à 600 ton en de oostelijke Ringvaart CEMT klasse III, geschikt voor schepen van 650 à 1000 ton.

Toetsingscriteria voor het infrastructurele netwerk

Met betrekking tot het infrastructurele netwerk werken we voor de volgende onderwerpen toetsingscriteria uit:

Sociale duurzaamheid

- De bijdrage van de hiërarchie in het autonetwerk aan de door bewoners gewenste identiteit van kernen en buurten (rekening houdend met verschillende snelheden).
- De wijze waarop woonkernen zoveel mogelijk kunnen worden ontlast door doorgaande wegen er niet meer dwars doorheen te laten lopen. Dit kan bijdragen aan gevoelens van geborgenheid. De ontsluiting van deze woongebieden wordt daarbij uiteraard wel zeker gesteld.
- De wijze waarop de vergroting van bereikbaarheid voor inwoners en bezoekers bijdraagt aan ontmoeting.

Ruimtelijke kwaliteit

- Inpassing van bovenlokale infrastructuur.
  De polderwegen liggen op maaiveldniveau en zijn belangrijk voor de lokale ontsluiting. Lage snelheden en lokale binding horen bij elkaar. Bij ongelijkvloerse kruisingen heeft het dan ook de voorkeur lokale wegen op maaiveld niveau te laten lopen en de bovenlokale infrastructuur hoog te laten kruisen.
- Aansluiting van de ruimtelijke inrichting bij de categorisering van de weg. Een duidelijke hiërarchie in de infrastructuur maakt een eenduidige ruimtelijke inrichting mogelijk, waarbij inrichting en gebruik op elkaar zijn afgestemd. Dit draagt tevens bij aan de verkeersveiligheid. De oorspronkelijke polderwegen vormen een robuust en compleet fietsnetwerk met uitsluitend bestemmingsverkeer en nieuwe gebiedsontsluitingswegen krijgen een royaal profiel, begeleid door bomen, waarover het prettig thuiskomen is.
- Ruimtelijke inrichting en stoffering van de verkeersruimte.
  Tachtig procent van de publieke ruimte bestaat uit verkeersruimte. Vanuit die ruimte beleven we onze omgeving. De kwaliteit van de inrichting van de verkeersruimte draagt dus niet alleen bij aan verkeersveiligheid, ze is ook bepalend voor het beeld van de Haarlemmermeer.
- Eenduidigheid in de recreatieve routes naar de omringende landschappen.
  De verkeersstructuur zorgt ervoor dat de verbinding door het laagdynamische westen en de binnenduinrand op lokaal niveau open blijft voor langzaam verkeer. Geniepark en Park21 vormen belangrijke corridors naar het plassengebied aan de oostkant.

Nieuw te ontwikkelen bebouwing

Zoekgebied mix wonen, water, groen

Verkeersknooppunt, overstap trein

Verkeersknooppunt, P&R

Sociaal knooppunt

Functieknooppunt

Functieknooppunt werken

Autowegen: nationale infrastructuur + parallelstructuur + reserveringen

Autowegen: regionale infrastructuur + reserveringen

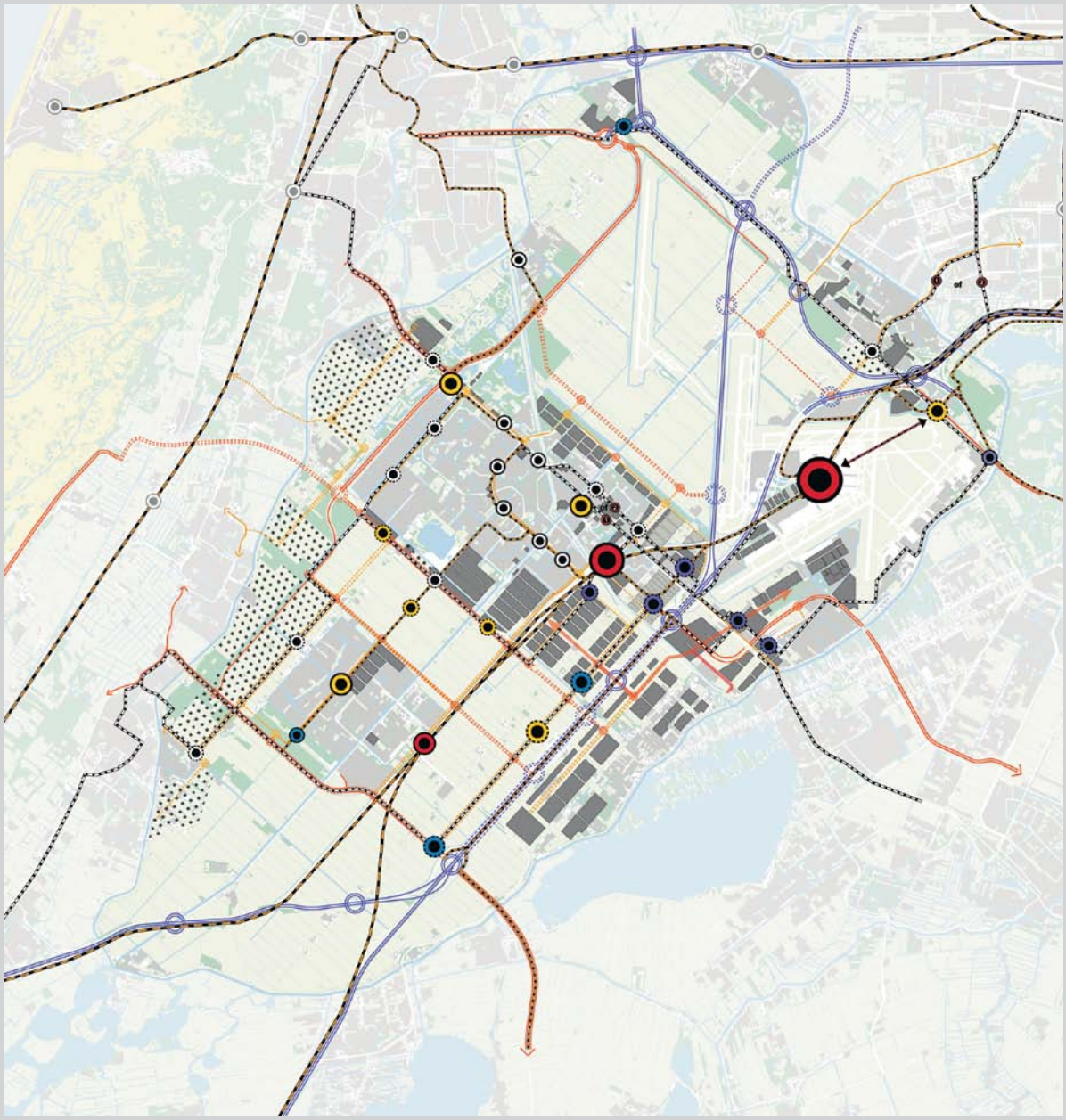
Autowegen: lokale hoofdontsluitingsroutes + reserveringen

Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV)

Spoorlijnen + reserveringen

Huidige HOV-lijnvoering + reserveringen (gemeente en MRA)

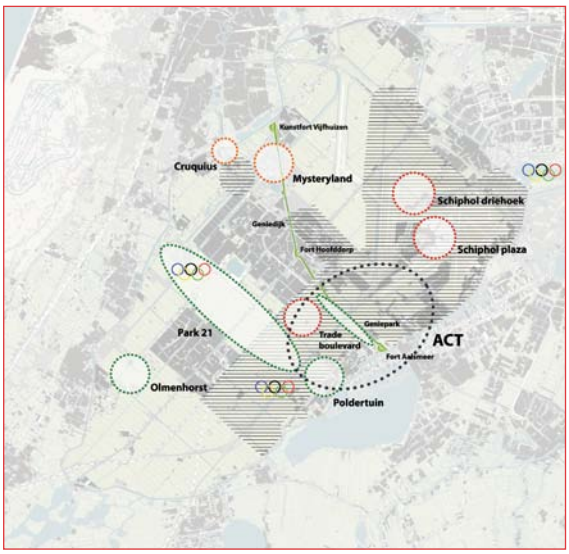
Onderzoek Schiphol naar ondergrondse verbinding



Knooppunten

5.4 Knooppunten

Op de knooppunten in het infrastructurele netwerk worden mobiliteit en ruimtelijke programma's aan elkaar gekoppeld. Ontmoeten en verbinden staat hier centraal. De knooppunten zijn veilig en aantrekkelijk om te bezoeken.
Knooppunten zijn ook van belang voor het combineren van verschillende manieren van verplaatsing (ketenmobiliteit). Mensen kunnen bijvoorbeeld met de fiets of de auto naar een knooppunt rijden, daar op de trein stappen en daarna 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.



Ruimte voor metropolitane attracties

Hieronder beschrijven we de verschillende (toekomstige) knooppunten in ons gebied.

Knooppunt Floriade/Vijfhuizen
Dit knooppunt ligt in een gebied waar recreatie en ontmoeting centraal staan. Het gebied heeft de potentie een grootstedelijk recreatiegebied te zijn, vergelijkbaar met het Amsterdamse bos (zie Kijk op de wijk 3, pp. 58). Cultuurhistorie en een parkachtig landschap geven dit gebied een sterke identiteit, en met de juiste aanpassingen kan dit gebied aantrekkelijk zijn voor zowel onze eigen inwoners als voor mensen van buiten onze gemeente.
Om dit te bewerkstelligen moet het knooppunt een verbinding leggen tussen het Floriade-terrein, Groene Weelde, het Haarlemmermeerse bos en de Geniedijk.
Door borden te plaatsen met informatie over het gebied (nieuw/oud) worden de recreatieve mogelijkheden en de waardevolle plekken in het gebied zichtbaar en wordt de identiteit versterkt.

Op het knooppunt zelf is het van belang dat het ov-netwerk aansluit op wandel- en fietsroutes en bereikbaar is met de auto en de fiets. Fietsverhuur (ov-fietsen, witte fietsen) maakt het aantrekkelijk om het gebied met het ov aan te doen. Mensen die de NS-wandeling over de Geniedijk maken, kunnen hun wandeling dan combineren met een fietstocht door de overige delen van het recreatiegebied.
Omdat het gebied divers is en veel mogelijkheden biedt, zullen verschillende typen inwoners het gebied gebruiken. De meer traditioneel ingestelde inwoners, woonachtig in de aangrenzende woongebieden (wijken van Hoofddorp en Vijfhuizen) zullen gaan recreëren in het gebied vanwege de nabijheid en de binding die ze met het gebied hebben.
Daarnaast trekt het gebied netwerkstedelingen aan die bereid zijn langere afstanden af te leggen voor vrijetijdsactiviteiten.

Spaarne Ziekenhuis
Het knooppunt Spaarne Ziekenhuis wordt op dit moment gebruikt door mensen die naar het ziekenhuis gaan en door mensen die overstappen van de Zuidtangent op het reguliere busvervoer. Overigens maken meer mensen gebruik van de halte Overbos om over te stappen, vanwege de kortere overstaptijd. De functie van dit knooppunt zal waarschijnlijk veranderen op het moment dat de route van de Zuidtangent verandert en deze Hoofddorp-Centrum doorkruist. Op dat moment zullen (nog) minder mensen de halte Spaarne gebruiken als overstapplek. De verblijfskwaliteit van dit knooppunt laat op dit moment te wensen over. Door de plek beter aan te kleden zal het verblijf er aangenamer worden. Ook zou het knooppunt minder geïsoleerd gemaakt kunnen worden door het te verbinden met het Haarlemmermeerse Bos. Een veilige looproute en bewegwijzering zijn dan noodzakelijk. Wellicht zijn er mogelijkheden om andere zorgfuncties een plek te geven op dit terrein.

Ov-haltes Floriande
Deze twee ov-haltes liggen in een suburbaan woonmilieu, waar netwerkstedelingen sterk vertegenwoordigd zijn. Kenmerkend voor dit type inwoner is dat zij hun leven op een grote ruimtelijke schaal organiseren; voor werk, sociale contacten en de besteding van hun vrije tijd zijn zij doorgaans gericht op plekken buiten de eigen wijk en gemeente (Kijk op de wijk 3; pp. 41;144-145). Dit betekent echter niet dat de eigen buurt geen enkele rol van betekenis meer speelt in hun dagelijks leven. Ook netwerkstedelingen wortelen zich na verloop van tijd in de sociale netwerken in hun eigen wijk, met name de gezinnen. Om een idee te geven: maar liefst 40% van de inwoners van Floriande geeft aan vrienden te hebben wonen in zijn of haar buurt (Cijfers Staat, 2011).
In dit suburbane woonmilieu is sprake van een spanning tussen aan de ene kant de behoefte aan een comfortabel huis en een rustige omgeving, en aan de andere kant het gemis van – of het verlangen naar – voorzieningen in de buurt. Algemene voorzieningen zoals een supermarkt zijn meestal wel voorhanden, maar een gezellig café met een terras is er niet. Voor de in dit gebied is het de vraag waar welke voorzieningen gecombineerd kunnen worden. Van belang bij de beantwoording van deze vraag is het uitgangspunt dat de voorzieningen ingebed moeten zijn in een sociale en veilige omgeving. De ov-haltes in het gebied moeten prettige verblijfsruimtes zijn, met veilige fietsenstallingen. Het snel kunnen bewegen staat er centraal, maar het verblijf, hoe kort ook, moet wel aangenaam zijn.

Huis van de Sport
Het Huis van de Sport gaat fungeren als topsportlocatie, maar biedt ook sportfaciliteiten voor de inwoners van Haarlemmermeer. Het Huis van de Sport moet met het ov en per auto goed bereikbaar zijn en moet beschikken over voldoende parkeergelegenheid. Vanuit Hoofddorp moeten volwassenen en kinderen de locatie ook per fiets op een veilige en snelle manier kunnen bereiken.
Op dit knooppunt staan sport en gezondheid centraal. Kinderen en volwassenen kunnen er sporten, al dan niet tussen andere bedrijven door. Ook is er ruimte voor andere vormen van ontspanning, in de vorm van een restaurant of café. Het Huis van de Sport komt dicht bij een van de ingangen van Park21 te liggen. De verwachting is dan ook dat Park21 en het Huis van de Sport elkaar in de toestroom van bezoekers zullen versterken.

Halte Park21/Toolenburgerplas
De haltes bij Park21 en de Toolenburgerplas gaan fungeren als aankomst- en vertrekpunt. Vanuit dit knooppunt kunnen Park21 en de Toolenburgerplas bezocht worden.

Met behulp van informatieborden moeten bezoekers op de hoogte worden gebracht van de mogelijkheden in de omgeving. Met fietsenhuur en horeca in de omgeving kunnen we het knooppunt nog aantrekkelijker maken.

Knooppunt Park21/Toolenburg Zuid
Op dit knooppunt komen wonen en recreëren bij elkaar. De woonwijk Toolenburg-Zuid, en Park21 moeten vanuit dit knooppunt goed bereikbaar zijn. Voor bewoners van Toolenburg is het van belang dat zij hun fietsen veilig kunnen stallen op dit knooppunt.

Ov-haltes Hoofddorp
Deze haltes liggen in of bij woonwijken en zullen dus voornamelijk gebruikt worden door bewoners, als op- en uitstaphaltes. In de huidige situatie is de verblijfsfunctie beperkt en het is de vraag of hier verbetering in kan worden gebracht. Het creëren van haltes met verblijfsfuncties vereist namelijk een herstructurering van de wijk. Het is echter de vraag of voorzieningen wel direct aan een knooppunt moeten worden gekoppeld. Een gezellig plein of verblijfspunt laat zich moeilijk combineren met een verkeers- of ov-knooppunt, zie bijvoorbeeld het Burgemeester van Stamplein.
De haltes moeten veilig zijn en dit vooral ook uitstralen. Aankleding speelt daarin een belangrijke rol. Daarnaast moet er ruimte zijn om fietsen veilig te stallen.

Station Hoofddorp
Bij station Hoofddorp is momenteel sprake van disbalans. Beukenhorst Zuid is een excellente ontwikkeling, maar het station heeft een verblijfswaarde die ver achter blijft bij de bijzonder hoge vervoerswaarde. Door het ontbreken van aangename faciliteiten voor reizigers is station Hoofddorp geen ontmoetingsplek. Om dat op te lossen willen we een centrale stationshal aan de Van Heuven Goedhartlaan realiseren, waarin ook diensten en voorzieningen gehuisvest zijn. Het station moet bovendien meer verbonden worden met het centrum. Door ontmoetingsplekken (bijvoorbeeld horeca) langs de route te creëren krijgt het 'tussengebied' een sterkere identiteit. Als onderdeel van het Wandelbos krijgt deze route de kwaliteit van een 'groene' boulevard. Tegelijkertijd zal deze ontwikkeling een impuls geven aan de herontwikkeling van Beukenhorst West.

Ov-haltes westelijke Haarlemmermeer
Gezien de onzekerheid over de ontwikkelingen in de westelijke Haarlemmermeer, is het nog niet mogelijk invulling te geven aan deze knooppunten. Of deze haltes verblijfs- of doorgangsplekken zullen worden, hangt sterk af van de precieze manier waarop de westelijke Haarlemmermeer wordt ontwikkeld. Worden hier voorzieningen gecombineerd met wonen of zien we hier vooral verkeersknooppunten?
Het verdient aanbeveling rekening te houden met de behoefte van toekomstige inwoners aan een oost-westverbinding. De verwachting is dat toekomstige inwoners van de westelijke Haarlemmermeer ingedeeld kunnen worden als netwerkstedelingen. Deze groep wil snel het luwe woongebied uit, de dynamische oostkant in (en vice versa). Daarnaast zijn de huidige bewoners langs de westkant van de Ringvaart sterk gericht op de Bollenstreek. Ook zij hebben behoefte aan een oost-westverbinding.

Toetsingscriteria voor knooppunten
Met betrekking tot knooppunten werken we voor de volgende onderwerpen toetsingscriteria uit:

Sociale duurzaamheid
- De wijze waarop de programmering van knooppunten kan bijdragen aan ontmoeting en geborgenheid. 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 daar verschillende activiteiten te combineren. Tegelijkertijd is zo'n knooppunt aantrekkelijker om elkaar te ontmoeten en sociaal veiliger door de levendigheid die ontstaat door het gebruik van de voorzieningen.
- De wijze waarop de huidige en toekomstige sociaalruimtelijke oriëntatie van Haarlemmermeerders (het netwerk waarin een persoon zich beweegt) op het vlak van werk, winkelen, privébezoek en dergelijke sturend is voor de locaties en de programmering van knooppunten en verbindingen. Wanneer huidige oriëntatie en nieuwe knooppunten en verbindingen goed op elkaar aansluiten vergroot dit gevoelens van geborgenheid en mogelijkheden voor ontmoeting.

Ruimtelijke kwaliteit
- Gebruikswaarde en de verblijfskwaliteit van de diverse knooppunten. Ketenmobiliteit bestaat bij de gratie van goed geprogrammeerde knooppunten, die afgestemd zijn op leefstijl en behoefte van de gebruiker van het betreffende overstappunt. Daarmee worden meer mensen verleid tot het gebruik van openbaar vervoer.
- Verenigen van nieuwe ontwikkeling met toekomstwaarde (culturele vernieuwing), met respect voor cultuurhistorie (erfgoed). De koppeling van knooppunten 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 hedendaagse sociaal-maatschappelijke structuur.
- Economische toekomstwaarde (stedelijk imago) van Hoofddorp. Dankzij nieuw openbaar vervoer kan een aantrekkelijk en regionaal concurrerend stedelijk milieu worden ontwikkeld in Hoofddorp. Dat kan door een directe verbinding met station Schiphol aan te leggen met een hov-lijn ('vertrammen' van de Zuidtangent) door, of aan de noordzijde van, het centrum.

5.5 Het energienetwerk
Klimaatverandering en een toenemende onzekerheid over onze wereldwijde gas- en olievoorziening maakt een eigen efficiënter, duurzaam energiesysteem noodzakelijk. Het realiseren van zo'n systeem vergt een grote inspanning, want:
- de vraag naar energie in Haarlemmermeer zal zonder ingreep verdubbelen tussen 2010 en 2030;
- de realisatie van bouwplannen is nog onzeker – en daarmee ook de (mede)financiering van de aanleg van zo'n nieuw systeem;
- de investering en de baten liggen in tijd ver uit elkaar;
- nieuwe duurzame energietechnieken zijn vaak nog onbekend en onbemind.

De ontwikkelingen in duurzame energie gaan op het ogenblik echter heel snel. Toepassingen en maatregelen die nu financieel of juridisch nog onhaalbaar zijn, kunnen binnen vijf jaar heel gewoon zijn. De prijs van hernieuwbare energie zal naar verwachting aanzienlijk dalen. Met name zonne-energie zal tussen 2015 en 2020 concurrerend worden met energie op basis van fossiele bronnen. De verwachting is ook dat er veel meer elektrisch wegvervoer komt en dat dit van grote invloed zal zijn op de elektriciteitsvraag.

Kernpunt

Energie als speerpunt

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

- Zorg dat in 2020 de CO_2-uitstoot met dertig procent is verminderd ten opzichte van het vergelijkingsjaar 1990.
- Zorg 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 behalen, 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 CO_2-neutraal.
- Benut de restwarmte en probeer zo veel 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.

Deze ontwikkelingen vragen om centrale en decentrale oplossingen en een slimme uitwisseling van vraag en aanbod, bijvoorbeeld via een slim elektriciteitsnetwerk, een zogenaamd smart grid. Zo'n netwerk staat met name hoog op de agenda van de netbeheerders, de belangrijkste spelers in dit veld.

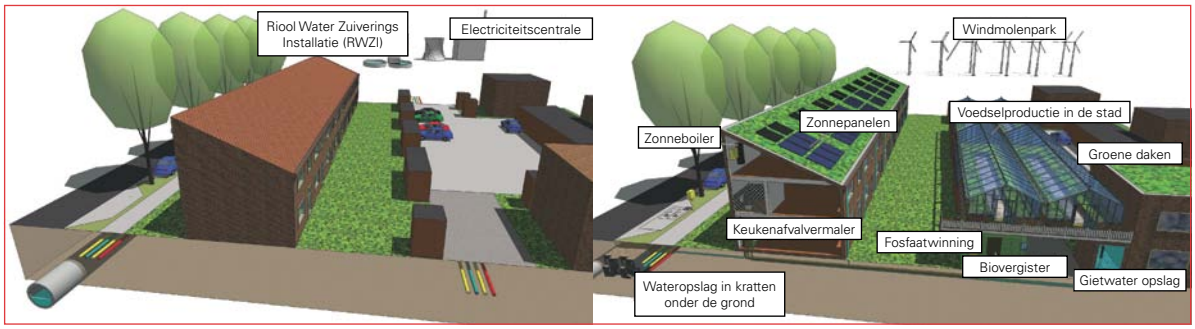
Haarlemmermeer wil een duurzame infrastructuur voor energie realiseren via twee sporen: door energie te besparen en door slimme energienetten te maken.

Energiebesparing
In de nieuwbouw zijn veel mogelijkheden voor energiebesparing. Vooral in de utiliteitsbouw, waar ook de grootste energiegroei te verwachten is.
In de woningbouw is 6 procent besparing te realiseren door alle nieuwe woningen uit te voeren met 'warmtevraag nul'.
Met aanpassingen aan bestaande bouw zijn ook flinke besparingen te behalen. De meeste bestaande woningen hebben immers een energieverbruik dat ver boven de huidige nieuwbouwnorm uitkomt. De echt grote besparingen moeten echter plaatsvinden in het logistieke bedrijvenareaal ACT en het glastuinbouwgebied PrimAviera.

Op het gebied van verkeer en mobiliteit is veel energie te besparen. Hieraan kunnen wij met deze Structuurvisie een bijdrage leveren door:
- de afstanden tussen de belangrijke knooppunten te verkorten;
- in te zetten op fietsnetwerken (fijnmazig in de kernen en fietssnelwegen in de regio);
- het vergroten van het aandeel van collectief transport door het aanbieden van goed (hoogwaardig) openbaar vervoer;
- een accent te leggen op ketenmobiliteit.

Slimme energienetten
De energie die via slimme energienetten wordt verspreid, wordt duurzaam opgewekt vanuit zon, wind, aarde en biomassa.

Gebouwen als energieleveranciers
Vanuit gebouwen kan op verschillende manieren energie worden op gewekt. Bijvoorbeeld met zonnecollectoren op daken, windvanginstallaties en aardwarmte/-koelte. Ook de warmte die in een gebouw ontstaat door computers, lampen en koelkasten, en door de aanwezigheid van mensen, kan worden benut. Zo kan vrijwel elk gebouw na aanpassingen in zijn eigen energiebehoefte voorzien. In sommige gevallen ontstaat zelfs een situatie

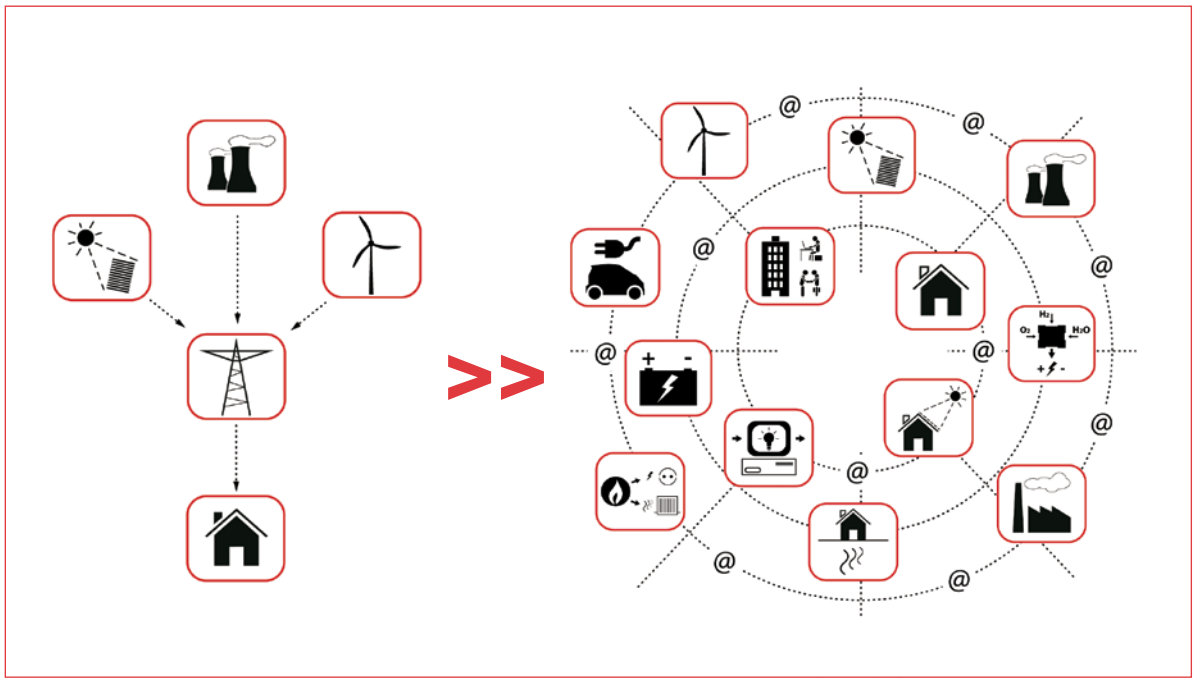


Energie lokaal opwekken

waarin overtollige energie kan worden geleverd aan het elektriciteitsnet.

Collectieve en centrale oplossingen
Ook blijven collectieve en meer centrale oplossingen nodig. Denk aan windenergie en 'road energy', energie opgewerkt uit het asfalt van wegen. Deze laatste 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.
Parken en bosgebieden kunnen worden gebruikt voor biomassavergisting.
Om de doelstelling van 20 procent duurzame energie te halen moet minimaal 2000 TJ opgewekt worden. Het geplande windmolenpark in de zuidpunt van Haarlemmermeer kan 620 TJ opleveren. Met aanvullende systemen wordt de diversiteit en de robuustheid van duurzame energielevering verhoogd.

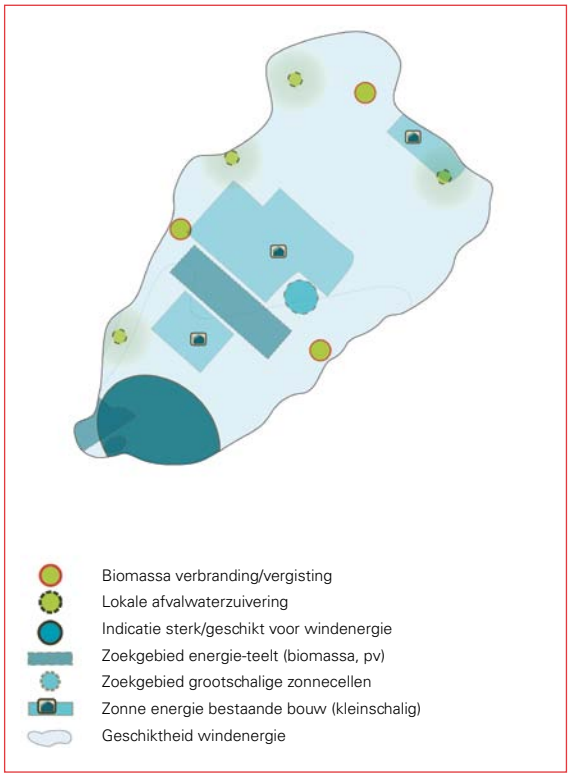
Warmtenetten
Het samenbrengen van warmteleverende en -vragende functies maakt een direct hergebruik ervan mogelijk. Warmtebronnen uit PrimAviera en de datacentra kunnen warmte leveren aan woningen, saunacomplexen en/of kantoorgebouwen. Daarnaast is buffering van warmte en koude in de bodem nodig. Uitgangspunt is een optimaal gebruik van de bodem, zonder negatieve effecten voor de ondergrond.



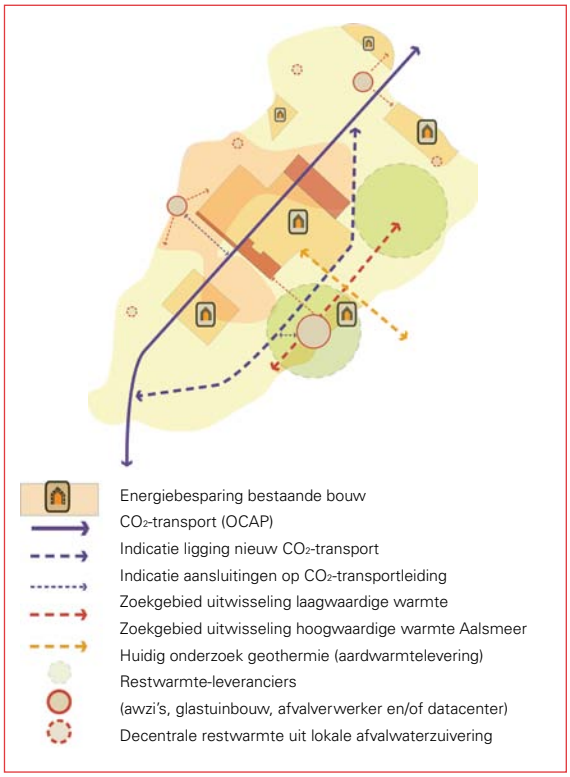
Smart grid: van centrale naar decentrale opwekking en opslag

Biobrandstof en/of geothermie (rond Schiphol) kunnen worden overwogen als aanvullende bronnen van energie. In nieuwe woonwijken kan de warmtevraag op woning-/gebouw-/blokniveau worden opgelost door zeer zuinig om te gaan met warmte (zoals in een zogenaamd passiefhuis).

Lokale afvalwaterzuivering
Op dit moment is het gebruikelijk om al het afvalwater via een centraal rioleringsysteem af te voeren naar rioolwaterzuiveringsinstallaties. In de toekomst zal echter ook decentrale zuivering van afvalwater mogelijk worden, dichter bij de bron. Uit het afvalwater wordt dan, onder andere, biogas gewonnen, dat lokaal kan worden ingezet voor verwarming. Om optimaal gebruik te kunnen maken van de mogelijkheden die dit biedt, moeten de nieuwe zuiveringsinstallaties dicht bij de bebouwde omgeving te staan. Met een goed ontwerp kan hinder voor de omgeving worden voorkomen. Binnen projecten A4-Zone West , Wilhelminahoeve en Badhoevedorp en binnen de samenwerking met Schiphol zal de haalbaarheid hiervan worden onderzocht.



Kansenkaart opwekking duurzame energie



Kansenkaart energienetten

CO_2-leiding
Glastuinbouw aan de oostkant van Haarlemmermeer heeft CO_2 nodig en produceert dat nu door in WKK-installaties fossiele brandstoffen te verbranden. Er ligt een echter een goede kans om voor CO_2 aan te takken op de CO_2-pijpleiding die via Haarlemmermeer van de Hoogovens naar het Westland loopt (OCAP-leiding). Nieuwe afvalwaterzuiverings-installaties produceren ook CO_2 en kunnen ook aan deze leiding leveren.

Opslag van energie
Zodra 20 procent van onze energie duurzaam wordt opgewekt, en dat zal in 2020 het geval zijn, moeten we deze energie ook tijdelijk kunnen opslaan om later 'op afroep' te kunnen gebruiken. Dat proces is te vergelijken met wat we – op kleine schaal – ook dagelijks met batterijen doen. Onder andere door de snelle ontwikkelingen op het gebied van elektrisch autorijden is de verwachting dat dit principe over niet al te lange tijd ook voor grotere hoeveelheden energie toegepast kan worden.

Toetsingscriteria energienetwerk
Met betrekking tot het energienetwerk werken we voor de volgende onderwerpen toetsingscriteria uit:

Sociale duurzaamheid
- Het stimuleren van de bijdrage van inwoners en ondernemers aan kleinschalige oplossingen voor energiebesparing en energiewinning, zowel collectief als individueel. Dat kan op vele manieren. Bijvoorbeeld met ecoteams – in de jaren negentig opgekomen, maar in sommige gemeenten nog steeds actief, klimaatstraatfeesten en een gemeentelijk bedrijf voor duurzame energiediensten.
- De wijze waarop de ruimtelijke randvoorwaarden voor deze kleinschalige oplossingen worden geborgd in ruimtelijke plannen.

Ruimtelijke kwaliteit
- De ruimtelijke inpassing van windmolens, zonnevelden en individuele energieopwekking aan en rond woningen.
  De energieopgave voor de toekomst is omvangrijk. Overal en op alle schaalniveaus zal energie opgewekt moeten worden om aan de energievraag te voldoen. 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.
- Oplaadpunten in de openbare ruimte.
  De auto zal in de nabije toekomst elektrisch aangedreven worden. Daarvoor zijn oplaadpunten nodig. Het is niet ondenkbaar dat de auto gaandeweg een belangrijke rol zal spelen in de opslag van elektriciteit; als een soort rijdende accu. Parkeervoorzieningen zullen dan een rol gaan vervullen in het duurzame energienetwerk.

5.6 Groen en ecologie

Groen is meer dan een kleur

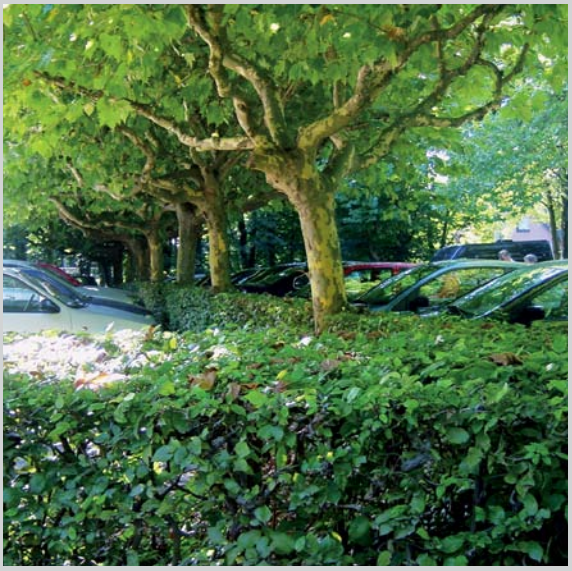
Groen is een containerbegrip voor dat deel van de buitenruimte dat beplant is. Het belang van groen is groot. Groen produceert zuurstof en levert daarmee een bijdrage aan een van onze eerste levensbehoeften. Bovendien zorgt het voor een aangenaam microklimaat waar mens en dier goed in gedijen. Het houdt de bodem vast als het hard regent en vangt stof op uit de lucht, het breekt de wind tot een bries en geeft schaduw. Bovendien is groen voor dieren onderaan de voedselketen vaak voedsel en soms ook voedsel voor de mens. Het is belangrijk dat mens en dier in het groen kunnen verblijven en dat het groen onderling verbonden is.
Groene stoffering van de ruimte (erfbeplantingen, weg- en laanbeplanting, de beplanting op en rond parkeervoorzieningen of blokgroen, horend bij de verkaveling van woningen) is een categorie groen waarop nogal eens wordt bezuinigd – omdat het wat extra ruimte verlangt – terwijl juist die stoffering het dagelijks leven sterk veraangenaamt en een aanzienlijke waardevermeerdering van de ruimte oplevert.

Na het droogmalen van het Haarlemmermeer ligt de diepe droogmakerij als een gat in het veenweidegebied, achter het strandwallenlandschap van de Binnenduinrand.
De Binnenduinrand bestaat uit parallelle strandwallen. Het is een droog zandlandschap met landgoederen en oude bossen, en dorpen op de wallen en bollenvelden, op afgegraven strandwallen, of op veenstroken tussen de wallen. Achter de strandwallen liggen de grote duingebieden de Kennemerduinen, de Waterleidingduinen en het strand. Met al z'n afwisseling is het een parkachtig landschap met een hoge recreatieve waarde. Goede langzaamverkeerverbindingen vanuit Haarlemmermeer kunnen dit gebied voor inwoners van Haarlemmermeer nog beter ontsluiten.

Verder wordt de droogmakerij omsloten door het veenweide gebied. Dit landschap wordt gekenmerkt door grillige patronen van veenstromen (Spaarne, Liede, Drecht, Aar en Amstel), met middeleeuwse gerende kavelpatronen.
In het zuiden ligt het plassengebied van Westeinder, Kaag en Braassem.
Aan de noord- en de noordoostkant van Haarlemmermeer reiken de groene lobben van de stad Amsterdam, Westrandscheg, Sloterschegen Nieuwe Meer/Amsterdamse Bos tot aan de Ringdijk. Tussen Haarlem en Amsterdam ligt in het verlengde van de Sloterscheg een bufferzone gebied. De Houtrakpolder en Spaarnwoude vormen samen de Spaarnwoudertscheg (zo genoemd in de Structuurvisie Amsterdam). Dit landschap van formaat, met open veenweidegebieden en het recreatielandschap van Spaarnwoude, loopt van de Ringvaart tot aan het Noordzeekanaal.
De verbindingen tussen de landschappen en de recreatieve groengebieden van de regio zijn zowel recreatief als ecologisch van belang. De Groene As verbindt de Sloterscheg en het Amsterdamse Bos, via de Ringvaart en de Spaarnwoudertocht.

De belangrijkste verbindingen tussen groengebieden op regionaal niveau zijn binnen Haarlemmermeer de Ringdijk, de Geniedijk, de Hoofdvaart, de IJtocht en aanliggende gebieden, en in de toekomst Park21.

Landschappen van Haarlemmermeer
Onder invloed van de naoorlogse verstedelijking zijn grote delen van het agrarische landschap van na de drooglegging getransformeerd. Zo is in de afgelopen decennia de omvang van het oorspronkelijke agrarische landschap afgenomen en zijn de stedelijke, luchthaven- en recreatielandschappen in omvang toegenomen. Deze verandering zal verder doorzetten.



- Duinlandschap
- Strandwallen en strandvlaktes
- Droogmakerijen
- Veenpolderlandschap
- Bosgebied
- Parklandschap
- Stelling van Amsterdam
- Agrarisch gebied Haarlemmermeer
- Schiphol

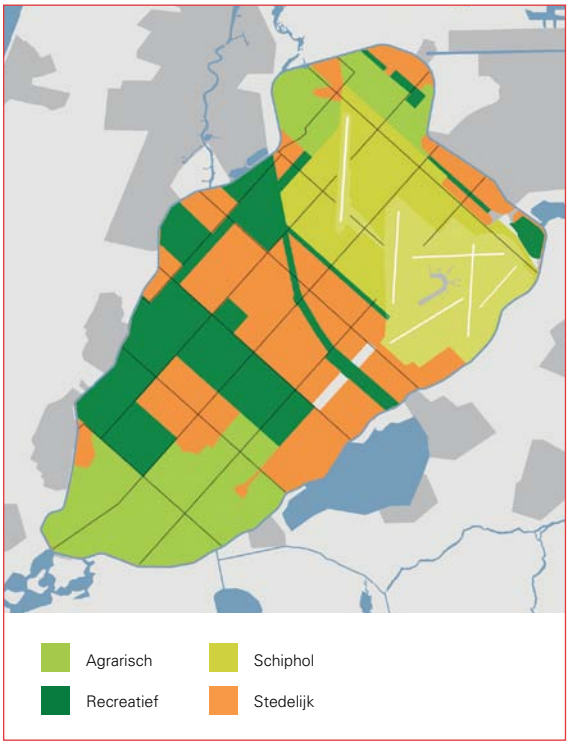
Metropolitane landschap

In de huidige situatie kunnen we vijf landschappen onderscheiden:
- Stedelijk landschap
- Agrarisch landschap
- Infralandschap
- Luchthavenlandschap
- Recreatielandschap

Deze landschappen ontlenen hun identiteit aan de belangrijkste functie die het gebied heeft. Dat wil echter niet zeggen dat het gebruik zich tot die functie beperkt. Juist het gemengde gebruik maakt een landschap interessant. In het luchthavenlandschap wordt het beeld en het karakter gedomineerd door de aanwezigheid van vliegtuigen en de terminal. Maar de verkeersstromen van en naar de terminal, het agrarisch gebruik van de gronden tussen de banen, het recreatieve gebruik langs de start- en landingsbanen en zelfs natuur, het heeft allemaal een plek in dit landschap. Soms is er sprake van scherpe contrasten en heldere overgangen. Soms ook zijn die minder goed te duiden.
Zo worden Hoofddorp en Nieuw-Vennep begrensd door barrières. Het omringende landschap is beperkt toegankelijk en veelal uitsluitend via de oorspronkelijke polderwegen bereikbaar. Een fijnmaziger netwerk van routes naar buiten moet de toegankelijkheid van het landschap verbeteren.

De opgaven per landschap
Hier onder bespreken we per landschap wat er nodig is voor een goed ontwikkeling.

- *Stedelijk landschap*
  De binnenstedelijke groenstructuur bestaat uit een netwerk van vanzelfsprekende routes naar buiten, omdat de meeste recreatieve groengebieden van formaat buiten de kernen liggen. De oversteekpunten van barrières, op de rand van binnen naar buiten, moeten sociale ontmoetingsplekken worden in het netwerk. Op die manier wordt de logica van de route gunstig beïnvloed. Door verblijfs-/ontmoetingsplekken bij deze oversteken of onderdoorgangen te situeren neemt bovendien de sociale controle op deze plekken toe. Wanneer er in het Stedelijk landschap nieuw groen ontwikkeld wordt, gaat de voorkeur uit naar buurtparkjes (sociale cohesie) in een sterk netwerk van groene verbindingen. In dit netwerk kunnen kinderen op een veilige manier hun actieradius steeds verder vergroten: vanuit de achtertuin, via het achterpad, spelenderwijs naar de speelplek in een buurtparkje. Dit fijnmazige netwerk van plekken en paden zit op zijn beurt



Landschappen van Haarlemmermeer

weer vast aan een grootschaliger netwerk van fiets- en wandelroutes naar de groene uitloopgebieden rond de kernen en de regio.

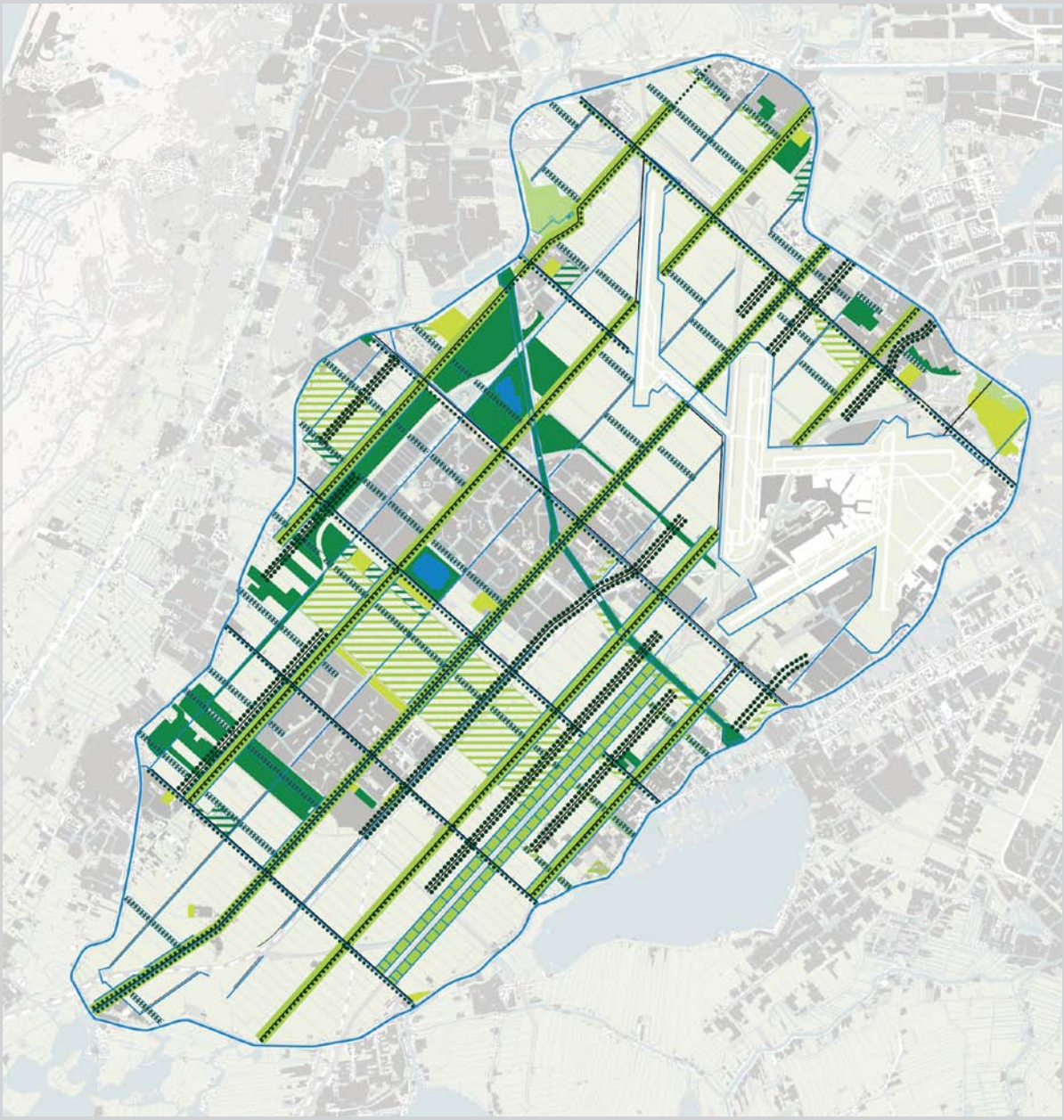
- *Agrarisch landschap noord en zuid*
  De economische basis moet goed zijn met ruimte voor grootschalige en verbrede landbouw. Een agrarisch landschap is immers een productie landschap, waar op een economisch rendabele manier voedsel wordt geproduceerd.
  Het waterbeheer in dit landschap staat in dienst van het functionele gebruik.
  De grootschalige openheid en het droogmakerijlandschap vormen het blijvend herkenbare karakter in dit landschap. In de open gebieden wordt zorgvuldig omgesprongen met cultuur historische waarden (boerderijen, grondgebruik, eendenkooi, linten) als dragers van de lokale agrarische identiteit. Er worden condities geschapen voor recreatief medegebruik, attractie van verbrede landbouw (zelf appels plukken, aardappels rooien, kamperen bij de boer, kinderpartijtje op het boerenerf), kleinschalige horeca, cultuurhistorie langs de linten, en routes en verbindingen voor langzaam verkeer door het land, over beheerpaden van functies als piekberging, waterlopen, windturbines, hoogspanningsleidingen. Daarbij is beperkt ruimte voor andere functies op plekken waar agrarische bebouwing vrijkomt.
  Deze gebieden bieden ruimte aan duurzaamheidmaatregelen in de vorm van windmolens en energiegewassen.

- *Infralandschap (snelwegen, regionale wegen)*
  Het infralandschap bestaat uit snelwegen en de regionale wegen. Beplanting langs deze wegen wordt in Haarlemmermeer opgevat als één geheel. Op deze manier wordt de expressie van grootschaligheid benadrukt en het contrast met landschappen rond de polder versterkt. Nationale en regionale wegen in de open delen van Haarlemmermeer krijgen bij voorkeur geen laanbeplanting langs de weg. Dit om de nog bestaande openheid ook bij hoge snelheid te kunnen blijven ervaren. Snelwegen en regionale wegen komen door hun vloeiende bochten los van het landschap en kruisen de lokale structuur daarom bijvoorkeur met een viaduct. Lokale wegen liggen bij voorkeur op maaiveldniveau, zodat de lokale samenhang blijft bestaan.

- *Luchthavenlandschap*
  In dit landschap staat vliegveiligheid voorop. Het unieke open landschap en de luchthavenbebouwing zijn bepalend voor de identiteit van dit gebied. In dit landschap is ruimte voor recreatief medegebruik, denk aan recreatieve routes en spottersplaatsen met horeca. Om dat te realiseren is een netwerk van wegen voor langzaam verkeer onontbeerlijk.
  Samen met de luchthaven wordt naar manieren gezocht om de hinder van grondgeluid van de Polderbaan te beperken. Dit gebeurt bijvoorbeeld door de realisatie van geluidswerende ribbels langs de baan.

- *Recreatielandschap*
  In de afgelopen decennia is in Haarlemmermeer flink geïnvesteerd in recreatief groen. Zo is het Haarlemmermeerse Bos uitgebreid met Groene Weelde en het Floriade-terrein. In het kader van het Groene Carré zijn de gekantelde kavels, Plesman Hoek en de Buitenschot, tot ontwikkeling gebracht. En naar het zuiden toe heeft de IJtochtzone tot aan Lisserbroek als recreatieve groenzone gestalte gekregen. Hieraan gekoppeld liggen de Boseilanden, de Noordkop Zwaansbroek en Zwaansbroek. Dit netwerk staat bijna in verbinding met het Venneperhout. Ten zuiden van Nieuw-Vennep ontwikkelt het Venneperhout zich inmiddels tot een echt bos. Ook sportvelden zijn een belangrijk onderdeel van de groenstructuur.

- Groen bestaand
- Groen gepland
- Groen gewenst
- Natuurgebied
- Sport
- Water
- Polderlinten
- Polderdwarswegen
- Lanen
- Tochten
- Polderpaden
- Groen blauwe structuur



Groenstructuur

Aanvullende op de bestaande groene uitloopgebieden wordt in de komende decennia, zowel publiek als privaat, gewerkt aan de verdere ontwikkeling van het grootschalig recreatief groen in Haarlemmermeer. Park21, westelijk deel Haarlemmermeer, Buurderij en het Geniepark zijn de belangrijkste voorbeelden hiervan.
Het Buurderij-concept, waarin burgers een belangrijke rol spelen in de zorg en het onderhoud van het landschap, wordt gezien als een belangrijke trend. Als enig akkerbouwgebied in de Randstad kan Haarlemmermeer het recreatief imago 'Moestuin voor de Randstad' verder ontwikkelen. Cultuurhistorische kwaliteiten en de verbredende landbouw, verbonden door een krachtig recreatief raamwerk, bieden een goede bodem voor een lokale, gebiedseigen recreatieve kwaliteit, met betekenis voor de gehele regio.
Het recreatief netwerk strekt zich ook uit buiten het recreatielandschap.

Ecologie
Haarlemmermeer is in vergelijking met de rest van Nederland een soortenarm gebied. Dat is vooral te wijten aan het feit dat er in de periode 1945 – 1960 weinig aandacht was voor de natuur; in die tijd lag het accent op verstedelijken. Vanaf 1960 neemt het aantal soorten weer toe, door de ontwikkeling van meerdere nieuwe landschapstypen, zoals de grootschalige recreatiegebieden buiten de stad, en de aandacht voor het aanbrengen van meer groen in het stedelijk landschap.
Ook nu nog zijn er veel mogelijkheden om de biodiversiteit in onze gemeente (en het gebied daaromheen) te vergroten. Hoe meer variatie, hoe grotere biodiversiteit. En ook: hoe groter de ecosystemen, aaneengesloten of via ecologische verbindingen, hoe meer mogelijkheden er zijn voor grote en belangrijke diersoorten die veel ruimte vragen, zoals reeën en roofvogels.

Haarlemmermeer kent (sterk variërende) stedelijke landschappen, bossen en bomenrijen, akkers op klei en zavel, open water, oever en moeras, veenweiden, dorpslandschappen, woonwerklinten en dijklichamen. Aparte plekken vormen het open graslandschap van Schiphol, begraafplaatsen, boomgaarden en kantorencomplexen. Hoe al deze

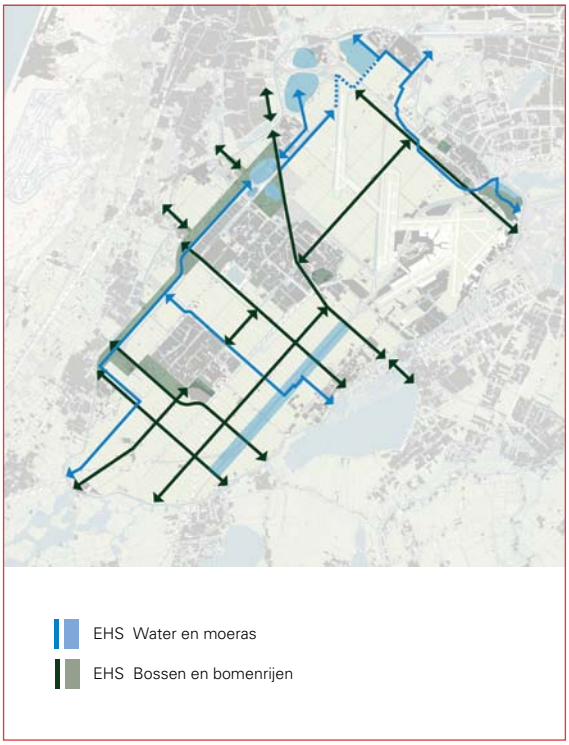
Gebieden met bestaande en potentiële natuurwaarden die bij ontwikkeling moeten worden bewaard of ontwikkeld

plekken er uitzien wordt bepaald door de ondergrond (grondsoort, vochtgehalte, zoutgehalte), de inrichting en het beheer, en het gebruik (landbouw, recreatie, wonen, werken). Elk landschap kent zijn eigen plant- en diersoorten. Sommige landschappen herbergen ook nu al grote bijzonderheden, zoals orchideeën en ringslangen (Beukenhorst, Groene Weelde).

Kansen voor nieuwe biotopen
Door gevarieerde landschappen te maken, landschappen te vergroten en extra verbindingen te maken, wordt de biodiversiteit en daarmee de belevingswaarde sterk verhoogd. De toekomstplannen voor de Geniedijk, de westkant, Park21, ACT, enzovoort, bieden hiervoor kansen. Daarbij wordt gestreefd naar een mix van grotere en kleinere gebieden, met veel overgangen tussen land en water, moerasbos op rabatten, kleinschalig heggenlandschap, landgoederen enzovoort.
Ook zilte biotopen vergroten de soortenrijkdom. Zilte biotopen vormen een bijzondere nieuwe kans in samenhang met de verziltingsproblematiek van het water. Zo ook nieuwe biologische teelten, bijvoorbeeld energiegewassen rondom Schiphol.

Ecologische verbindingen: water en moeras
Haarlemmermeer wordt omringd door natte natuur: het Spaarnwoudegebied, de Nieuwe Meer en omgeving, de Westeinderplassen en omringende rietlanden en de Kagerplassen. Door deze gebieden aan elkaar te koppelen gaan zij optimaal functioneren en ontstaat er een goed ecologisch netwerk. Dit versterkt ook de samenhang in breder verband: Haarlemmermeer en Spaarnwoude vormen de enige consistente natte verbinding tussen Noord-Holland boven het IJ en het Hollands-Utrechtse Plassengebied.

De Ringvaart vormt, als onderdeel van de Ecologische hoofd Structuur (EHS) weliswaar op dit moment een verbinding tussen al de omringende natte gebieden, maar is ecologisch gezien als verbinding amper bruikbaar. De Ringvaart wordt druk bevaren, heeft een slechte waterkwaliteit, harde steile oevers en geen riet. De diersoorten waar de EHS voor bedoeld is, (provinciale gidssoorten zoals: waterspitsmuis, noordse woelmuis en ringslang) vinden hier niets wat ze zoeken. Daarom worden andere meer kansrijke routes aangelegd binnen de gemeente Haarlemmermeer, meeliftend met andere transformaties (omlegging A9, aanleg Park21, de piekberging enzovoort). Enkele knelpunten, met name kruisingen met weginfrastructuur zullen apart moeten worden aangepakt (bijvoorbeeld de relatie tussen Boseilanden en Groene weelde).



Ecologisch netwerk voor water en moeras, bomenrijen en bos

Door voldoende robuuste verbinding aan te leggen is recreatief medegebruik mogelijk zonder dat de natuurgebruikswaarde van de verbinding daardoor afneemt.
Daarnaast fungeren allerlei smallere water-verbindingen als ondersteuning. Veel is afhankelijk van de manier waarop de wateren en oevers zijn en worden ingericht en beheerd.

Ecologische verbindingen: bossen en bomenrijen
Van oudsher kent Haarlemmermeer geen bossen, alleen rijen met wegbegeleidende bomen. De enige oudere bomen die we daarnaast kennen in Haarlemmermeer vinden we naast de begeleidende bomenrijen vinden we in de zogeheten wandel-bossen in de oude kernen. Deze bossen kennen een relatief hoge natuurwaarde. Na 1970 zijn er bovendien veel nieuwe bossen aangeplant, die zich de komende vijftig jaar verder zullen ontwikkelen.

De bomenrijen en bossen binnen Haarlemmermeer fungeren vooral als verbindingsbanen voor soorten vanaf de duinen naar het open veenweidelandschap (vleermuizen) of het Amsterdamse bos (bosvogels, vlinders, eekhoorns) en terug. Daarnaast vervullen ze voor roofvogels een rol als uitkijkposten over het omringende open land.
Door de bomenrijen optimaal aaneengesloten te maken, en aan te vullen met kleinere en grotere bossen als stapstenen en kerngebieden, worden de kansen voor dier- en plantsoorten sterk vergroot. De verbindingen zijn nadrukkelijk ook bedoeld om deze opgroeiende bossen in de toekomst te voorzien van de daar thuishorende planten en dieren. Boomsoorten met veel ecologische potenties zijn bijvoorbeeld linden, iepen.
Grotere bossen met open plekken, bijvoorbeeld in het westen bij Cruquius en in Park 21, geven het meeste ecologische potentieel.

Contact met de natuur
Om mens en natuur met elkaar in contact te brengen moeten mensen natuur kunnen beleven. Dit kan bijvoorbeeld in heemtuinen, recreatie-gebieden, nutstuinen en in combinatie met cultuurhistorie. Aan de andere kant moeten die plekken ook gemakkelijk bereikbaar zijn via verbindingen (fietsroutes, wandelroutes) vanuit de stad. Ook voor de ecologische waarde en de beleving daarvan,is het van belang dat parken en grootschalige natuurgebieden aaneengesloten zijn. Ook hier is het belangrijk dat het netwerk uit vanzelfsprekende routes naar buiten bestaat, waarlangs liefhebbers vanuit de stedelijke omgeving naar buiten worden geleid. Het schaalniveau van de inrichting ervan is fijnmazig en vergt verdere uitwerking naar deelplannen.

Verbindingen
Een goed stelsel van groene verbindingen levert een belangrijke bijdrage aan het versterken van de biodiversiteit en aan het vergroten van de bereikbaarheid van – en dus het gebruik van – de recreatieve gebieden.
Samen met de wateropgave en de infrastructuur vormt de groenstructuur een integraal ruimtelijk raamwerk, waarvan de integrale opbouw in de volgende paragraaf beschreven wordt.

Toetsingscriteria groen en ecologie
Met betrekking tot groen en ecologie werken we voor de volgende onderwerpen toetsingscriteria uit:

Sociale duurzaamheid
- De bijdrage van groen in de nabijheid van woningen aan het in de buurt spelen en recreëren. Het anders inrichten van groen kan het aantal sociale ontmoetingen in de directe omgeving vergroten.
- De wijze waarop de toepassing van groen en natuur als structurerende elementen in de

ruimtelijke omgeving kunnen bijdragen aan een inspirerende omgeving voor sociale ontmoeting, ook op verder gelegen plekken.
- De bijdrage van groen aan allerlei gemeenschappelijke recreatieve en sportieve activiteiten, binnen en buiten clubverband. Dit varieert van hardlopen, skeeleren en voetballen tot tai chi.
- De bijdrage van groen aan het medegebruik van het agrarisch landschapen het natuurlandschap: Haarlemmermeer als moestuin voor de Randstad.

Ruimtelijke kwaliteit
- Gewenste en ongewenste ontwikkelingen in de verschillende landschapstypen van de Haarlemmermeer.
  De polder kent verschillende landschappen (bijvoorbeeld bollengebied, veenweidegebied, luchthaven landschap) en nieuwe ontwikkelingen dienen de typerende kenmerken daarvan te versterken. Uitzicht en lange zichtlijnen zijn een belangrijke karakteristiek van de hele polder. Dit is een aandachtspunt bij alle ruimtelijke ontwikkelingen. Evenals de karakteristieke opbouw van erven, met representatieve voorzijde en meer bedrijfsmatige achterzijde, met name bij functieverandering.
- Karakteristieke beplanting voor de verschillende landschapstypen van de polder.
  Het versterken van de oorspronkelijke polder- en beplantingsstructuur vindt plaats door bij ontwikkelingen nieuwe streekeigen beplanting en bijzondere landschapselementen (erfbeplanting, 500 el bomen, polderbeplanting, karakteristieke agrarische beplanting zoals boomgaarden) toe te voegen. Een verdere ontwikkeling van ons poldereigen idioom voor groen en landschap draagt bij aan de belevingswaarde en de toekomstwaarde van Haarlemmermeer, als gebied met een sterk eigen karakter.
- Mogelijkheden voor recreatief medegebruik en toegankelijkheid.
  Toegankelijkheid van het landschap draagt bij aan de beleving en waardering ervan. Dit kan door kavelpaden door open land mogelijk maken, zoals het Bottelierspad.
- Ontwikkelingen grenzend aan de Geniedijk.
  Voor de Geniedijk is niet alleen het in stand houden van de doorgaande beplantingsstructuur van belang. Ook de aangrenzende gebieden langs de Geniedijk verdienen in ontwerpende zin aandacht, zodat de dijk een meerwaarde voor de omgeving heeft en vice versa.
- Gansonvriendelijke landschapsinrichting.
  De maatregelen die nodig zijn om de omgeving van de luchthaven onaantrekkelijk te maken voor ganzen dienen in overeenstemming te worden gebracht met het karakter van het landschap. Een landschapsplan voor de nu vaak verwilderende overhoeken in de hele polder zou hier bijvoorbeeld een bijdrage aan kunnen leveren.
- Kleine landschapselementen.
  Erven, lanen en kleine bosjes kunnen een belangrijke rol spelen in de beleving van de openheid, aangezien ze voor dieptewerking en schaal zorgen. Wanneer de openheid te groot wordt is nauwelijks meer te ervaren welke maat het landschap heeft. Juist in zeer open polders zijn (kleine) landschappelijke elementen dus erg belangrijk.
- Vergroting van de biodiversiteit.
  Landschappen worden voor een groot deel bepaald door hun groene inrichting, waarbij een hoge biodiversiteit voor telkens nieuwe belevingen kan zorgen, zowel op groter schaalniveau als op detailniveau. Bijvoorbeeld als je rijdend over de Spoorlaan lepelaars tegenkomt. Of als een kantorenwijk vol blijkt te staan met orchideeën.

Kernpunt

Cultuurhistorie en diversiteit als drager

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

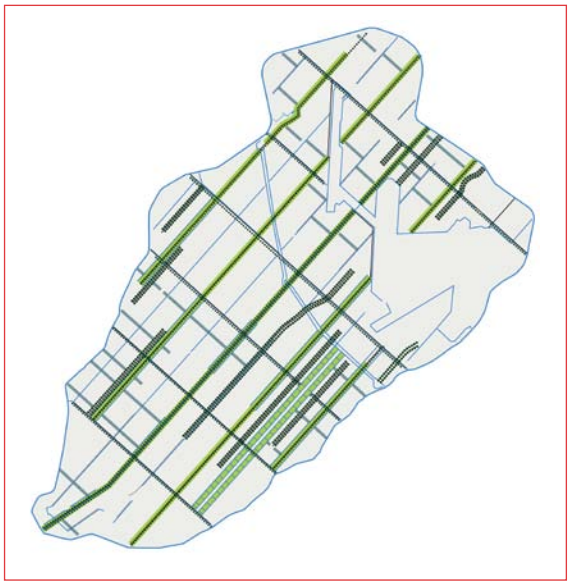
worden tot een vernieuwd stedelijk milieu. Hiermee krijgt de noordrand een logische koppeling met de Amsterdam Airport Corridor.

- Laat de laagdynamische zuidwestzijde – de Westflank – 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 sociaalmaatschappelijk elan geeft.

5.7 De opbouw van het ruimtelijk raamwerk

De waterstructuur, de infrastructuur en de groenstructuur vormen samen een integraal ruimtelijk raamwerk. Om goed te kunnen inspelen op de maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen waar we mee te maken hebben, breiden we dit netwerk de komende jaren op verschillende manieren uit. We sluiten daarbij aan op het oorspronkelijke idioom van de polder, om onze identiteit als droogmakerij te versterken.

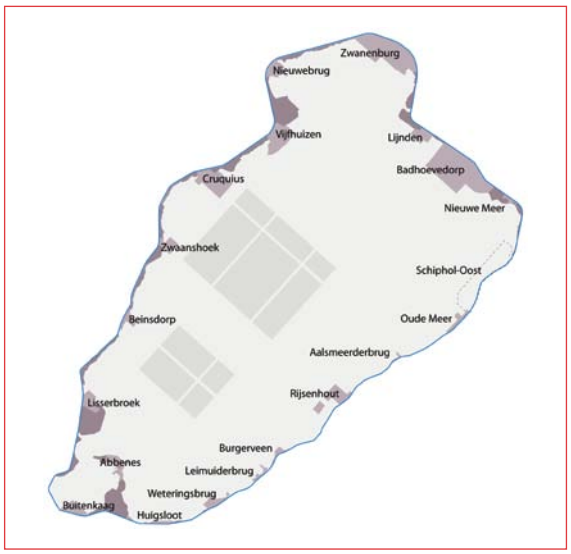
Hieronder beschrijven we de elementen waar het toekomstige raamwerk uit bestaat.



Raamwerk

Bestaande elementen

- *Ringdijk*
  De Ringdijk en de Hoofdvaart zijn unieke en krachtige landschapselementen. Door zijn waterkerende functie is de dijk bovendien een blijvend onderdeel van het landschap: zonder dijk geen droogmakerij. De dijk en de vaart zijn ook verbindende elementen in het landschap, bijvoorbeeld als recreatieve routes voor fietsers en voor de pleziervaart.
  De grillige contour van de Ringdijk vormt de begrenzing van de droogmakerij en de overgang van de polder naar het oude land. Omdat de droogmakerij zelf aanvankelijk nog onherbergzaam en zompig was, vond op de dijk, bij aansluitingen van polderwegen en bij bruggen naar het oude land, de eerste vestiging plaats. Uit de verschillende losse linten op de dijk groeide een kralensnoer van lintbebouwing en kernen. Langs de dijk komen ook veel andere elementen voor die karakteristiek zijn voor Haarlemmermeer: gemalen, bruggen, viaducten,aquaducten, en laad- en loswallen.
  De verschillende maten van verdichting maken de beleving van dijk en achterland telkens anders. Dit is een belangrijk kenmerk van dit gebied en dat moet behouden blijven. De bebouwing moet dus niet zodanig aan elkaar groeien dat dit principe vervaagt. Ook het visueel contact tussen dijk en landschap is erg belangrijk. Op die manier kan, tussen de huizen door, het lager gelegen land erachter blijvend ervaren worden. Iets dat door buitenlanders als zeer spectaculair en Hollands wordt ervaren; "het land onder het waterniveau".
  De Ringdijk krijgt een verkeersluw karakter en functies met een verkeersaantrekkende werking worden er geweerd. Zo kan de dijk een grotere betekenis krijgen als regionale recreatieve verbinding met een sterke lokale kwaliteit.

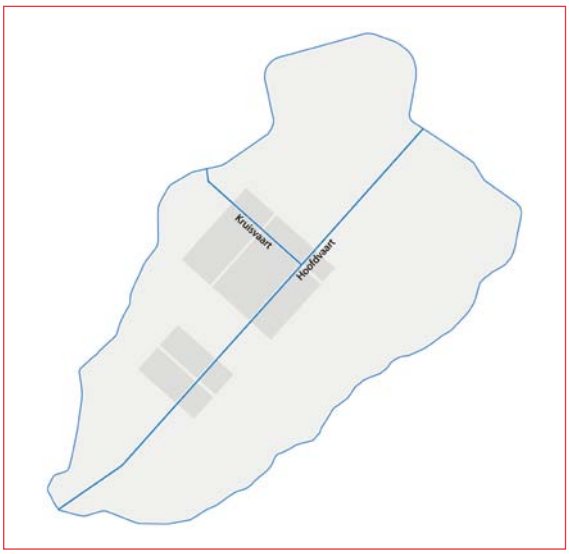


Ringdijk

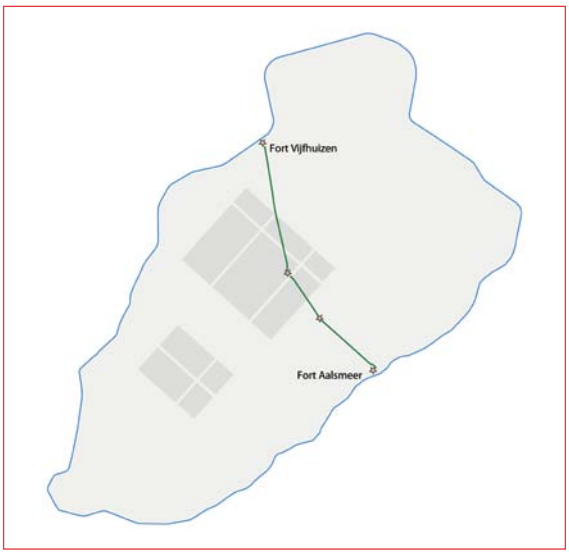
- *Hoofdvaart*
  De Hoofdvaart is altijd de belangrijkste as van de polder geweest en is het historische visitekaartje van onze gemeente.
  De noodzakelijke waterbreedte en de enorme lengte maken de Hoofdvaart tot een ruimtelijk element van formaat. Samen met de populieren langs de oevers is de Hoofdvaart het grootste, langste en een van de meest 'kathedrale' landschappelijke elementen van ons land. Het is de lijn waarlangs kruisdorpen zijn gesticht en waar van oorsprong de belangrijkste maatschappelijke gebouwen staan. Het beperkte aantal bruggen heeft ervoor gezorgd dat de wegen aan beide kanten van de Hoofdvaart lange tijd vrijwel gelijkwaardig zijn gebleven en een hoge mate van symmetrie is blijven bestaan. De oostzijde heeft zich echter langzaam maar zeker als doorgaande route met provinciale status ontwikkeld. Dit is een ontwikkeling die we graag weer ongedaan willen maken, om zo de monumentale kwaliteit van

de Hoofdvaart te herstellen en het centrum van Hoofddorp een kwaliteitsimpuls te geven. Met dat doel neemt de Spoorlaan daarom nu de verbindend functie van de Hoofdweg over. De verkeersbelasting van de Hoofdweg kan dan minder worden. Maar dit kan alleen als het ook minder makkelijk wordt om deze route te gebruiken. Daarom willen we de Hoofdweg verkeerskundig afwaarderen.

- *Geniedijk*
  De Stelling van Amsterdam had ooit een militaire functie, hoofdstad Amsterdam werd ermee verdedigd. Tegenwoordig ligt dat anders, de Stelling heeft een groeiende recreatieve functie en brengt groen in de stad. Dat geldt ook voor 'ons' deel van de Stelling, de Geniedijk. Ook de cultuurhistorische waarde van de Stelling is groot. In 1996 heeft de Stelling de status UNESCO Werelderfgoed gekregen en sinds 2005 is de Stelling Nationaal Landschap. De Geniedijk, en de bijbehorende delen van het Voor- en Achterkanaal, plus alle oorspronkelijke elementen, zijn sinds 1991 provinciaal monument.
  De Geniedijk fungeert als een verbindend element tussen wijken en kernen en loopt naar verschillende groen- en recreatiegebieden, zoals het Haarlemmermeerse Bos en Groene Weelde. De Geniedijk vervult op veel plekken ook de rol van stadspark en veel mensen ervaren de dijk als een stuk landelijk gebied midden in de verstedelijking.
  Ook op regionaal niveau is de Geniedijk een belangrijke verbinding. Rond de Geniedijk wordt ter hoogte van ACT het Geniepark aangelegd, dit wordt het centrale groengebied van ACT en zal de verbindende functie van de Geniedijk nog versterken. In de toekomst moet de dijk deze recreatieve functie blijven vervullen, zodat inwoners van binnen en buiten onze gemeente kunnen blijven genieten van landelijk gebied in een verstedelijkende gemeente.

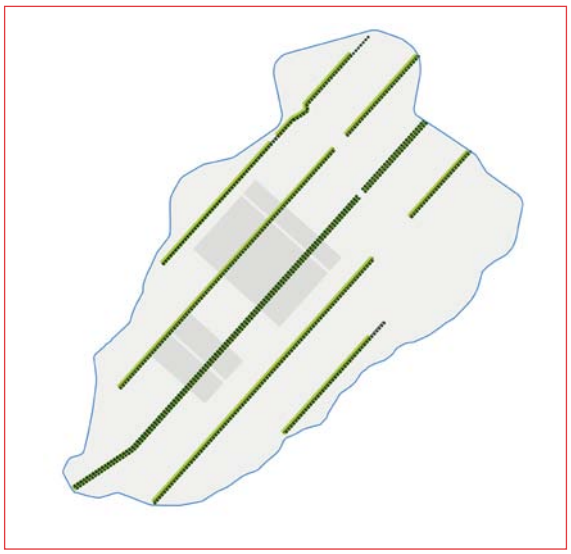


Hoofdvaart



Geniedijk

- *Polderlinten*
  Van oorsprong ontsluiten polderwegen het agrarisch gebied en vormen zij de verbinding tussen de dorpen. Langs deze wegen liggen beplante erven, boerderijen, woningen en diverse soorten bedrijvigheid. Door de verticale elementen zoals bomenrijen en erfbeplantingen langs de polderlinten is de ruimtelijke opbouw van de polder zichtbaar. De grootschalige openheid van de polder is primair te zien vanaf de polderwegen. De profielopbouw van de polderwegen wordt gekenmerkt door een smalle rijbaan, geflankeerd door een sloot aan een of twee kanten. Tussen rijbaan en sloot staat aan een kant een rij bomen met een ruime onderlinge afstand, bijvoorkeur aan de zuidoostzijde, zodat de schaduw het grootste deel van de dag op de weg valt en niet op het land. De schaduw op de weg zorgt, ondanks de minimale beplanting, voor een lommerrijk karakter als de zon schijnt.



Polderlinten

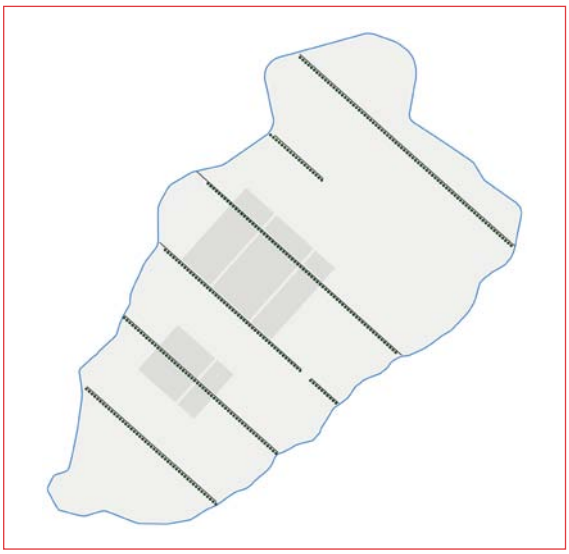
De polderlinten worden verkeerskundig afgewaardeerd tot het laagste niveau van verkeersafwikkeling (erftoegangswegen).
De lokale functie van deze wegen wordt hierdoor versterkt; het zijn de mooiste fietsroutes langs de cultuurhistorie van Haarlemmermeer.
De verkeerskundige afwaardering heeft ook gevolgen voor de bestemmingen die aan de linten gevestigd kunnen worden.
In het kader van de wateropgave worden de polderlinten en de hoofdwegen in transformatie-gebieden voorzien van een achterwetering.
Op de rustig gelegen kavels die zo aan de polderlinten ontstaan, is ruimte voor nieuwe lokale functies, bijvoorbeeld cultureel-maatschappelijke. Op deze manier worden de linten verstevigd ondanks het feit dat ze hun smalle oorspronkelijke profiel behouden of terugkrijgen.

- *Polderdwarswegen*
  De oost-west geörienteerde Polderdwarswegen hebben weinig bebouwing, op enkele buurt-schappen na (Boesingheliede, 't Kabel, De Hoek). De profielopbouw van deze wegen is van oorsprong gelijk aan die van de linten. Met dit verschil, dat ze over het algemeen niet door sloten, maar door een tocht worden geflankeerd, met bomen in het talud. De bomen staan hier bijvoorkeur aan de zuidwestkant, waardoor ook hier de schaduw op de weg valt.
  De Kruisweg, tussen Aalsmeer en Hoofddorp, heeft altijd een bijzonder functie vervuld, aangezien het een regionale route met provinciale status was, en deels nog is. Het enige continue groenelement op deze weg is de heg tussen de weg en de parallelweg. Op de Schipholweg bij Boesingheliede staat zo'n zelfde heg tussen de rijbaan en de parallelweg.
  Door de aanleg van de Nieuwe Bennebroekerweg ten oosten van het spoor, kan de Bennebroeker-

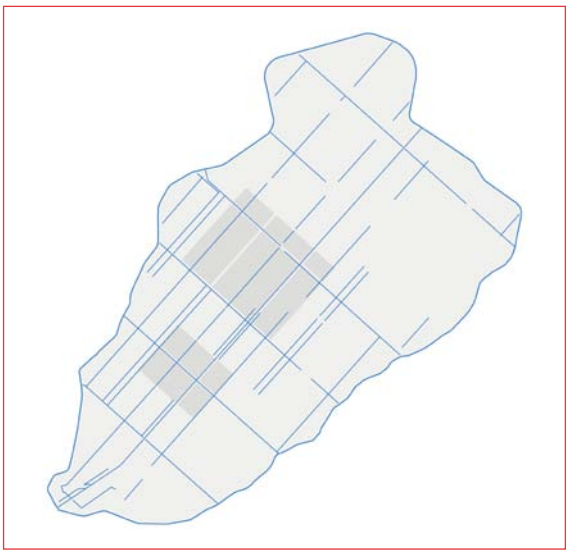
weg haar landelijke karakter behouden
In het zuiden moet de nieuwe parallelle ontsluitingsstructuur (noord-zuid) er voor zorgen dat de Venneperweg en de Lisserweg niet de functie van gebiedsontsluitingsweg krijgen en daaraan bezwijken.
Aan de profielen van de dwarswegen hoeft niet veel te veranderen, behalve op de Kruisweg. Daar ontstaat tussen De Hoek en Aalsmeer een ontwerpopgave zodra de nieuwe N201 op de A4 is aangesloten. De functieverandering van de weg, van stroomweg naar gebieds-ontsluitingsweg, vraagt om een geheel nieuwe inrichting. Indien ook ter hoogte van Hoofddorp de N201 wordt omgelegd, met de aanleg van de verlegde Weg om de Noord, ontstaat zelfs een herinrichtingsopgave van De Hoek tot aan het Spaarne Ziekenhuis.

- *Tochten*
  De tochten liggen van oorsprong midden in het open landschap. In het kader van de water-opgave kunnen, waar de ondergrond dat toelaat, de tochten verbreed worden en voorzien worden van plasbermen met rietkragen, om zo het waterbergend vermogen van de polder te vergroten. Recreatieve routes langs de tochten dragen bij aan de verfijning van het raamwerk en de beleefbaarheid van het agrarisch landschap.

Nieuwe elementen
De nieuwe ruimtelijke elementen die aan het polderraamwerk worden toegevoegd leveren een bijdrage aan de waterberging en vergroten de bereikbaarheid. Deze elementen worden ruim ingebed en geven de polder een robuust en duurzaam groen karakter.



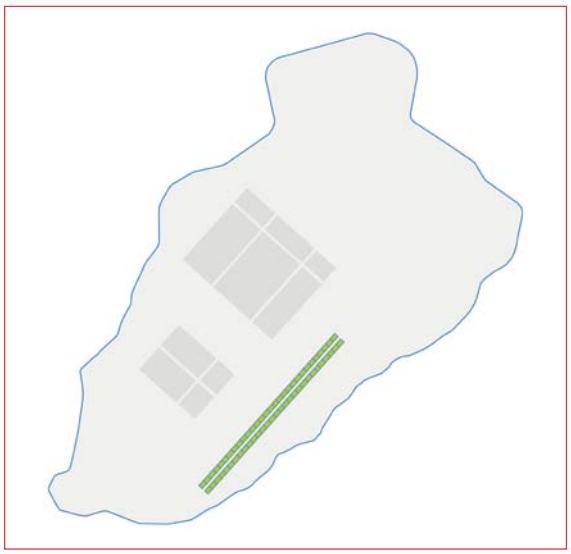
Polderdwarswegen



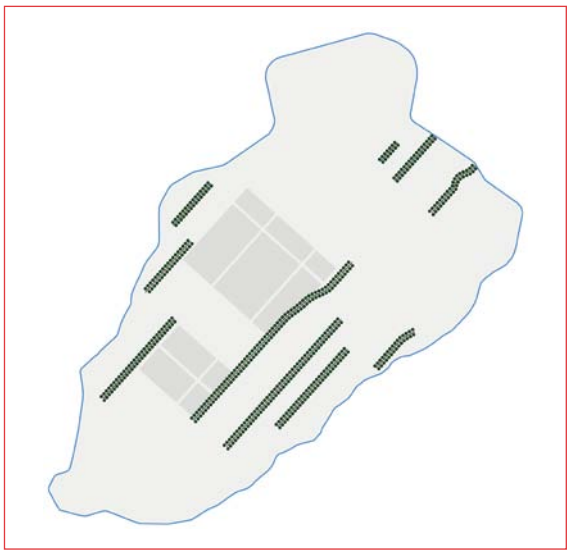
Tochten

- *Groenblauwe structuur*
  Aan weerszijde van de A4 wordt tot aan de Geniedijk een zone van 250 meter breed ingericht als waterberging. Deze inrichting, met water en zompige zones, sluit mooi aan bij de oorspronkelijke functie de Stelling van Amsterdam: wanneer de hoofdstad bedreigd werd, werd het land achter de Stelling onder water gezet.
  Door de aanleg van een brede strook water blijft bovendien vanaf de A4 de openheid van de polder zichtbaar, er kan immers niet gebouwd worden. Zo houdt Haarlemmermeer een sterk beeldmerk.
  Het waterrijke gebied is voor recreanten toegankelijk en kan als 'struinnatuur' beleefd worden. In verband met de nabijheid van Schiphol wordt de inrichting van het natte gebied zodanig vormgegeven dat het geen vogelaantrekkende werking heeft.

- *Lanen*
  De parallelle ontsluitingsstructuur die nodig is om de ontwikkelgebieden van Haarlemmermeer te ontsluiten, bestaat uit lanen met een ruime opzet. Het worden royale hoofdontsluitingswegen, waarlangs het prettig thuiskomen is. De lanen worden zo gepositioneerd dat ze de oude polderlinten en de Ringdijk ontlasten.
  De profielen bieden voldoende ruimte om alle verkeerssoorten te herbergen, in een groene setting met bermen en laanbeplanting in meerdere rijen. De middenberm heeft voldoende maat om een doelgroepenstrook te realiseren, als dat op termijn wenselijk blijkt. Deze lanen zijn de meest beeldbepalende elementen van de 'tweede oplevering'.

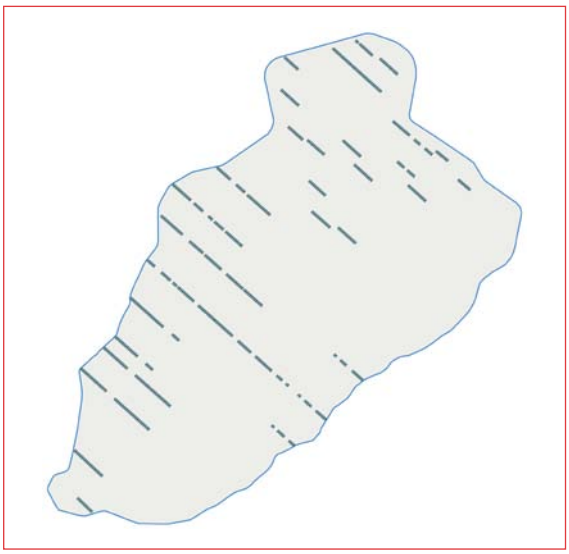


Groenblauwe structuur



Lanen

- *Polderpaden*
  Met de aanleg van Polderpaden koppelen we een fijnmazig recreatief netwerk aan de water-opgave. In ontwikkelgebieden bieden langzame verkeersverbindingen, begeleid door bomenrijen en aan weerszijden een sloot, een ruimtelijke meerwaarde. Ook in de agrarische gebieden en de transformatiegebieden kunnen ze een bijdrage leveren aan het landschappelijke recreatief medegebruik. De toegankelijkheid van het landschap neemt hierdoor toe. De sloten kunnen breder zijn naarmate de ondergrond dat toelaat. Ook recreatief medegebruik van beheer-paden moet zoveel mogelijk benut worden, denk aan beheerpaden van hoogspanningsleidingen, waterlopen, windturbines, de piekberging en andere (nieuwe) functies in deze gebieden.



Polderpaden

Toetsingscriteria voor de opbouw van het ruimtelijk netwerk

Met betrekking tot de opbouw van het ruimtelijk netwerk werken we voor de volgende onderwerpen toetsingscriteria uit:

Sociale duurzaamheid

- De bijdrage van het ruimtelijk netwerk aan de versterking van de identiteit van het landelijk gebied en de kernen. Haarlemmermeer kent van oorsprong twee typen verkaveling, die van de Ringdijk en de grootschalige rasterverkaveling. In het grootschalige landschap veroorzaken de verschillende lagen in het wegennetwerk verschillen in dynamiek. Als gevolg van functieverandering en het afnemende agrarische gebruik valt het land-schap 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 naar dit landschap toe is de meest effectieve manier om de kwaliteit van de Ringdijk te beschermen.
- De wijze waarop de Ringdijk als verbindende factor kan functioneren. De Ringvaart wordt een verbindend element in de polder. De kernen langs de Ringvaart bieden veel diversiteit in de beteke-nissen die ze hebben voor de inwoners, bedrijven en bezoekers. Door mensen bewust te maken van het 'verhaal' van hun dorp krijgen ze een gedeeld belang bij de ontwikkeling van de Ringvaart.
- De wijze waarop polderlinten kunnen functioneren als erftoegangswegen en recreatieve routes. Door het gebruik van polderlinten te beperken tot langzaam verkeer, kunnen deze linten mogelijk-heden bieden voor recreatieve en culturele functies.
- De wijze waarop de cultuurlandschappelijke elementen van de polder vanaf de eerste fasen in het ruimtelijke ontwikkelingsproces worden meegenomen. Dit doen wij omdat de cultuur-

landschappelijke elementen van de polder, zoals de rasterverkaveling, de tochten, de Ringdijk en de Geniedijk, in Haarlemmermeer een niet te onderschatten onderdeel van de cultuurhistorie vormen.

Ruimtelijke kwaliteit

- De ervaarbare openheid van de polder.
  Door de lange lijnen van de polder te behouden, blijft het karakter van de 'open' polder voelbaar, ook al neemt de weidse openheid af.
- Basisprofielen voor de verschillende onderdelen van het raamwerk.
  Met de 'tweede oplevering' van de polder, ontstaat een nieuwe poldereigen structuur van wegen, waterlopen en groen.
- Gewenste en ongewenste ontwikkelingen langs de oude polderlinten en de Ringdijk.
  Het historisch netwerk krijgt een nieuwe lokale, culturele en recreatieve betekenis, die in de hele polder gezien en beleefd kan worden. 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.

Van oorsprong zijn de linten smalle landbouwwegen, met een enkele bomenrij en aan weerszijden een sloot. De boerenerven liggen verspreid langs de wegen. (Foto: Ruut van Paridon)

Fotobijlage

Linten in verandering

De fotoserie van Theo Baart laat een afgewogen beeld zien van de linten in verandering. De schoonheid, het alledaagse gebruik, de wansmaak en traditie zijn allemaal vertegenwoordigd. De foto's behagen en confronteren. Ongekend voor Nederland is de gelaagdheid van de activiteiten, bijvoorbeeld bieten op een kruispunt van twee overvolle boerderijwegen, een vliegtuig langs een boerderijweg. De bedreigingen voor de kwaliteiten van het lint zijn groot in de economische hotspot die de Haarlemmermeer is. Zo bezien valt de aantasting nog mee. De fotoreeks is een impliciete oproep om intelligent en zorgvuldig met de reeds bestaande kwaliteiten om te gaan.

Functieverandering op de erven. Inventarisatie van de functies op (voormalige) boerenerven langs de Hoofdvaart in één van de landbouwkerngebieden. Op dit stuk zit nog maar één boer, die naast het agrarisch bedrijf, een groothandel en boerderijwinkel heeft.

Grond- &
transportbedrijf
(Gestopte) boer
Arbeiders-
woning
(Gestopte) boer
Burgererf
Arbeiders-
woningen
Burgererf / hobbyboer
Akkerbouwbedrijf
met groothandel en
boerderijwinkel

1 *Linten in verandering.*

2 ***De linten, lanen en waterlopen vormen samen het ruimtelijk raamwerk van de Haarlemmermeerpolder.***

3 ***Het hart van de Haarlemmermeer wordt gevormd door de Hoofdvaart met aan weerszijden een weg, een bomenrij en boerenerven.***

4 ***De erven hadden van oorsprong stevige erfbeplantingen; bomen, bosjes, (groenten)tuinen en boomgaarden gaven de boerderijen geborgenheid in het open landschap. Enkele parels resteren.***

5

Veel erven hebben de afgelopen decennia hun agrarische functie verloren. Er ontstaat nieuwe dymaniek. Oude boerderijen verdwijnen…

1018

Nieuwe gebouwen verrijzen…

7

Erven krijgen nieuwe functies.
Bijvoorbeeld een kerk…

8

Voorbeeld nieuwe erffuncties: paardenhouderij…

10

Voorbeeld nieuwe erffuncties: nieuwe landhuizen…

landhuis
35 x 50 meter
@pgmbakker.nl
0252 - 62 02 02

11 ***De linten worden steeds drukker, er komt steeds meer verkeer, de wegen slijten uit…***

12

Delen van linten worden opgewaardeerd, andere stukken verdwijnen of lopen dood…

ZONE
ZONE
60
herhaling
GERMANS
& VAN LEEVEN

13 ***De linten randen worden deel van de stedelijke ontwikkeling van de polder.***

CEVA

Colofon
Dit project is tot stand gekomen in opdracht
van en in samenwerking met de gemeente
Haarlemmermeer in het kader van de Structuurvisie
Haarlemmermeer 2030. Theo Baart maakte
de foto's. De lintenstudie is uitgevoerd door
Van Paridon x de Groot landschapsarchitecten.

Amsterdam, 6 december 2011

5.8 Landbouw

Door verschillende ontwikkelingen zal het landbouwareaal en het aantal agrarische bedrijven in Haarlemmermeer de komende jaren verder krimpen. Bedrijven die stoppen bieden kansen aan bedrijven die willen vergroten. Tegelijkertijd bieden maatschappelijke veranderingen nieuwe kansen.
Naast de groter wordende bedrijven zullen daardoor op termijn ook bedrijven veranderen gericht op een kleiner areaal, en meer op de specifieke kansen die maatschappelijke veranderingen en de ligging in de stedelijke omgeving bieden. Verschillende vormen van bedrijfsvoering zullen naast elkaar plaatsvinden.

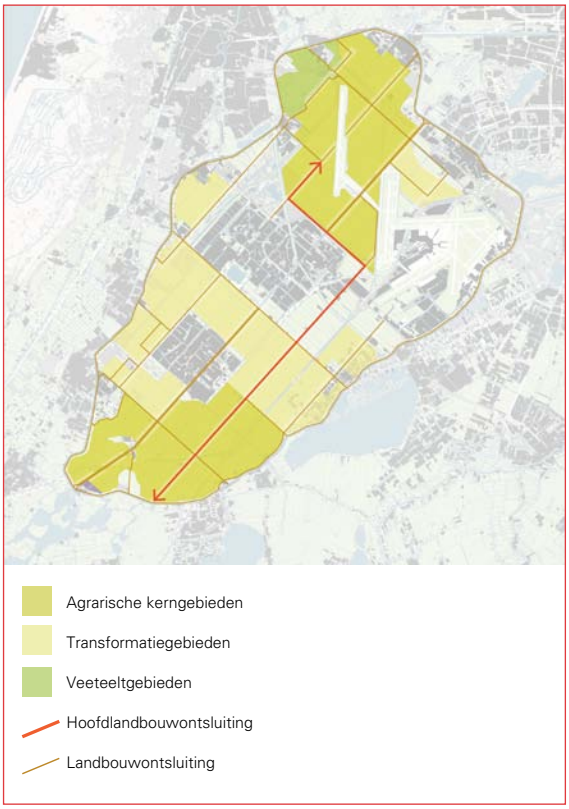
Ondanks de krimp is de rol van de landbouw in Haarlemmermeer evident.. De landbouw vormt een belangrijke drager van het Haarlemmermeerse cultuurlandschap. Bovendien ligt de akkerbouw in Haarlemmermeer als een eiland in de metropolitane omgeving waar grasland de boventoon voert. Haarlemmermeer vormt daardoor als het ware de moestuin van de metropool.

Landschappelijk gezien kunnen we het landbouwgebied in de toekomst indelen in drie soorten agrarisch gebied:

- Agrarisch kerngebied: in het noorden rond Schiphol, in de zuidpunt van de polder en in het PrimAviera gebied zal grootschalige akker- en tuinbouw blijven domineren;
- Transformatiegebied: in de gebieden tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en in het westelijk deel van de polder zal de akkerbouw verminderen in omvang en geleidelijk aan veranderen in stadslandbouw of zelfs transformeren naar niet-agrarische functies;
- Veeteeltgebied: in de veenweidegebieden in de noordwesthoek blijft ruimte voor veeteelt.

Kaders voor ontwikkeling

De agrarische sector heeft een eigen verantwoordelijkheid om actief om te gaan met autonome ontwikkelingen zoals klimaatverandering en verzilting, en in te spelen op nieuwe kansen.
De gemeente schept de kaders en spant zich in om de ontwikkeling van de bedrijven zo nodig te faciliteren. De gemeente ziet het als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van sector en overheid om de land- en tuinbouw in Haarlemmermeer als economische én landschappelijke én culturele



Agrarische kerngebieden en transformatiegebieden in Haarlemmermeer

Metropolitane Landbouw

drager ook met minder grond blijvend te laten floreren.

Dit doet de gemeente
De hoofdlijnen van ons landbouwbeleid zijn:

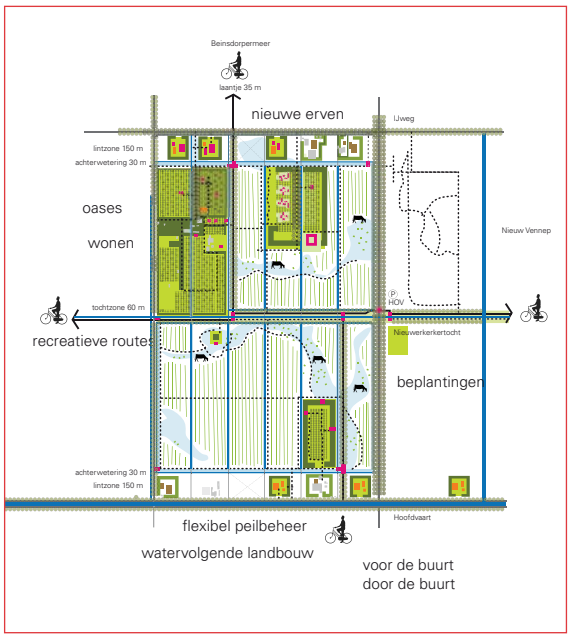
- *Bereikbaarheid*
  Het blijvende areaal landbouwgrond houden we zo veel mogelijk aaneengesloten en met landbouwwegen goed verbonden en bereikbaar. Door afwaardering van de polderlinten houden we deze wegen geschikt voor landbouwvoertuigen en recreatieverkeer. We houden de verbinding tussen het noordelijke en zuidelijke kerngebied open. Dit is van belang omdat enkele gespecialiseerde landbouwmachines in beide kerngebieden ingezet moeten kunnen worden.

- *Regie grondgebruik*
  De gemeente zet zich in om het tijdelijk grondgebruik in transformatiegebieden zodanig te regisseren dat ondernemers kunnen blijven boeren en tuinen in het gebied. Andere (overheids) partijen vragen wij om hetzelfde te doen. Bijvoorbeeld door kavelruil te promoten, gronden in tijdelijk gebruik uit te geven aan grotere, toekomstgerichte bedrijven, en andere grondeigenaren te stimuleren eenzelfde lijn te volgen.

- *Ontwikkelruimte*
  Agrarische ondernemers hebben behoefte aan meer ontwikkelruimte op hun erven. Niet alleen, in het geval van schaalvergroting, voor grotere stallen en schuren, maar ook, in het geval van ketenverbreding, voor de verwerking van producten of nieuwe functies en, in het geval van ketenverdieping, voor bijvoorbeeld bioraffinage en energiewinning. Of, wanneer een agrarisch bedrijf wordt stopgezet, voor bijvoorbeeld een extra woning of andere functies om het stoppen financieel mogelijk te maken.
  De mogelijkheden die we bieden zijn afhankelijk van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie Noord Holland, de ligging van het erf in de omgeving en de economische, maatschappelijke en ruimtelijke bijdrage van de ontwikkeling aan die omgeving. Indien mogelijk passen we de provinciale Ruimte voor Ruimteregeling toe voor transformatie naar woningbouw. De ruimtelijke kaders leggen we vast in een nader uit te werken beeldkwaliteitsplan, de welstandsparagraaf bij het bestemmingsplan.
  Om meer ontwikkelruimte te kunnen bieden staan we in de toekomst voor schaalvergrotende bedrijven met een agrarische hoofdfunctie ook grotere bouwblokken toe. Ook hier geldt dat we daarbij sturen op beeldkwaliteit, zodat de vergroting van het bouwblok bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit van het landschap. Bovendien is de maximale maatvoering geregeld in de Provinciaal Ruimtelijke Verordening.
  In de transformatiegebieden zullen de nevenfuncties van veel groter belang worden voor een gezonde agrarische bedrijfsvoering of in de plaats komen van de agrarische functie. Vooralsnog geldt dat de nevenfuncties de agrarische productie niet mogen hinderen maar in deze gebieden komt meer ruimte voor nevenfuncties in aard en omvang dan in de agrarische kerngebieden.

- *Aanpak verzilting*
  Voor de land- en tuinbouwsector is de beschikbaarheid van schoon, zoet water van groot belang. De meeste landbouwgewassen ondervinden schade van zout water in de bodem of het gietwater.
  In het centrale deel van Haarlemmermeer is verzilting reeds een gegeven. Her en der komen wellen voor en het zoutgehalte in de sloten loopt in droge perioden op. Doorspoeling in droge perioden is als gevolg van de klimaatverandering echter op termijn niet meer te garanderen.

Slimmer doorspoelen, het beter benutten van de zoetwaterlens, het isoleren van de zilte gebieden, flexibel peilbeheer, water bergen in open water, de aanleg van bredere sloten of polderuiterwaarden zijn mogelijke manieren om hier zo goed mogelijk mee om te gaan. De gemeente regisseert de ontwikkeling van deze oplossingen. Maar de agrarisch ondernemers hebben nadrukkelijk ook een eigen verantwoordelijkheid om te vernieuwen en zich aan de nieuwe situatie aan te passen. Veel wordt verwacht van de zogenaamde Water-planner voor agrariërs en waterbeheerders die wordt ingezet bij deze optimalisering van het zoetwatergebruik. Een nieuw instrument dat met lokale metingen, satellietgegevens en GPS op perceelsniveau precies aangeeft wat per teelt de ideale zoetwateraanvoer en het beregeningsregime is.



Buurderij

Deze Structuurvisie zet in op een zonering van de waterkwaliteit: van zoet water aan de randen van de polder naar zilter water richting de Hoofdvaart. De randen van de polder blijven daarmee ook in de toekomst het meest geschikt voor kwetsbare en hoger renderende gewassen. Terwijl in dat deel van onze gemeente ook een groot deel van de ruimtelijke ontwikkelingen is voorzien. We onderzoeken samen met de sector of de landbouw daarin een duurzame rol kan spelen. De zilte delen van ons gebied worden zo veel mogelijk geïsoleerd, om een zo groot mogelijk landbouwareaal zoet te houden. Landbouw-bedrijven in het zilte gebied, zullen moeten veranderen om ook in de nieuwe, zilte situatie goed te functioneren. Vanuit de landbouwsector is er een initiatief om, in een zogenaamde zilte proeftuin, de mogelijkheden hiervoor te onder-zoeken.

- *Proeftuinen*
  De gemeente wil faciliteren in denkkracht, contacten en planologische ruimte bij het realiseren van een aantal proeftuinen. Gedacht wordt aan de bovengenoemde zilte proeftuin, een verbredingsproeftuin à la de Buurderij of een mixlandschap in het oude glastuinbouwgebied Rijsenhout. Andere ideeën voor proeftuinen kunnen door ondernemers worden aangedragen. Vanzelfsprekend nemen zij, met hun kennis van zaken, het voortouw bij het ontwikkelen van proeftuinen.

Toetsingscriteria landbouw
Met betrekking tot de landbouw werken we voor de volgende onderwerpen toetsingscriteria uit:

Sociale duurzaamheid

- De bijdrage van de landbouw aan allerlei gemeenschappelijke recreatieve activiteiten. Bijvoorbeeld door nieuwe wandel- en fietsverbindingen door het landbouwgebied aan te leggen.
- De mogelijkheden die verbreding van de landbouw biedt voor een versterking van de beleving van het landschap en de participatie van stedelingen in de voedselproductie.
  Haarlemmermeer is een van de weinige landbouwgebieden, zo niet het enige landbouwgebied, van de Randstad. Mensen willen weer weten waar hun voedsel vandaan komt en of het verantwoord geproduceerd is en willen daar ook verantwoordelijkheid in nemen. Steden zijn feitelijk afhankelijk van het omringende land om aan voedsel te komen. Het 'platteland' krijgt daardoor een nieuwe betekenis voor de stedeling. Stadslandbouw is een groeiende trend en duurzaamheid blijkt steeds vaker dicht bij huis te liggen.
- De wijze waarop de agrarische sector als belangrijkste gebruiker en beheerder van de open ruimte kan bijdragen aan een inspirerende omgeving voor eigenaarschap en sociale ontmoeting.

Ruimtelijke kwaliteit

- Beeldkwaliteit bij vergroting van het bouwblok. Ontwikkelruimte voor schaalvergrotende bedrijven met een agrarische hoofdfunctie in de kerngebieden moet gepaard gaan met zorgvuldige inrichting van het erf, zodat het bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit van het landschap.
- Bestemmingen voor agrarische gebouwen en erven, die als gevolg van bedrijfsbeëindiging vrijkomen voor andere functies.
  Nieuwe bestemmingen die gevestigd worden in vrijkomende agrarische bebouwing met verkeersaantrekkende werking veroorzaken een onevenredig grote belasting van de oude polderwegen. Dit is strijdig met kwaliteit die in deze visie wordt nagestreefd voor de historische polderwegen. Bovendien veroorzaakt een te hoge verkeersbelasting van de polderwegen een ongewenste investering in verkeerstechnische aanpassingen en onderhoud van wegen.
- Maximale verdichting van de kopkavels bij verbreding en schaalvergroting.
  Het zicht vanaf de weg op het open agrarische land, tussen de bedrijfskavels door, is karakteristiek en essentieel voor de beleving van het landschap. Het is dan ook van belang dat de linten buiten de bebouwde kom niet aaneen groeien tot gesloten kopkavels die het zicht op het open land belemmeren.

Kernpunt

Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties

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. 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 Westelijke Ringvaartzone en Park21 met het Groene Hart en de kustzone.

5.9 Economie en werken

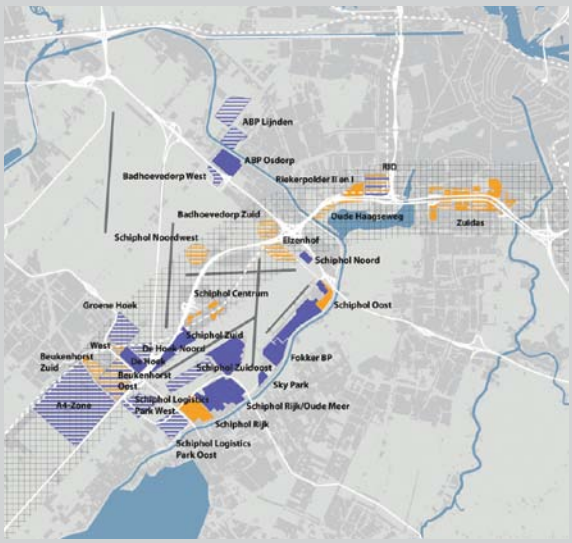
Om als Metropoolregio Amsterdam te blijven behoren tot de top 5 van Europese metropoolregio's is het van belang om een gezond evenwicht te creëren tussen vraag en aanbod van werklocaties. Het gaat daarbij niet alleen om de kwantiteit, maar vooral ook om de kwaliteit van werklocaties.
Dit betekent dat we voldoende, gedifferentieerde en toekomstbestendige werklocaties moeten bieden om aan alle uiteenlopende vestigingswensen van (potentiële) bedrijven tegemoet te komen.
Op deze wijze is de Metropoolregio Amsterdam in staat nieuwe werkgelegenheid aan te trekken en bestaande werkgelegenheid te behouden.
De strategie voor werklocaties richt zich op de inzet en versterking van kansrijke, onderscheidende werklocaties en kansrijke economische clusters. Onder deze clusters worden verstaan: logistiek en handel, ICT, (rode) *lifesciences,* zakelijke en financiële dienstverlening, creatieve industrie, *food* en *flowers,* en toerisme. In de Metropoolregio Amsterdam is de Amsterdam Economic Board opgericht. Dit is een samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstituten – met als doel de zeven economische topclusters in de Metropoolregio te versterken. De Board heeft een Kennis- en Innovatieagenda opgesteld, met een breed scala aan vernieuwende en verbindende initiatieven. Door een gerichte inzet op innovatiekracht wil de Board een schaalsprong in de regionale economie realiseren. Binnen de Board heeft Haarlemmermeer samen met Schiphol het voortouw bij de ontwikkeling van de logistieke sector. Logistiek is na zakelijke dienstverlening het grootste economische cluster in de Metropoolregio Amsterdam. Versterking van dit topcluster moet zich in fysieke zin vertalen in het realiseren van multimodale logistieke knooppunten, zoals Amsterdam Connecting Trade (ACT). ACT is voor de Metropoolregio Amsterdam een zeer interessante ontwikkeling, die de unieke kans biedt om lucht- en HST-vracht en andere modaliteiten met elkaar te verbinden. Voorwaarden daarvoor zijn het realiseren van een HST-*cargo terminal* en een Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV) tussen transferpunten in het multimodale systeem van ACT. Mogelijk komt daar nog een waterterminal bij.
Snelle, intelligente en klantvriendelijke douanefaciliteiten zijn cruciaal voor het versterken van de internationale concurrentiekracht van de logistieke sector en van ACT in het bijzonder.
Binnen de sector *Food and flowers* spelen de Greenports een sleutelrol. Haarlemmermeer wordt omgeven door de Greenport Aalsmeer/Schiphol, aan de oostzijde, en de Greenport Bollenstreek, aan de westzijde. Tussen deze Greenports bestaat complementariteit. Hun (onderlinge) bereikbaarheid is belangrijk en moet worden versterkt.

Haarlemmermeer

Het economisch beleid van de gemeente Haarlemmermeer is gericht op het versterken van de lokale/regionale economie, van de innovatieve logistieke faciliteiten en van de (inter)nationale kennis- en dienstverleningsfaciliteiten.
Haarlemmermeer vervult met de binnen haar grenzen gelegen werklocaties zowel voor het internationale topmilieu (corridor Zuidas-Schiphol) een rol, als voor het logistieke knooppunt van Schiphol (ACT) als voor het bedrijfsleven dat meer georiënteerd is op de (sub)regionale omgeving. Haarlemmermeer wil zich onderscheiden door het aanbieden van kwalitatief hoogwaardige en duurzame werklocaties en een heldere positionering hiervan.
Voor de toekomst moet rekening gehouden worden met een beperktere groei van de kantoorwerkgelegenheid dan de afgelopen decennia het geval was. Dit komt met name door een afnemende beroepsbevolking als gevolg van de vergrijzing en door veranderende kantoorconcepten waardoor

REVS

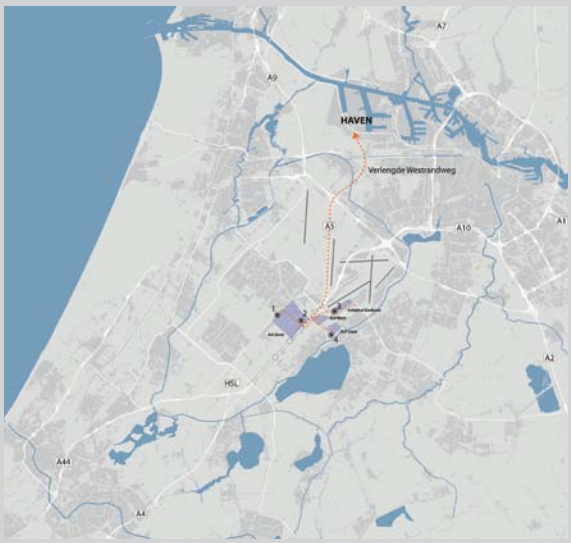
- Bedrijventerrein gepland
- Bedrijventerrein bestaand
- Kantoren gepland
- Kantoren bestaand
- Deels kantoor, deels bedrijventerrein



Ruimtelijk economische visie Schipholregio (REVS)

ACT & OLV

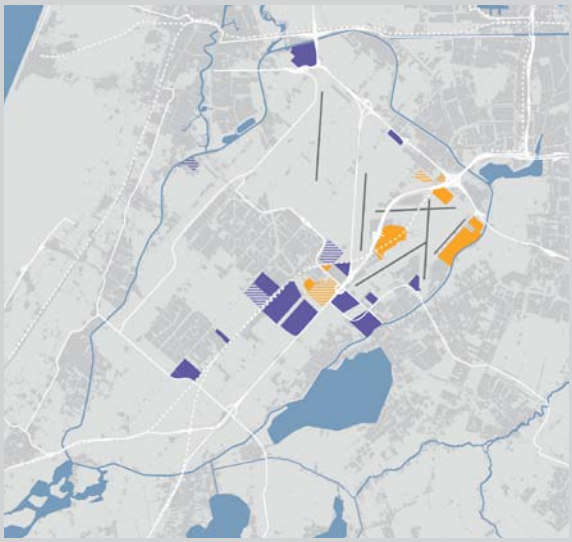
- OLV
- 1 HST Railterminal
- 2 Truckterminal
- 3
- 4



Amsterdam Connecting Trade (ACT) & OLV en de verbinding met de haven op kaart

Plabeka

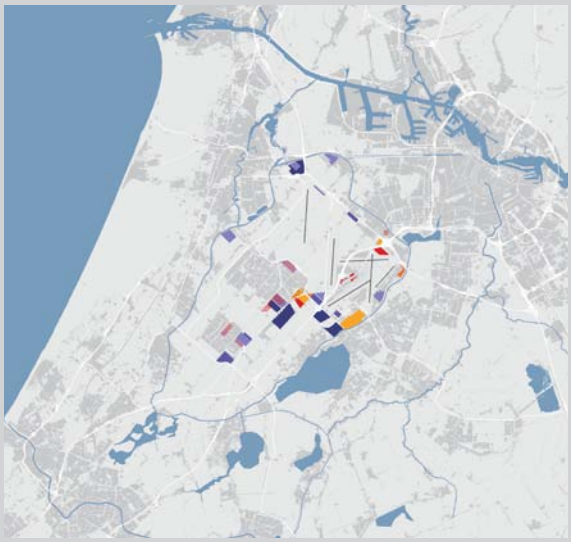
- Bedrijventerreinen na 2040
- Bedrijventerreinen 2010–204
- Kantoren 2040 na 2040
- Kantoren 2010–2040



Afspraken kantoren en bedrijven Platform bedrijven en kantoren (Plabeka)

Transformatiegebieden

- Groeigebieden
- Beperkte groeigebieden
- Balansgebieden
- Beperkingsgebieden
- Transformatie bedrijven/ kantoren met wonen
- Groeigebieden
- Beperkte groeigebieden
- Balansgebieden
- Beperkingsgebieden



Transformatiegebieden kantoren en bedrijven

werkplekken kleiner worden. Het eerste heeft met name gevolgen voor de omvang van de toekomstige uitbreidingscapaciteit. Het tweede zal ook een effect hebben op de omvang van de reeds bestaande kantoorwerkgelegenheid.

Om de aantrekkelijkheid van Haarlemmermeer voor bedrijven te behouden en versterken zetten we in op:
- het versterken van ons internationale profiel;
- de aanpak van leegstand;
- de herstructurering van bedrijventerreinen.

Versterken internationaal profiel
De kansrijke locaties in de gemeenten moeten samen een hoogwaardig en gedifferentieerd aanbod van kantoren en bedrijven bieden. Bij locaties die minder kansrijk zijn, onder andere. markttechnisch gezien, kiezen wij ervoor om deze te faseren na 2040. Naast een keuze voor de kansrijke locaties en het faseren van het aanbod op minder kansrijke locaties willen wij op bepaalde locaties nadrukkelijk inzetten op herontwikkeling en transformatie van de bestaande voorraad.

Voor kantorenlocaties en bedrijventerreinen wordt een onderscheid gemaakt tussen:
- kansrijke groeigebieden, waarbij het accent ligt op uitbreiding (nieuwe uitgiften);
- beperkt kansrijke groeigebieden, waar het accent ligt op herontwikkeling/transformatie met beperkte mogelijkheid tot nieuwe uitgiften;
- balansgebieden waarbij het accent ligt op herontwikkeling en in mindere mate op transformatie;
- beperkingsgebieden waar het accent ligt op transformatie en in mindere mate op herontwikkeling.

Plabeka en REVS
In 2007 is reeds een belangrijke stap gezet om de planning van de werklocaties zowel op Metropoolniveau als voor Haarlemmermeer beter op de vraag af te stemmen. De regio was hiermee een voorloper binnen Nederland. In een Uitvoeringsstrategie bedrijven en kantoren Metropoolregio Amsterdam van het Platform bedrijven en kantoren (Plabeka I) werd een fasering van nieuwe werklocaties vastgesteld. Deze fasering is weer overgenomen in de Ruimtelijke Economische Visie Schiphol 2009–2030, die op 11 juni 2009 door de gemeenteraad is vastgesteld. In maart 2012 heeft het Bestuursforum Schiphol de Ontwikkelingsstrategie REVS (Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio) vastgesteld.
De *Ontwikkelingsstrategie REVS* is een programma voor de ontwikkeling van internationaal georiënteerde bedrijfs- en kantoorlocaties in de REVS periode 2010–2030, met een accent op de periode 2010–2020.

Aanpak leegstand kantoren
Om lokaal en regionaal meer evenwicht te creëren in de vraag naar en het aanbod van kantoren en bedrijventerreinen, zet Haarlemmermeer in op het faseren van het aanbod voor kantoren en de aanpak van leegstand van kantoren. Aan nieuwbouw van kantoren zal zeker behoefte blijven, maar in een vervangingsmarkt moet nadrukkelijker nagedacht worden over de vraag of ook gekozen kan worden voor een herontwikkeling (sloop en nieuwbouw of hoogwaardige renovatie van bestaande locaties).
Dit kan alleen als de locatie nog aan de andere vestigingswensen van de bedrijven voldoet.
Om te voorkomen dat leegstand toeneemt, moet tegenover elke nieuwe kantoorontwikkeling ook het onttrekken van kantoorruimte staan.
Dit kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld door transformatie van het achtergelaten pand of door een functiewijziging naar bijvoorbeeld een hotel of (studenten)woningen. Daarbij moet worden opgemerkt dat het omzetten naar woningen niet bij alle werklocaties mogelijk is, vanwege het beperkingengebied van Schiphol.

Om leegstand te voorkomen en om kantorenlocaties en bedrijventerreinen aantrekkelijker te maken, stimuleren we de ontwikkeling van voorzieningen op deze locaties. De werknemers van nu willen tenslotte in hun werkomgeving kunnen lunchen, even wat boodschappen kunnen doen en hun kinderen in de buurt van hun werk naar de opvang kunnen brengen.

Herstructurering bedrijventerreinen
Haarlemmermeer zet in op het faseren van planaanbod voor bedrijventerreinen, en de herstructurering van bedrijventerreinen. Ook de markt van bedrijventerreinen wordt immers geconfronteerd met ontwikkelingen die leiden tot een veranderende vraag. De vraag verandert zowel in kwantitatief opzicht (op sommige plaatsen is sprake van krimp, of hooguit een vervangingsvraag en op andere juist van uitbreiding) als in kwalitatief opzicht (verandering in de economische sectorstructuur).
Om aan de uiteenlopende vestigingswensen van (potentiële) bedrijven tegemoet te komen moeten dus voldoende gedifferentieerde en toekomstbestendige locaties beschikbaar zijn. Van gemengd terrein voor zware industrie tot bedrijvenpark en binnenstedelijk terrein.
Voordat gekozen wordt om een nieuw bedrijventerrein aan te leggen bekijken we eerst zorgvuldig of die aanleg echt nodig is, want misschien zijn er ook wel mogelijkheden voor herstructurering en intensivering van bestaande locaties (SER-ladder). Nieuwe terreinen zullen echter wel nodig blijven om te voorzien in specifieke behoeften van bedrijven, maar ook om met deze nieuwe terreinen schuifruimte te creëren voor het in gang zetten van herstructurering op andere terreinen.
Door middel van goede monitoring worden vraag en aanbod beter op elkaar afgestemd en bijstelling van de ontwikkelingen vindt plaats op basis van behoefteramingen en opgaven. Dit doen we zowel in lokaal als in regionaal verband (Platform Bedrijven en Kantoren).

Het beheer en onderhoud van bestaande terreinen zijn gemeentelijke verantwoordelijkheden. Ook wordt jaarlijks een uitvoeringsprogramma opgesteld waarin de activiteiten op het gebied van herstructurering beschreven staan. Procesmanagement-, onderzoeksactiviteiten en fysieke maatregelen met betrekking tot herstructurering kunnen naast middelen aangevraagd bij de voorjaarsrapportage, onder andere gefinancierd worden uit provinciale HIRB-bijdragen, middelen uit het programma duurzaamheid, en de beheer- en onderhoudbudgetten. Met name bij fysieke herstructureringsmaatregelen op bedrijventerreinen waar het grijs (infrastructuur) of groen betreft kunnen er eveneens middelen beschikbaar gesteld worden vanuit de Reserve ruimtelijke investeringen Haarlemmermeer (RIH).

Relatie met andere thema's
Er is een belangrijke samenhang tussen de woningbouwopgave, de bereikbaarheid en de programmering van de kantoor- en bedrijventerreinen. De omvang en het tempo waarin woningbouw gerealiseerd wordt en de kwaliteit van de in- en externe bereikbaarheid van Haarlemmermeer, is van invloed op de grootte van de vraag naar werklocaties en daarmee ook op het tempo waarin nieuwe locaties gerealiseerd moeten worden.

Toetsingscriteria economie en werken
Met betrekking tot economie en werken werken we voor de volgende onderwerpen toetsingscriteria uit:

Sociale duurzaamheid
- De bijdrage van ontwikkelingen en plannen aan een evenwichtigere woon-werkbalans.
- De bijdrage van woonmilieu's en knooppunten aan mogelijkheden voor het nieuwe werken.
- De mogelijkheden om leegstaande kantoren (tijdelijk) te gebruiken voor andere functies.

Te denken valt aan onderwijs, wonen, horeca, sport, detailhandel.
- De wijze waarop bedrijventerreinen duurzaam geherstructureerd worden.
- De mogelijkheden voor functiemenging op bedrijventerreinen.
- De mogelijkheden voor functiemenging in woongebieden. Vooral door in de buurt woonachtige zzp'ers en kleine ondernemers de ruimte te geven, worden deze gebieden overdag levendiger én sociaal veiliger.
- De wijze waarop de versterking van het recreatief gebruik van de Ringvaart, de Ringdijk en de dorpen aan de Ringvaart kan bijdragen aan het ondernemerschap in de toeristische, agrarische, recreatieve en culturele sector.

Ruimtelijke kwaliteit
- De wijze waarop functiemenging ruimtelijke kwaliteit en levensvatbaarheid van plekken of gebieden kan vergroten.
  Als alle informatie op ieder moment overal beschikbaar kan worden gemaakt, kan werken (ontmoeten, bespreken, vergaderen, presenteren) overal plaatsvinden. Dit biedt mogelijkheden om combinaties te maken tussen publieke en commerciële dienstverlening. Met welke combinaties kunnen voorzieningen in kleine kernen levensvatbaar gehouden worden? Welke combinaties maken knooppunten aantrekkelijke brandpunten in het stedelijk gebied en voor welke levensstijl?
- De wijze waarop functiemenging kwaliteitsimpulsen kan genereren voor herontwikkelingsgebieden.

5.10 Luchthaven Schiphol

De Luchthaven Schiphol heeft een prominente plaats in Haarlemmermeer. Niet alleen in het gebruik van ruimte, maar ook sociaal-economisch. Schiphol levert een grote bijdrage aan de werkgelegenheid en aan de identiteit van Haarlemmermeer als vestigingsplaats met nationale en internationale oriëntatie. Daar tegenover staat dat het vliegverkeer zorgt voor hinderbeleving en ruimtelijke beperkingen.
De luchtvaartsector wordt wereldwijd gekenmerkt door vaak tegengestelde economische en maatschappelijke belangen. Aan de ene kant wordt de vraag naar luchtvervoer vergroot door globalisering, nieuwe zaken- en vakantiemarkten en een toenemende mobiliteit en aan de andere kant leiden beveiligingsmaatregelen, beschikbaarheid van infrastructuur en milieuoverwegingen tot beperkingen.
De luchtvaartsector zit wereldwijd weer in de lift. Dit merkt ook Schiphol. Na de dip van 2008 en 2009, zag Schiphol in 2010 het totaal aantal passagiers weer toenemen. Dit herstel heeft zich in 2011 voortgezet: de luchthaven verwerkte in 2011 10% meer passagiers dan in 2010 en zag het passagiersvolume met 49,8 miljoen de 50 miljoen naderen. De vracht steegmet 0,8% ten opzichte van 2011 naar meer dan 1,5 miljoen ton. Ook het aantal vliegtuigbewegingen is weer toegenomen in 2011: er werden 420.249 vluchten afgehandeld (bron: Schiphol Group, 2012).
De groei in de vraag naar luchtvaart is sterk gerelateerd aan economische groei. Met een nieuwe recessie voor de deur is het moeilijk te voorspellen of de groei verder zal aantrekken in de nabije toekomst. Ondanks deze onzekere tijden gaat Haarlemmermeer ervan uit dat de luchtvaartmarkt zich in de loop van de tijd zal herstellen en het aantal vluchten zal groeien tot het aan de Alderstafel afgesproken aantal van 510.000 vluchten per jaar in 2020.
Daarnaast zal naar verwachting in de toekomst de werkgelegenheid toenemen, aangezien steeds meer bedrijven zich in de nabijheid van Schiphol zullen vestigen. Mede hierdoor zal ook de vraag naar woningen toenemen en daarmee het aantal inwoners in Haarlemmermeer. Om aan deze vraag te voldoen zullen in Haarlemmermeer meer woningen gerealiseerd moeten worden.

Kernpunt

Synergie met Schiphol

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.
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 ligging van Schiphol, binnen de gemeentegrenzen van Haarlemmermeer, maakt van Haarlemmermeer een unieke gemeente. Naast lasten in de vorm van kerosinestank of geluidshinder hebben we ook veel baat bij Schiphol. We profiteren van de directe en indirecte werkgelegenheid van Schiphol en Schiphol maakt van Haarlemmermeer een internationaal aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven. Daarnaast is zij een ontmoetingsplaats van diverse modaliteiten. Schiphol geeft identiteit aan Haarlemmermeer en speelt een grote rol in het sociaal-maatschappelijke leven van de Haarlemmermeerders.
De maatschappelijke functie van Schiphol – ook in termen van het accommoderen van een wereldwijd netwerk van rechtstreekse verbindingen – is van cruciaal belang voor de Schipholregio. Dat belang raakt ook Haarlemmermeer. Vanwege de positieve en negatieve effecten van Schiphol op de omgeving is een nauwe publieke betrokkenheid bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven in samenhang met de ontwikkeling in de regio cruciaal.
Haarlemmermeer onderstreept dat bij een toenemende internationale concurrentie ook de kwaliteit van de omgeving een factor van belang is en dat dit geen exclusief gemeentelijke verantwoordelijkheid is. Vanuit de Bestuurlijke Regie Schiphol wordt deze visie gedeeld. De luchtvaartsector en het Rijk hebben een verantwoordelijkheid om te investeren in de omgevingskwaliteit en maximaal in te zetten op hinderbeperking. vanuit de optiek van het noodzakelijke draagvlak in de omgeving voor de ontwikkeling van de luchtvaart ('licence to operate') als vanuit marktperspectief van het aantrekken en vasthouden van internationaal georiënteerde economische clusters ook de luchtvaartsector en het Rijk een verantwoordelijkheid hebben voor de omgevingskwaliteit en de investeringen daarin, inclusief een maximale inzet op hinderbeperking. Voortbouwend op de gemaakte afspraken aan de Alderstafel vergt een verbeterde balans en effectieve relatie tussen de ontwikkeling van de luchtvaart en de omgeving:

- een verdere optimalisatie van vliegprocedures en vliegroute:
- een versterkte inzet op innovatie;
- een continuering van investeringen (en het beschikbaar stellen van de daarvoor benodigde middelen) in omgevingskwaliteit.

Duurzame relatie met Schiphol en de omgeving
In de toekomst zullen er nog meer mensen dan nu in de buurt van Schiphol wonen en/of werken. Voor de huidige en nieuwe inwoners van Haarlemmermeer streven we naar een zo goed mogelijke balans tussen de maatschappelijke lusten en de maatschappelijke lasten van het wonen in de buurt van een luchthaven van formaat. Om dat te realiseren is het van belang dat Haarlemmermeer een duurzame relatie onderhoudt met de luchtvaartsector (met als belangrijkste partijen Schiphol, KLM en de Luchtverkeersleiding Nederland), met andere betrokken overheden en met de inwoners zelf. Samen wisselen we kennis, informatie, standpunten en verwachtingen uit.
Aan de Alderstafel en in het Bestuursforum Schiphol bestaan deze duurzame relaties al, zowel bestuurlijk als ambtelijk. In de toekomst willen we deze nog verstevigen.
Samen met Schiphol is in de afgelopen jaren een strategische agenda opgesteld met onderwerpen en projecten waarop nadrukkelijk samengewerkt wordt en gezamenlijk successen geboekt kunnen worden. Speerpunten op deze agenda zijn:

- Duurzaamheid;
- Bereikbaarheid;
- Structuurvisie Haarlemmermeer/Masterplan Schiphol.

Uitwisseling van informatie met bewoners
Voortbouwend op het mede door Haarlemmermeer ondertekende convenant Omgevingskwaliteit

Middellange Termijn Schiphol is voor een duurzame relatie met bewoners een actieve uitwisseling van informatie tussen bewoners, Schiphol en gemeente een must. Vroegtijdige en deugdelijke informatie-verstrekking aan de inwoners van de Schipholregio over de ontwikkeling van de luchthaven in zijn algemeenheid en de geluidbelasting in het bijzonder is noodzakelijk als onderdeel van vermindering van hinderbeleving. Aan de Alderstafel is in Bestuurlijke Regie Schiphol-verband onder leiding van de Provincie Noord-Holland verder gewerkt aan de informatie-voorziening. Gekozen is om bij het Bewoners Aan-spreekpunt Schiphol (www.bezoekbas.nl) alle relevante informatie over Wonen bij Schiphol onder te brengen. Het direct en toegankelijk aanbieden van informatie voor huidige en toekomstige bewoners wordt door Haarlemmermeer van harte ondersteund. Sinds 2009 levert de gemeente daar via de website www.haarlemmermer.nl/wonen_en_leven/schiphol zelf ook een bijdrage aan. Op deze website wordt duidelijk uitgelegd wat er rond Schiphol allemaal gebeurt en wat de gemeente en andere partijen doen om de lusten en lasten die de aanwezigheid van de luchthaven met zich meebrengt in balans te houden. Ook wordt hier tijdig aangegeven waar, wanneer en waarom er afwijkend gevlogen wordt.

Toetingscriteria Luchthaven Schiphol

Met betrekking tot Luchthaven Schiphol werken we voor de volgende onderwerpen toetsingscriteria uit:

Sociale duurzaamheid

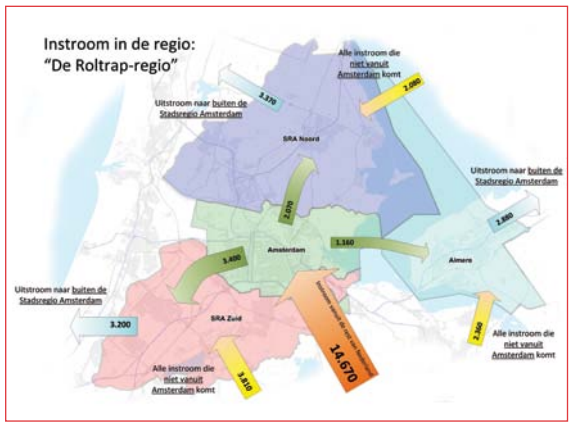
- De balans tussen economische betekenis en omgevingskwaliteit.
- De wijze waarop een duurzame relatie met inwoners tot stand wordt gebracht. Bijvoorbeeld door een betere informatievoorziening.
- De wijze waarop het 'Schipholgevoel' in de beleving van onze gemeente breder en tast-baarder wordt. Denk bijvoorbeeld aan samen-werking tussen scholen en de luchthaven. Leerlingen worden meer betrokken bij de lucht-haven door educatieve projecten, stages, colleges en werkbezoeken. Dit draagt bij aan de rand-voorwaarden voor sociale duurzaamheid 'eigenaar-schap' en 'ondernemerschap'.
- De wijze waarop Schiphol zijn maatschappelijke betrokkenheid bij de polder vormgeeft. 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 randvoorwaarden voor sociale duurzaamheid 'geborgenheid' en 'ontmoeting'

Ruimtelijke kwaliteit

- Een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de directe nabijheid van de luchthaven.
  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.
- Hoogwaardige en duurzame activiteiten die de lokale kwaliteiten respecteren en versterken.
  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.
- Beperken van de planologische schaduwwerking van vliegroutes. Dit geeft betere mogelijkheden voor een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor werknemers van (inter)nationale en/of aan Schiphol gelieerde bedrijven.

5.11 Wonen

Op het moment dat we deze Structuurvisie schrijven stagneert de woningproductie in heel Nederland en ook in onze gemeente. De verwachting is echter dat op de middellange en lange termijn wel weer vraag zal zijn naar nieuwe woningen om de zo belangrijke instroom in de regio te faciliteren.
In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zijn naar verwachting tot 2030 nog minstens 150.000 nieuwe woningen nodig zijn en daarna nog eens 150.000. Om ongewenste concurrentie te voorkomen en een uitgebalanceerd regionaal woningbouwprogramma te realiseren moeten we de woningmarkt samen met onze partners in de MRA analyseren en vervolgens volgens het complementariteitsprincipe onze plannen op elkaar afstemmen. Samen kunnen we de juiste mix aan woonmilieus en woningtypen aanbieden en op die manier bijdragen aan een (inter) nationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat, terwijl we tegelijkertijd de lokale kwaliteiten van de woningmarkt versterken.
Daarbij is het van belang de behoefteontwikkeling op langere termijn nauwlettend in het oog te houden, om te voorkomen dat de potentie van een locatie onderbenut wordt of dat de woningvoorraad op een te eenzijdige manier wordt uitgebreid.
Ook grijpen we terug op een belangrijk planologisch principe, namelijk dat eventuele toekomstig gewenste ontwikkelingen niet onmogelijk worden gemaakt en maken we inzichtelijk welke publieke opgaven op het gebied van infrastructuur, groen en water voorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling van verschillende woningbouwlocaties, zowel in de westelijke Haarlemmermeer als binnenstedelijk.



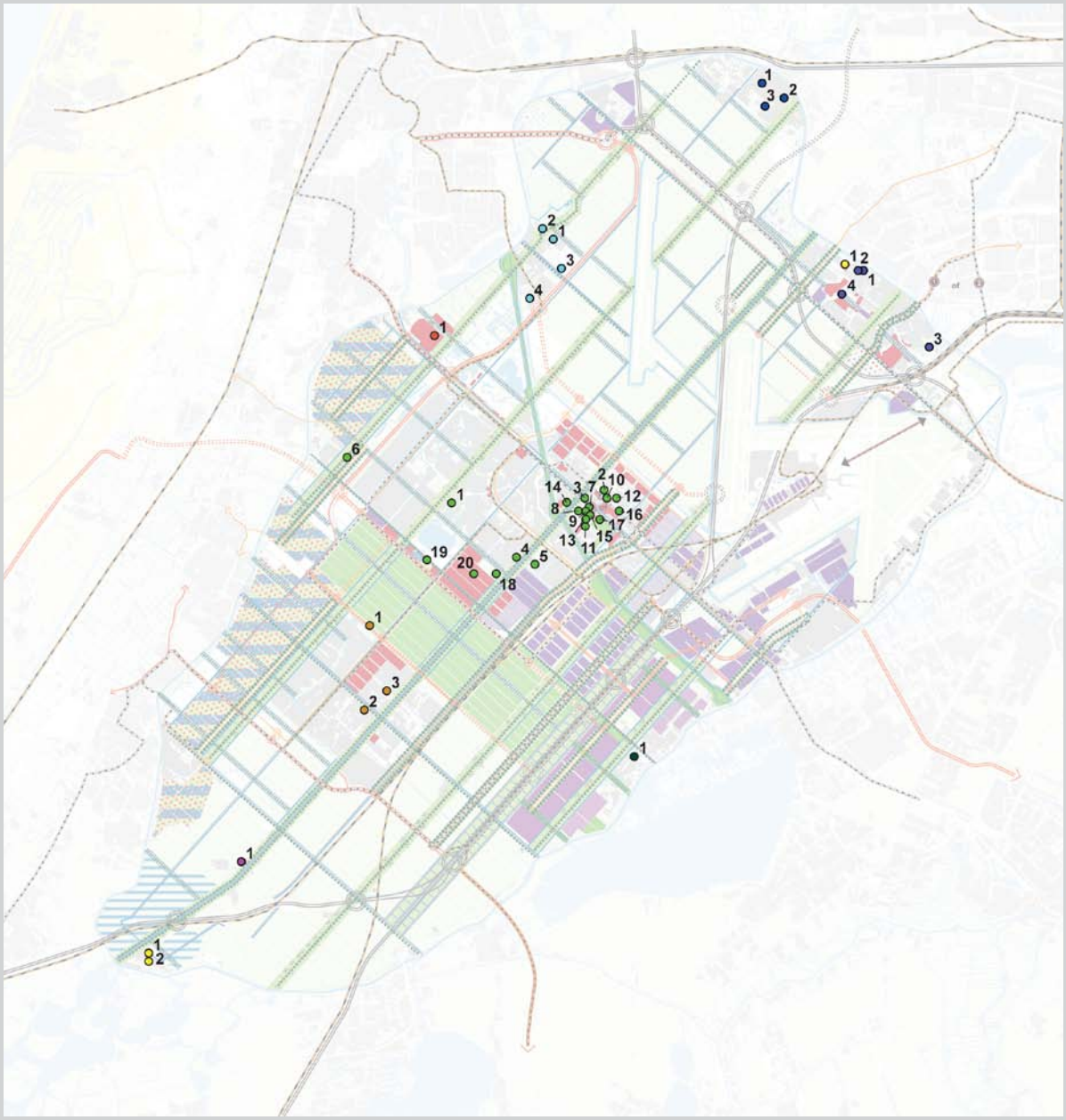
Roltrapmodel

Regionale woningmarkt

Op het niveau van de Metropoolregio Amsterdam is het nodig, buiten het maken van afspraken over aantallen, ook gezamenlijk te kijken naar de benodigde kwaliteiten van de bouwprogramma's. Het gewenste vestigings- en leefklimaat in Metropoolregio Amsterdam ontwikkelt zich gunstiger als de regiogemeenten de lokale programmering en herstructurering op elkaar afstemmen. Het is namelijk niet vanzelfsprekend dat de inspanningen van de afzonderlijke gemeenten ook het optimale aanbod opleveren voor de regio en de daarin te onderscheiden deelregio's.
De vraag is, gegeven dat regionale krachtenveld, in welke woningvraag Haarlemmermeer kan en wil voorzien. Deze vraag kan alleen in een regionale context worden beantwoord. De afstemming die daar voor nodig is, is des te noodzakelijker geworden, nu de woningmarkt zo stagneert.
Het in de Metropoolregio Amsterdam gehanteerde complementariteitprincipe zou moeten voorkomen dat er ongewenste concurrentie optreedt en zou er voor moeten zorgen dat er een uitgebalanceerd regionaal woningbouwprogramma wordt gerealiseerd.
De behoefteontwikkeling op de langere termijn moet daarbij nauwlettend in het oog gehouden worden, om te voorkomen dat de potentie van een locatie onderbenut wordt of dat de woningvoorraad op een te eenzijdige manier wordt uitgebreid.

Woningbouwlocaties BVR 2011

		aantal woningen
Abbenes		
1	Kalverlaantje	16
Badhoevedorp		
1	Orchideehof	14
2	Slingertuin	18
3	Lindehof	80
4	Masterplan Badhoevedorp	1450
Buitenkaag		
1	Zweilandstraat	10
2	Leidsemeerstraat	20
Hoofddorp		
1	IJweg	5
2	Nijverheidstraat 3	11
3	Deining	20
4	Dahliaweg	23
5	Aan de Vaart	30
6	Boseilanden	47
7	Markthof	48
8	Portale	57
9	Meerveste 2	60
10	Nijverheidstraat 15-17	63
11	Amvest Lugano	74
12	Eijkenhove	75
13	Binnenweg	100
14	Jansoniusterrein	102
15	Cinema Paradiso	126
16	Ewijkstraat	130
17	Aprisco	150
18	Sportpark Toolenburg	250
19	Zuidrand	1225
20	Toolenburg Zuid	1350
Lijnden		
1	Lijnden Q4	94
Nieuw Vennep		
1	Beinsdorpstraat	46
2	Noordrand	288
3	Nieuwe Kom	374
Rijsenhout		
1	Lanserhof II	23
Sein		
1	Cruquiushoeve - SEIN	1000
Vijfhuizen		
1	Mient/Baarsjesweg	20
2	Stellinghof	22
3	Kromme Spieringweg	30
4	Fuikweg	44
Zwanenburg		
1	Van der Laan	16
2	Wilgenlaan	20
3	Hart van Zwanenburg	60



Kaart met locaties BVR wonen 2011

Regionaal wordt gezocht naar de juiste mix aan woonmilieus en woningtypen. Dit is een mix die bijdraagt aan een (inter)nationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat en tevens de lokale/subregionale kwaliteiten van de woningmarkt versterkt.

- *Het roltrapmechanisme*
  Een belangrijke metafoor om aan te geven hoe de regionale woningmarkt functioneert, is het roltrapmechanisme.
  De instroom van jongeren, studenten en goed opgeleide startende werkers naar Amsterdam (ook vanuit Haarlemmermeer) is van groot belang voor de regio. Zij beginnen onderaan de roltrap en houden deze in beweging. Eenmaal hier vormen zij het draagvlak voor nog meer voorzieningen en bedrijvigheid en zijn zij als arbeidspotentieel een argument voor bedrijven om zich hier te vestigen. In een volgende (gezins)fase willen zij doorstromen naar een eengezinswoning in één van de regiogemeenten, zoals Haarlemmermeer. Ook daar zorgen zij voor het behoud van voorzieningen en zij beschermen de regio bovendien tegen krimp en ontgroening.
  Bij het klimmen op de woonladder is het essentieel dat er steeds een geschikte woning voor de volgende stap aanwezig is. Als dat zo is gaat het klimmen vanzelf en blijft de roltrap in beweging. Momenteel is dat echter niet het geval. Vraag en aanbod, instroom en doorstroom zijn niet goed op elkaar afgestemd. Niet op regionaal niveau en niet voor de wooncarrière die inwoners binnen hun gemeente of subregio willen maken. Extra inzet op een goede onderlinge afstemming is dus noodzakelijk.

Inzet op korte termijn
Wat concrete projecten betreft zetten we in de periode tot 2020 met name in op kleinschalige, goed faseerbare plannen, waarmee we een grote variëteit aan woningen kunnen aanbieden. Bij de ontwikkeling van nieuwe woonmilieus (zowel uitleg als transformatie) zal de marktvraag beter in beeld moeten worden gebracht. Dit geldt niet alleen voor Haarlemmermeer, maar voor de hele regionale woningmarkt.
In deze Structuurvisie wordt voor de korte termijn aangegeven dat we met name inzetten op kleinschalige, goed faseerbare plannen, waarmee we een grote variëteit aan woningen kunnen aanbieden. De ontwikkeling op middellange en langere termijn is in eerste instantie afhankelijk van de marktvraag. Vanuit ruimtelijk perspectief is het hierbij voor ons van belang dat woningbouwlocaties bestaande voorzieningen ondersteunen en zoveel mogelijk aansluiten op bestaande infrastructuur.
In principe bieden wij de mogelijkheid voor een grote variatie aan woonmilieus, zowel binnen- als buitenstedelijk. Met name de kwalitatieve vraag zal in nadere verkenningen van overheden en markt gezamenlijk moeten worden onderzocht.

Gemeente als regisseur
De komende jaren verandert onze rol in het woningbouwbeleid. We treden vaker op als regisseur en minder vaak als uitvoerder. Dat betekent dat de actoren in die processen een belangrijkere rol hebben in ruimtelijke ontwikkelingsprocessen.

Wonen en zorg
Door een vergrijzende bevolking en de tendens om zorgbehoevenden langer zelfstandig te laten wonen, neemt de behoefte toe aan woningen waarin men ook met een handicap goed uit de voeten kan. Het is belangrijk dat een significant deel van de woningvoorraad levensloopbestendig is. Bestaande woningen kunnen worden aangepast aan concrete wensen en bij nieuwe woningen zal afgewogen worden welk deel daarvan levensloopbestendig moet worden.

Veranderingen ten opzichte van gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek uit 2006
In het kader van de in 2006 vastgestelde gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek hebben de provincies Noord- en Zuid-Holland en het Rijk aan Haarlemmermeer gevraagd om in de periode tot 2020 minimaal 15.000 woningen te bouwen. Daarvan zouden 10.000 woningen in de westflank van de gemeente gebouwd worden, en 5.000 binnenstedelijk. In de gebiedsuitwerking was uitgegaan van 3.300 woningen voor Hoofddorp. Voor ruim 7.500 woningen in Haarlemmermeer is de planontwikkeling gestart. Deze locaties zijn in ieder geval als uitgangspunt opgenomen in deze Structuurvisie.

Sindsdien is echter een aantal zaken gewijzigd. De belangrijkste zijn:
1 Het Rijk heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte aangegeven dat binnenstedelijk ontwikkelen en transformeren vanuit duurzaamheid de voorkeur heeft boven buitenstedelijk ontwikkelen;
2 Het project Westflank is door de provincie Noord-Holland teruggegeven aan het Rijk. De ambitie om het hoogwaardige groenblauwe woonmilieu te realiseren wordt in de omgeving van de door het Rijk geplande hoogspanningsverbinding Randstad 380 kV niet meer haalbaar geacht. De mogelijkheden om in dit gebied woningen, water en groen te realiseren worden in 2012 opnieuw door de provincie bekeken;

Ladder voor duurzame verstedelijking
Bij het bepalen welke woningbouwlocaties prioriteit hebben, werken we met de 'ladder voor duurzame verstedelijking' uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze ladder bestaat uit de volgende stappen:
1 Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag naar bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties en andere stedelijke voorzieningen. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om een kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een specifiek woonmilieu) op regionale schaal.
2 Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3 Indien herstructurering of transformatie van bestaand bebouwd gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of deze vraag kan worden beantwoord op locaties die passend multimodaal ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Toetsingscriteria voor wonen
Met betrekking tot wonen werken we voor de volgende onderwerpen toetsingscriteria uit:

Sociale duurzaamheid
- De wijze waarop (toekomstige) woonmilieus aansluiten bij de leefstijlen van de bevolking. Locaties en gebieden worden niet zonder meer – top-down – gekarakteriseerd als laag- of hoog-dynamisch: er wordt aangesloten bij omstandigheden zoals die zich feitelijk ontwikkelen en bij de door de bevolking beleefde dynamiek. 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.
- De wijze waarop wonen in elke levensfase mogelijk wordt gemaakt. Haarlemmermeer heeft

een relatief grote woningvoorraad voor gezinnen, maar zal in de toekomst meer rekening gaan houden met woningen voor jongeren en senioren.
- De wijze waarop wonen en zorg gecombineerd kan worden. Dit kan bijvoorbeeld door levensloopbestendig te bouwen, maar ook door woonmilieus te creëren die erop gericht zijn wonen en zorg te combineren.

Ruimtelijke kwaliteit
- Afstemming van de inrichting van het publieke domein op het profiel en het karakter van de locatie. De verschillende woonmilieus hebben elk een eigen ruimtelijk karakter en een eigen dynamiek. De bijpassende leefstijlen kennen een verschillend gebruik van de publieke ruimte.
- Levensloopbestendigheid en flexibiliteit van de woonomgeving. Leefstijlen worden deels bepaald door de levensfase waarin mensen zich bevinden. Aan het begin van de wooncarrière is een nieuwe levensfase vaak aanleiding voor verhuizing. Op latere leeftijd neemt door eigenaarschap en gevoelens van verbondenheid de mobiliteit en verhuisgeneigdheid af. De toenemende vergrijzing verlangt niet alleen aanpasbaarheid van de woning, maar ook van de woonomgeving.
- Vroegtijdige en deugdelijke informatieverstrekking aan inwoners van de Schipholregio over de ontwikkeling van de luchthaven in zijn algemeenheid en de geluidsbelasting in het bijzonder.

5.12 Voorzieningen

In deze paragraaf beschrijven we eerst welke demografische en maatschappelijke ontwikkelingen van invloed zijn op ons voorzieningenbeleid. Daarna besteden we aandacht aan de algemene uitgangspunten voor voorzieningen en tot slot beschrijven we per beleidsterrein hoe we de voorzieningen in onze gemeente de komende jaren vorm willen geven.

Demografische ontwikkelingen
De bevolking van Haarlemmermeer zal de komende decennia verder groeien en in sommige gebieden hebben we te maken met ontgroening en vergrijzing.

- *Ontgroening*
  Ontgroening is de afname van het aantal jongeren in de bevolking doordat het geboortecijfer afneemt. De gemiddelde leeftijd stijgt. Deze ontwikkeling vindt plaats in de oudere delen van Hoofddorp en Nieuw-Vennep, in Zwanenburg en in Rijsenhout. In Badhoevedorp is dit effect al veel langer meetbaar.
  De afname van het aantal jongeren heeft hier onder andere gevolgen voor scholen, speelplekken en jongerenwerk. Het totale aantal kinderen en jongeren in onze gemeente stijgt overigens nog steeds. Dit komt vooral door de nieuwe aanwas in de Vinex-wijken.

- *Vergrijzing*
  Vergrijzing vindt vooral plaats in de historische kernen. Het absolute aantal ouderen (65+) in Haarlemmermeer zal in 2025 verdubbeld zijn. De vraag naar zorg zal daardoor toenemen.

Maatschappelijke ontwikkelingen
De volgende maatschappelijke ontwikkelingen zijn van invloed op ons voorzieningenbeleid.

- *Combinatie werk en zorg*
  De groei van arbeidsparticipatie van vrouwen en daarmee de toename van de combinatie werk en zorg maakt dat er in de toekomst een groter beroep wordt gedaan op kinderopvang. Om werk en zorg beter te kunnen combineren is er behoefte aan voorzieningen op weg naar werk of op weg naar school, kinderopvang, enzovoort. Door voorzieningen op knooppunten te plaatsen leveren we hier een bijdrage aan.

- *Voorzieningen deels via internet*
  Voorzieningen hoeven niet meer volledig fysiek bereikbaar te zijn. We zien nu al dat er veel in webshops wordt gekocht en voor de toekomst kunnen we ook denken aan de bibliotheek en aan vormen van onderwijs (e-learning) en van zorg (telecare) die via internet bereikbaar zijn.

- *Veranderingen in het sociale domein*
  De rol van maatschappelijke organisaties, gemeente en inwoners zal in het komende decennium sterk veranderen. Inwoners zullen meer aangesproken worden op hun eigen kracht en de eigen netwerken. Wanneer zij daarbij hulp nodig hebben, wordt deze zo vroeg (en preventief) mogelijk ingezet, bijvoorbeeld op scholen. Doorverwijzing naar tweedelijns instellingen (specialistische hulp) gebeurt alleen als de hulp in de wijk, bij de huisarts, op school of bij het Centrum voor Jeugd en Gezin echt niet voldoende blijkt te zijn.
  Voor de toekomst houden we rekening met nieuwe concepten van zorg en hulpverlening zoals buurtzorg, de sociale huisarts en wijkteams.

- *Voorzieningen en sociale duurzaamheid*
  Op welke wijze kunnen voorzieningen door hun ruimtelijke positionering bijdragen aan sociale duurzaamheid (geborgenheid, eigenaarschap, ontmoeting en ondernemerschap)?
  De programmering van maatschappelijke voorzieningen en een mix van kleinschalig werken op knooppunten zou een bijdrage kunnen leveren aan sociale duurzaamheid (met name aan ontmoeting en ondernemerschap). Hierbij speelt de vraag hoe netwerken en knooppunten zich verhouden tot de (te verwachten) leefstijlen in Haarlemmermeer.
  De programmering van knooppunten kan 'kleuren' naar gelang de dominante leefstijlen van de gebruikers van het knooppunt (zie 3.2.).

Algemene uitgangspunten voor voorzieningen
De algemene uitgangspunten voor voorzieningen in Haarlemmermeer zijn:

1 *Er is voldoende differentiatie in het aanbod van functies en voorzieningen*
  Kleine kernen hebben andere behoeften dan een Vinex-wijk bijvoorbeeld. Dit heeft te maken met leefstijlen, identiteit, en sociaal-economische en demografische verschillen.
2 *Complementariteit van voorzieningen (regionaal en lokaal)*
  We kijken steeds of het ontwikkelen van functies een toegevoegde waarde heeft en of er gebruik gemaakt kan worden van bestaande voorzieningen in de regio of in de gemeente. Die toegevoegde waarde kan bijvoorbeeld ook zijn dat de functie bijdraagt aan de identiteit van een kern of aan de economische ontwikkeling van Haarlemmermeer in zijn geheel.
3 *Voorzieningen zijn goed bereikbaar*
  Bereikbaarheid wordt zoveel mogelijk gewaarborgd of eventueel verbeterd door een adequate aansluiting op het openbaar vervoer, een afdoende infrastructurele ontsluiting van de voorziening en/of een goede digitale bereikbaarheid. Samenvoeging met andere functies is erg belangrijk; dit vermindert het aantal vervoersbewegingen.
4 *We zorgen voor voldoende ruimtelijke flexibiliteit om op veranderingen te kunnen inspelen*
  Er worden ruimtelijke reserveringen voor toekomstige voorzieningen gemaakt en toekomstige functieveranderingen maken we zowel planologisch als in gebouwen mogelijk.

- *Clustering voorzieningen*
  De clustering van voorzieningen op knooppunten in de infrastructuur heeft meerdere voordelen.

1 Het vergroot de bereikbaarheid van voorzieningen, meer functies onder een dak;
2 Het aantal kriskrasbewegingen wordt beperkt;

3 Het geeft de ruimte om een uitgebalanceerd sociaalruimtelijk programma te realiseren dat goed is afgestemd op de vraag van de gebruikers;
4 Rond de voorzieningen ontstaan vanzelf nieuwe mogelijkheden voor ontmoeting.

- *Voorzieningen buiten de knooppunten*
  Niet alle voorzieningen zijn geschikt voor clustering en voor sommige inwoners (de kwetsbaren bijvoorbeeld) zijn voorzieningen dichter bij huis soms wenselijk.
  Ook zijn er in de laag-dynamische delen van Haarlemmermeer veel minder (potentiële) knooppunten en sommige voorzieningen hebben hier te maken met een te kleine 'afzetmarkt'.
  In de kleine kernen moeten voorzieningen dan ook gebruik gaan maken van gezamenlijke (multifunctionele) accommodaties, allianties aangaan met commercieel uitgebate voorzieningen of ambulante vormen opzoeken (we kennen nu al de bibliobus en de rijdende winkel).
  Voor kernen aan de Ringvaart die zogenaamde dubbeldorpen vormen met gemeentes aan de andere kant van de Ringvaart, wordt de relatie met de overkant belangrijker. Wanneer we de Ringvaart niet als grens, maar als verbinding zien, wordt het ook mogelijk om de dubbeldorpen als één gebied te beschouwen. In de praktijk maken veel inwoners in deze gebieden al gebruik van voorzieningen aan de overkant. Voor de toekomst willen we dat beter in beeld brengen en samen met de buurgemeenten onze voorzieningen beter op elkaar afstemmen.

- *Voorzieningen dicht bij huis*
  Zorg aan kwetsbare groepen, sportvoorzieningen op buurtniveau (trapveldjes en basketballpleintjes bijvoorbeeld) en speelplekken kunnen het best een plek krijgen op buurtniveau. Onder andere omdat ze gericht zijn op doelgroepen die minder mobiel zijn, zoals kinderen en ouderen. Maar ook omdat juist op buurtniveau de kenmerken geborgenheid en eigenaarschap (sociale duurzaamheid) vorm kunnen krijgen. De hierboven genoemde voorbeelden van voorzieningen lenen zich daar goed voor. Inwoners van de buurt kunnen bijvoorbeeld een rol spelen bij het beheer en onderhoud van speelplekken, kleine voetbalveldjes en basketballveldjes, of bij het beheer van buurthuiskamers.

Voorzieningen per beleidsterrein

- *Sport*
  De gemeente ambieert het meervoudig gebruik van sportvoorzieningen. Sportvelden en andere sportvoorzieningen op wijkniveau – denk aan gymzalen/sportzalen van scholen, commerciële sportscholen, basketballpleintjes, trapveldjes en aansprekende buitenspeelplaatsen – worden zo veel mogelijk centraal in de wijken geplaatst. Zo wordt meervoudig gebruik van sportvelden en sportvoorzieningen mogelijk gemaakt en kunnen de voorzieningen ook een rol spelen als ontmoetingsplaats voor buurtbewoners.
  De voorkeur gaat uit naar het bouwen van sportzalen bij scholen in plaats van gymzalen (een sportzaal heeft de omvang van twee gymzalen), omdat sportzalen ook door verenigingen kunnen worden gebruikt. Sportvelden en sportvoorzieningen met een bovenlokale functie kunnen in de toekomst goed in de buurt van knooppunten geplaatst worden.
  De verwachting is dat de behoefte aan ruimte voor binnensport de komende tien jaar aansluit bij de behoefte aan de sportvoorzieningen voor scholen. Dat betekent dat we ervoor moeten zorgen dat bijvoorbeeld twee gymzalen kunnen worden samengevoegd tot één sportzaal of zelfs drie gymzalen kunnen worden samengevoegd tot een sporthal. Hoe de verschillende zalen worden vormgegeven hangt af van de verschillende vormen

van medegebruik en kan dus per locatie verschillen. Bij buitensport zijn er tot 2020 meer sportvelden nodig voor honkbal/softbal, hockey en voetbal. Na een enorme piek in de afgelopen jaren bij tennis, is voor deze sport nu een afnemende belangstelling waarneembaar.
Bij de verdere ontwikkeling van de westkant van Haarlemmermeer worden, afhankelijk van het aantal nieuwe woningen, tennisbanen, hockey- en voetbalvelden aangelegd.

- *Onderwijs en kinderopvang*
  We sturen op een evenwichtig en samenhangend onderwijsaanbod in de verschillende wijken en kernen, dat in kan spelen op situaties van 'groei en krimp'. Scholen hebben de eigenschap dat het aantal leerlingen variabel is; het aantal scholieren per school is dynamisch. Daarom is het belangrijk om daar bij het ontwikkelen van nieuwe wijken rekening mee te houden en te zorgen voor voldoende planologische reserveringen om (piek) groei van onderwijsvoorzieningen op te vangen. Gebouwen waarin onderwijs wordt gegeven dienen zo veel mogelijk ruimtelijk en functioneel aan te sluiten bij de omgeving. De betekenis van schoolgebouw voor een wijk is veranderd.
  Er komt meer samenhang tussen peuterspeelzalenbeleid, kinderopvang, brede school en onderwijsachterstandenbeleid (o.a. voor- en vroegschoolse educatie). In de toekomst komt er één pedagogische basisvoorziening waarin kinderopvang en peuterspeelzaal volledig geïntegreerd zijn.
  In het Integraal Huisvestingsplan Onderwijsvoorzieningen is aangegeven dat voor elke school in de nabijheid voor buitenschoolse opvang gezorgd moet te worden. Buitenschoolse opvang op verwijsafstand (2 kilometer) is het uitgangspunt. Geclusterde BSO, bij voorkeur in een eigen ruimte van de aanbieder, is daarbij een goede invulling van de taak van schoolbesturen om mogelijkheden te bieden voor tussen- en buitenschoolse opvang. Bij leegstand kunnen onderwijsruimten eventueel worden verhuurd aan opvangaanbieders.

- *Brede school*
  De brede school is een samenwerkingsverband tussen onderwijs, opvang, welzijn en zorg. Dit samenwerkingsverband biedt een doorlopende ontwikkellijn en brede ontwikkelingskansen aan alle kinderen, in het bijzonder aan degenen die deze kansen minder vanzelfsprekend krijgen. De gemeente biedt scholen in zogenaamde impulswijken (gebieden die extra aandacht nodig hebben) en scholen in nieuw te ontwikkelen wijken en kernen de kans om brede school te worden.
  In nieuw te ontwikkelen wijken zullen eventuele brede scholen in overleg met betrokken partners en afhankelijk van de wensen vanuit de wijk worden ontwikkeld.
  Voor zo ver mogelijk zullen wijkvoorzieningen en scholen hier worden geclusterd. In bestaande wijken zal een en ander afhankelijk zijn van de ruimtelijke mogelijkheden. In deze wijken moet zo veel mogelijk gebruik gemaakt worden van de bestaande structuur.

- *Krimp primair onderwijs*
  Tot 2020 zien we door autonome ontwikkelingen krimp van het aantal leerlingen in het primair onderwijs en groei in het voortgezet onderwijs. De bouw van grote aantallen nieuwe woningen in de toekomst kan daar voor bepaalde gebieden verandering in brengen, maar de hierna volgende vertaling naar gebieden gaat alleen uit van de autonome ontwikkelingen.
  Voor het primair onderwijs betekent dit dat locaties zullen moeten sluiten of worden verplaatst of samengevoegd. In Hoofddorp Noord en Oost is door krimp veel leegstand. Op de lange termijn zou echter door verdere

ontwikkeling van Hoofddorp Noord weer groei kunnen optreden. In Vijfhuizen hebben we te maken met een vergelijkbaar scenario. Er zijn oplossingen voor de middellange termijn en voor de lange termijn (bij verdere ontwikkeling van de westelijke Haarlemmermeer en Stichting Epilepsie Instellingen Nederland (SEIN) zal er wellicht weer sprake zijn van groei).
Floriande heeft op korte termijn te maken met snelle krimp. Tijdelijke onderwijsvoorzieningen (schoolwoningen) kunnen hier afgestoten worden.
Ook in Overbos en Toolenburg is sprake van krimp. In Overbos zal op termijn waarschijnlijk een locatie moeten sluiten, in Toolenburg zullen waarschijnlijk geen extra scholen gerealiseerd worden.
In Bornholm en Pax is sprake van een stabiele situatie.
In Nieuw-Vennep hebben de scholen nu al te maken met leegstand en zal het aantal leerlingen nog verder krimpen. Ook hier zal wellicht een onderwijsvoorziening minder overblijven.
Getsewoud daarentegen wordt tot 2020 geconfronteerd met groei. Noodvoorzieningen en tijdelijke voorzieningen volstaan niet: uitbreiding is noodzakelijk. Een en ander wordt bezien in samenhang met de voorzieningen in de bestaande wijken van Nieuw-Vennep, waar sprake is van krimp.
In Zwanenburg gaat men op termijn terug naar drie schoollocaties.
In Rijsenhout en Lisserbroek blijft het aantal leerlingen de komende jaren stabiel.

- *Groei voortgezet onderwijs*
  Voor het voortgezet onderwijs bekijken we integraal waar extra huisvesting nodig is.
  In ieder geval zal naar verwachting in 2014 een nevenvestiging van het Haarlemmermeer Lyceum in het zuiden van Hoofddorp (de Zuidrand) worden gerealiseerd.
  Op de langere termijn zal wellicht nog een tijdelijke locatie voor voortgezet onderwijs nodig zijn.
- *Middelbaar beroepsonderwijs*
  In de gemeente Haarlemmermeer zijn twee ROC's, regionale opleidingscentra, te weten het Nova College in Pax en het luchtvaartgerichte ROC van Amsterdam in Graan voor Visch.
  Bij een groei van het inwoneraantal, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van het westen van Haarlemmermeer, zal met name het aantal leerlingen voor het Nova College toenemen.
  Als gemeente zijn wij niet verantwoordelijk voor de huisvesting van MBO-scholen, maar we moeten hier in onze ruimtereserveringen wel rekening mee houden.

- *Hoger onderwijs*
  De gemeente heeft de ambitie om in de toekomst hoger onderwijs aan te trekken om zo de relatie tussen onderwijs en arbeidsmarkt in de regio te versterken en de mogelijkheden voor innovatie te vergroten. Haarlemmermeer wil daarbij een proeftuin zijn voor nieuwe vormen van samenwerking tussen onderwijs, bedrijfsleven en overheden. Denk daarbij aan innovatieve vormen van onderwijs, deels virtueel, deels op alternatieve – wellicht tijdelijke – locaties, en deels binnen bedrijven. Dit vraagt geen ruimtelijke reserveringen in een Structuurvisie, maar wel ruimte voor functiewijzigingen in de bestemmingsplannen.
  Hoger onderwijs is er bij uitstek bij gebaat om nabij een knooppunt gesitueerd te zijn.

- *Sociaal-culturele accomodaties*
  Elke kern of wijk heeft een laagdrempelig ontmoetingspunt (dit hoeft geen sociaal-culturele accommodatie te zijn, maar kan ook een andere vorm hebben). Dit ontmoetingspunt is gericht op een breed publiek van dorps- en wijkbewoners, en in het bijzonder op ouderen, jongeren, mensen

met een beperking, chronisch zieken en andere kwetsbare groepen.
Samenwerking met andere voorzieningen in multifunctionele accommodaties en met scholen is gewenst.
In de toekomst zullen beheer en exploitatie van deze accommodaties veranderen, evenals het sociaal-cultureel werk. Sociaal-culturele accommodaties zouden dan bijvoorbeeld ook de vorm kunnen hebben van 'buurthuiskamers' die bewoners en gebruikers zelf in beheer hebben. De sociaal-culturele accommodatie is een voorziening die zijn meerwaarde in het gebied heeft – op wijk- of buurtniveau – en is minder geschikt om in de nabijheid van een knooppunt buiten de wijk te plaatsen (tenzij knooppunt aansluit bij het verzorgingsgebied van de accommodatie).

- *Jongeren*
  We streven naar een gevarieerd activiteitenaanbod voor jongeren, met voldoende spreiding. Het accent moet daarbij liggen op activiteiten in plaats van accommodaties, op vraag in plaats van aanbod en op actieve in plaats van passieve deelname. Accommodaties moeten multifunctioneel en flexibel gebruikt worden.
  Daar waar jongeren in een situatie van achterstand en/of achterstelling dreigen te raken, nemen we onze verantwoordelijkheid door het subsidiëren van jongerenwerk en als dat nodig is door het aanbieden van accommodatie.
  Daarnaast zorgen we voor de randvoorwaarden om andersoortige voorzieningen mogelijk te maken. Denk bijvoorbeeld aan het aanbod van vrijwillig jeugd- en jongerenwerk en commerciële horeca.

- *Speelplekken*
  Bij toekomstige nieuwbouw, herinrichting of in- en uitbreidingen zorgen we voor een netwerk aan speel-, sport- en ontmoetingsplekken met een kwalitatieve inrichting en een optimale ligging. Ook het meervoudig gebruik van schoolpleinen maakt hier deel van uit.
  Bij nieuwbouw zal er een aantal jaren grote behoefte zijn aan speelplekken. Voor de toekomst is er ruimte en flexibiliteit nodig om, als de leeftijdsopbouw van de wijk en buurt verandert, andersoortige speel- en ontmoetingsplekken te kunnen aanleggen. Wij reserveren dan ook voldoende ruimte voor speel-, sport- en ontmoetingsplekken, volgens de normen uit de nota Spelen, sporten en ontmoeten in de buitenruimte, in relatie tot de te verwachten aantallen 0- t/m 18-jarigen.
  Ook zorgen wij bij de vernieuwing van bestemmingsplannen voor bestaande wijken en bij het ontwikkelen van bestemmingsplannen voor nieuwe wijken, voor voldoende vrijheid om binnen de bestemmingen 'groen', 'verkeer' en 'maatschappelijke voorzieningen' speel-, sport- en ontmoetingsvoorzieningen te kunnen aanleggen.

- *Zorg*
  Bij de keuze voor de locatie van zorgvoorzieningen is de aanwezigheid van andere functies een belangrijke factor om rekening mee te houden. Voor een deel van de doelgroep (ouderen, chronisch zieken of mensen met psychische of psychiatrische problemen) zijn sociale contacten heel belangrijk. Ook voor bezoekers en begeleiders van de zorgvragers is de aanwezigheid van niet-zorgfuncties van belang, omdat dit het bezoek aan zorgvoorzieningen aangenamer maakt. De zorgvoorziening als ontmoetingspunt kan vorm krijgen door deze te combineren met andere functies en/of door clustering in een gezondheidscentrum.
  In de toekomst zal *telecare* een deel van de zorg op fysieke locaties kunnen overnemen, maar deze vorm van zorg zal vrijwel altijd aanvullend zijn op

de *face-to-face* zorg en is niet of minder geschikt voor kwetsbare zorgvragers.
Bij de zorg voor ouderen (75+) is een belangrijk aandachtspunt de bereikbaarheid; slechts 30% van de Haarlemmermeerse ouderen woont dicht (< 500 meter) bij een zorgcentrum.
De komende jaren moet dan ook veel aandacht uitgaan naar het realiseren van voldoende zelfstandige woningen voor senioren in de buurt van welzijns- en zorgdiensten. Dit vraagt meer aandacht voor het in samenhang programmeren van woningbouw of woningverbetering en welzijns- en zorgvoorzieningen. Het 'woonzorgzoneconcept' kan bijvoorbeeld een oplossing zijn. In zijn meest ideale vorm is dit een barrièrevrije, verkeersveilige en sociaal veilige buurt waarin welzijnsdiensten, zorg en de producten voor dagelijks levensonderhoud binnen handbereik liggen. Daarnaast is ook het bereikbaar maken van voorzieningen die niet – of niet voor iedereen – voldoende dicht bij hun doelgroep liggen van belang. Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door goede ov-verbindingen.
We houden rekening met de verschillende doelgroepen van zorg. Enerzijds hebben we te maken met de reguliere zorg voor inwoners die voldoende zelfredzaam zijn, anderzijds met (specialistische) zorg voor de kwetsbare groepen in de samenleving. Met name deze groepen hebben behoefte aan goed bereikbare zorg, dicht bij huis, waar zij ook anderen kunnen ontmoeten. Voor deze groepen is zorg op knooppunten buiten de wijken minder geschikt. Zorg waarbij dit laatste niet het geval is zou wel geclusterd kunnen worden bij een knooppunt, bijvoorbeeld bij het Spaarne Ziekenhuis.

- *Cultuur*
  Vier grote culturele voorzieningen vormen samen een cultuurcluster in het Cultuurgebouw in Hoofddorp. Deze locatie heeft een hoge plaatswaarde, maar een lage vervoerswaarde, waardoor het op dit moment niet automatisch een logisch knooppunt vormt. Voor de toekomst heeft de locatie echter wel potentie als knooppunt. Voor alle culturele instellingen geldt dat zij waar mogelijk naar de inwoners toe zullen bewegen. Zo kunnen zo veel mogelijk inwoners deelnemen aan of kennis nemen van culturele projecten.
  In de toekomst houden we ook rekening met een verbetering van de museale functie in onze gemeente. Vanuit de knooppuntgedachte kan zo'n functie een plek krijgen in de buurt van museum Cruquius of in een netwerk van kleinere voorzieningen op het gebied van educatie en presentatie in een aantal kernen.

- *Horeca*
  We streven naar behoud en versterking van een goed en aantrekkelijk horeca-aanbod, voor inwoners, zakelijke bezoekers en toeristen. Het versterken van de centrumfunctie van Hoofddorp en Nieuw-Vennep, met ruimte voor dynamiek en vernieuwing, draagt hieraan bij. Bij deze ontwikkeling is expliciet ook aandacht voor de mogelijkheden voor bestaande horecagelegenheden.

- *Detailhandel*
  Het aanbod van detailhandel komt tot stand op basis van investeringen door de markt.
  De gemeente faciliteert en het uitgangspunt daarbij is om commerciële voorzieningen te clusteren, zodat voldoende attractie ontstaat.
  De komend jaren faciliteren we ook de veranderingen in de detailhandel, die zal inspelen op de veranderingen in de samenleving.
  De trend is dat er steeds minder vierkante meters winkeloppervlakte nodig zijn. Dit komt onder meer door de ontwikkeling van het winkelen via internet. Daardoor zullen op langere termijn niet

alle wijkwinkelcentra hun bestaansrecht houden. Waarschijnlijk leidt dit tot een versterking van de overige winkelcentra. Knooppunten in nieuw te ontwikkelen gebieden lenen zich ervoor om ook detailhandel te programmeren als zij structureel beschikken over voldoende mogelijke klanten. Supermarkten functioneren als dragers van wijkcentra, daarom is het staand regionaal en provinciaal beleid om deze in de wijken te handhaven.

Toetsingscriteria voor voorzieningen
Met betrekking tot voorzieningen werken we voor de volgende onderwerpen toetsingscriteria uit:

Sociale duurzaamheid
- De wijze waarop funties en voorzieningen aansluiten bij de dominante leefstijlen in een kern of wijk. Een goede aansluiting kan eigenaarschap en gevoelens van geborgenheid versterken.
- De locatie van voorzieningen. Op de juiste plek kunnen voorzieningen bijdragen aan de identiteit van een kern of wijk.
- De bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen in termen van infrastructuur, ov-verbindingen, digitale toegankelijkheid en toegankelijkheid voor mensen met beperkingen.
- De bijdrage van de combinatie van functies op een plek of in een gebouw aan ontmoeting en ondernemerschap.
- Flexibiliteit in gebouwen en plannen om toekomstige functieveranderingen mogelijk te maken.
- De wijze waarop de programmering van knooppunten (aanbod van functies en voorzieningen) bijdraagt aan ondernemerschap en ontmoeting.
- De wijze waarop attracties en evenementen de inwoners van Haarlemmermeer en de regio nieuwe podia bieden om elkaar tegen te komen en hun omgeving te beleven. Dit draagt bij aan ontmoeting.
- De wijze waarop kleinschaligere ruimtevragende activiteiten, zoals culturele broedplaatsen, kunnen bijdragen aan het ondernemerschap in Haarlemmermeer.
- De bijdrage van cultuurhistorische voorzieningen aan de zichtbaarheid en de beleefbaarheid van de geschiedenis van de polder en zijn mensen. Dit versterkt de identiteit van de polder en het gevoel van de mensen er gezamenlijk deel van uit te maken. Het Cruquiusgemaal is hier een voorbeeld van.

Ruimtelijke kwaliteit
- Passende grootschalige attractieve programma's voor het hoogdynamische deel van de polder. Door binnen de Randstad ruimte te bieden voor ruimtevragende programma's kan de 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.
- De manier waarop internationale evenementen op een hoogwaardige, langdurige manier een positief effect kunnen hebben op de ruimtelijke ontwikkelingen.
- De bijdrage van lokale culturele en maatschappelijke programma's aan een vitaal cultuurhistorisch netwerk.
- Economisch levensvatbare combinaties van voorzieningen (maatschappelijk, cultureel) en commerciële activiteiten voor kleine kernen in multifunctionele huisvesting.
- Vestiging van voorzieningen passend bij knooppunten, afhankelijk van het omringende woonmilieu. Door de juiste voorzieningen bij de ((h)ov-haltes te situeren kunnen dagelijkse activiteiten in een ketenverplaatsing samenkomen. Op deze manier wordt het gebruik van openbaar vervoer aantrekkelijker en neemt de plaatswaarde van de halte toe.

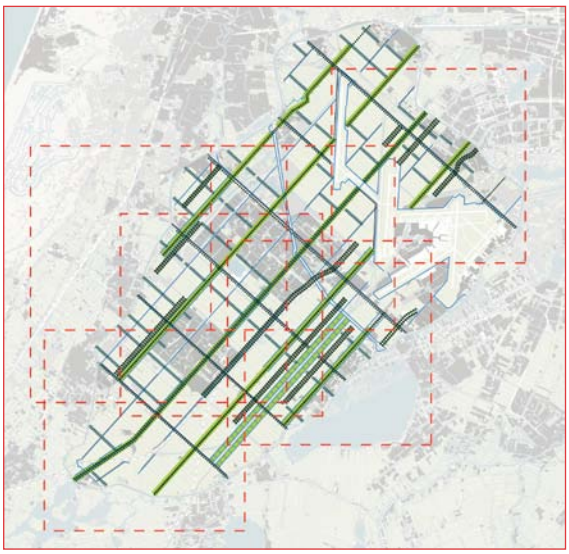
Hoofdstuk 6

Het ruimtelijk raamwerk uitgewerkt op gebiedsniveau

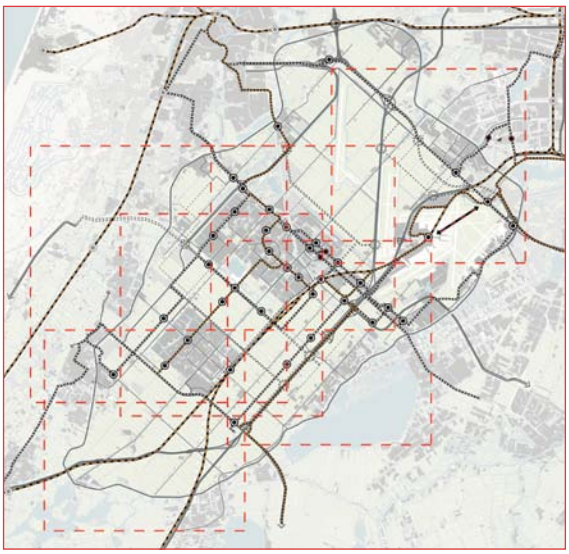
6.1 Inleiding

De structuurvisie brengt samenhang in beeld en geeft op hoofdlijnen kaders voor sturing van de ruimtelijke ontwikkeling. Het geschetste raamwerk biedt ruimte voor alle denkbare ontwikkelingen in de tijd. Zoals het er nu naar uitziet zal de uitvoering van alle geschetste ontwikkelingen langer duren dan de twintig jaar waar deze structuurvisie over uitkijkt. Welke keuzes er ook worden gemaakt, er zullen altijd legio onzekerheden blijven, zelfs op korte termijn. Op dit moment is het moeilijk een voorspelling te doen over de ontwikkeling van de markt voor woningen, kantoren of bedrijfsruimte? De structuurvisie geeft daarom de mogelijkheid om flexibel in te spelen op toekomstige ontwikkelingen op basis van de vraag uit de markt. Om adequaat te kunnen sturen in dit proces is het van belang inzicht te hebben in de samenhang tussen ontwikkelingen en de publieke opgave die daar mee samen hangt. Als een bepaald gebied in ontwikkeling komt, welke wegvakken, waterlopen en (groen)voorzieningen dienen daarvoor dan gerealiseerd te worden? Om vervolgens te kunnen bepalen welke publieke middelen (gemeente, provincie, Rijk) daarvoor moeten worden aangesproken en wat in het kostenverhaal moet worden ondergebracht. Aangezien niet overal tegelijk geïnvesteerd kan worden, vraagt dit om het maken van duidelijke keuzes.

Dit hoofdstuk vormt de basis voor het maken van die keuzes in de tijd. Het is een sturingsinstrument voor de besluitvorming in de toekomst, afgestemd op de vraag. De in dit hoofdstuk aangegeven afhankelijkheden en samenhang vormen de basis voor de ontwikkelstrategie. Autonoom zijn de ontwikkelingen die 'onomkeerbaar' zijn, onafhankelijk van nog te nemen besluiten over andere ontwikkelingen. De overige ontwikkelingen dienen in het kader van de ontwikkelstrategie en volgordelijk aan elkaar gerelateerd te worden.



Raamwerk

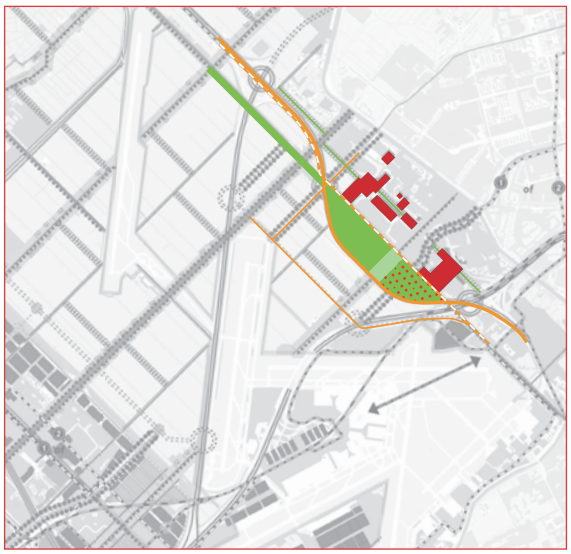


Kaart met de samenhangende gebieden in de polder

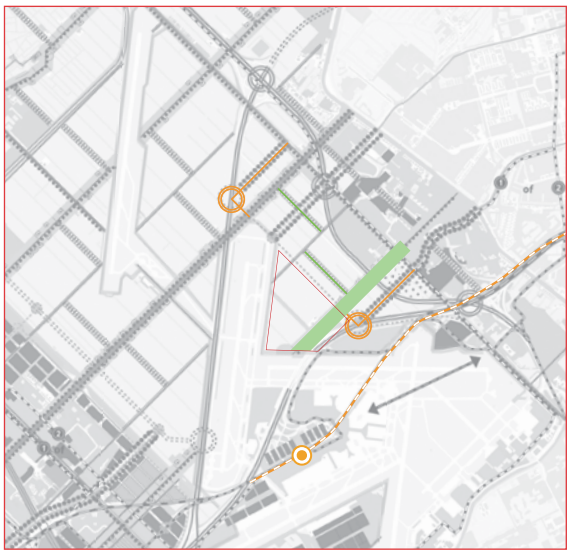
Er zijn grofweg zes samenhangende gebieden te onderscheiden die in de volgende paragrafen uitgewerkt worden.

6.2 Het noorden

De belangrijkste opgave voor het noorden van de polder is de gebiedsontwikkeling van Badhoevedorp. Dit project bestaat uit de omlegging van de rijksweg A9 en de bijbehorende aanleg van nieuwe woningen, bedrijven- en kantorenterreinen, (sport)voorzieningen en groengebieden. De omlegging van de A9 vergroot de leefbaarheid in Badhoevedorp aanzienlijk en zorgt ervoor dat het dorp weer één geheel wordt.
Een tweede opgave voor het noorden van de polder is de ontwikkeling van de Schipholdriehoek en het leggen van een verbinding tussen de Zuidas en Schiphol.
De Schipholdriehoek, een gebied van 730 hectare tussen de A4, de A5 en de A9, ontleent zijn kracht en kwaliteit aan zijn strategische ligging, vlakbij Luchthaven Schiphol, en zijn uitstekende bereikbaarheid. In het gebied liggen kansen voor een bedrijvengebied met een internationaal profiel.
De ontwikkeling van de Schipholdriehoek is afhankelijk van verschillende lange termijn ontwikkelingen, zoals de uitbreiding van het hov-netwerk, een mogelijke tweede luchthaventerminal en een zekere schaarste op de bedrijven- en kantorenmarkt.
We nemen in deze Structuurvisie geen specifieke reservering op voor een tweede terminal, omdat we Luchthaven Schiphol liever op een duurzame manier versterken, met beperkt ruimtebeslag.
Ook de ontwikkelingen in de luchtvaart en de aan de Alderstafel gemaakte afspraken geven geen aanleiding voor een dergelijke reservering.
De bufferzone Amsterdam-Haarlem, waar het landbouwgebied rond Schiphol deel van uitmaakt beslaat een belangrijk deel van het noorden van Haarlemmermeer. Het Rijk neemt afstand van het bufferzonebeleid en draagt haar bevoegdheden in



Omlegging A9



Reservering Schipholdriehoek provinciale structuurvisie)

deze over aan de provincie. Voor Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland ligt hier een opgave om zodanige invulling aan het gebied te geven dat de huidige open kwaliteit gewaarborgd blijft.

Water en groen

- *Spaarnwoudertocht en polderpaden*
  Deze route verbindt het Amsterdamse Bos met het landschap van Spaarnwoude en maakt deel uit van het Groene Carré Noord en de Groene As.
  De Groene As is een ecologische verbinding tussen Amstelveen en Spaarnwoude, en onderdeel van een uitgebreid netwerk van nieuwe strategische groenprojecten en bestaande parken en natuurgebieden.
  Het Groene Carré is de compensatiemaatregel voor de aanleg van de polderbaan van Schiphol.
  De ontwikkeling van het groen in de buik van Badhoevedorp kan plaats vinden na de omlegging van de A9.
  Ook hier maken polderpaden het agrarisch gebied toegankelijk voor recreatief medegebruik, een mooi voorbeeld in dit gebied is het Botteliers-pad, wat voor bewoners uit Zwanenburg o.a. wordt gebruikt een ommetje door het open agrarisch landschap.

Infrastructuur

- *Doortrekken van de A5-Westrandweg*
  Het doortrekken van de A5-Westrandweg richting Amsterdam is in uitvoering. In combinatie met de Tweede Coentunnel ontstaat zo een route via het Westelijke Havengebied en Amsterdam-West naar de A4 bij De Hoek. Deze route vormt een alternatief voor de route over de A10-West en de A4 bij Schiphol.

- *Omlegging A9*
  De A9 wordt ten zuiden van de Schipholweg omgelegd. Dit heeft gunstige gevolgen voor het onderliggende wegennet en de beoogde hov-infrastructuur.
  Na omlegging van de rijksweg zal meer verkeer op het hoofdwegennet worden afgewikkeld en minder op het onderliggende wegennet. Dat komt doordat het hoofdwegennet in de nieuwe situatie de verkeersvraag beter aan zal kunnen. Deze ontwikkeling heeft niet alleen een positief effect op de bereikbaarheid, maar vergroot bovendien de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Badhoevedorp.

- *Afwaardering Schipholweg N232*
  Vooruitlopend op de omlegging van de A9 worden sportfaciliteiten verplaatst naar een gebied ten zuiden van de Schipholweg.
  De regionale functie van de Schipholweg kan pas worden opgeheven, wanneer deze weg wordt omgelegd. Met de nieuwe ontwikkelingen aan de zuidkant van Badhoevedorp krijgt de Schipholweg in het dorp dan de functie van lokale ontsluitingsweg. Er worden dan meer oversteekmogelijkheden worden gerealiseerd.

- *Afwikkeling regionaal verkeer, verlegde N232*
  Regionaal verkeer wordt buiten de omgelegde A9 omgeleid. Op het moment dat de Schipholdriehoek wordt ontwikkeld, kan de Tweeduizend El worden ingezet als regionale verkeersweg, en zo de rol van omgelegde Schipholweg (N232) vervullen.
  Aan de westzijde van Badhoevedorp wordt de omgelegde N232 aangesloten op de Schipholweg, in eerste instantie via de Hoofdweg-Oostzijde.
  Bij een grote ontwikkeling in de Schipholdriehoek, die een eigen aansluiting op de A5 vergt, is een aparte verbinding naar de N232 nodig.

Aan de noordoostzijde van de Schipholdriehoek kan de Loevesteinse Randweg met een viaduct over de A4 een aansluiting vormen op de N232. In het gebied van de Elzenhof kunnen op dat moment ook de huidige verkeersknelpunten worden aangepakt. De mogelijkheid voor een aansluiting op de A4 wordt opengehouden en kan bij ontwikkeling van de Schipholdriehoek gerealiseerd worden.

- *Sloterweg en Nieuwe Sloterweg*
  De smalle Sloterweg, een oude polderweg, is niet geschikt als robuuste ontsluitingsweg. Op het moment dat de Schipholweg wordt omgelegd en de Sloterweg een verbinding vormt tussen Badhoevedorp en de omgelegde Schipholweg, is de aanleg van een nieuwe weg, parallel aan de bestaande Sloterweg, noodzakelijk. Deze Nieuwe Sloterweg sluit aan op de Tweeduizend El en de Schipholweg.
  Bij het verleggen van de verbinding naar het oosten kan gebruik gemaakt worden van de oplopende hoogte van de A9, waardoor een half verdiepte tunnel gerealiseerd kan worden. De voorinvesteringen voor de tunnelbak voor deze verbinding hangen samen met het planproces voor de omgelegde A9. Realisatie van de Nieuwe Sloterweg zelf is in principe pas aan de orde tijdens de omlegging van de Schipholweg en de bijbehorende gebiedsontwikkeling. Als de Nieuwe Schipholweg echter al tegelijkertijd met de omlegging van de A9 wordt aangelegd, komt de noodzaak voor de aanleg van een viaduct in de bestaande Sloterweg te vervallen.

- *Doortrekking S106 'de Haak'*
  De beperkte verkeerscapaciteit van het kruispunt N232 Schipholweg-Hoofdweg-oostzijde/westzijde is een groot knelpunt. De verbinding Badhoevedorp-Hoofddorp is te verbeteren door de S106 vanaf de rotonde in Lijnden-Oost door te trekken, door middel van nieuwe aansluitingen op de omgelegde A9 en de Tweeduizend El, en vanaf daar via een 'haak' aan te sluiten op de Hoofdweg-oostzijde. Hiermee wordt de noodzakelijke verbetering van de verbinding van en naar Amsterdam-West gerealiseerd en de regionale verbinding met Schiphol versterkt. Ook biedt de doortrekking van de S106 een structurele oplossing voor de problemen op de verbinding tussen Badhoevedorp en Hoofddorp. Het lokale verkeer tussen Hoofddorp en Badhoevedorp wordt gescheiden van het regionale verkeer en de kruising Schipholweg-Hoofdweg-oostzijde/westzijde wordt ontlast.

- *Hov A9*
  Omdat een goede, snelle verbinding tussen Haarlem en Amsterdam-Zuid en tussen Haarlem en Amstelveen ontbreekt, wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een hov-verbinding tussen die locaties. Langs de Schipholweg moet ruimte gereserveerd worden voor deze verbinding, vandaar dat de ontwikkeling hiervan nauw samenhangt met de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp.
  De hov-verbinding krijgt ook een functie voor Badhoevedorp. Door aan te sluiten op het knooppunt in Schiphol-Noord, worden goede reismogelijkheden geboden richting Schiphol-Oost en Schiphol-Centrum.
  Langs deze hov-verbinding ontstaan vier knooppunten die een belangrijke rol spelen in het infrastructurele netwerk en verder ontwikkeld kunnen worden.

- *Westtangent*
  De Westtangent moet het westen van Amsterdam een snelle verbinding met Schiphol geven. Binnen Haarlemmermeer bestaan daarvoor nog twee mogelijke routes. De éne loopt door Badhoeve-

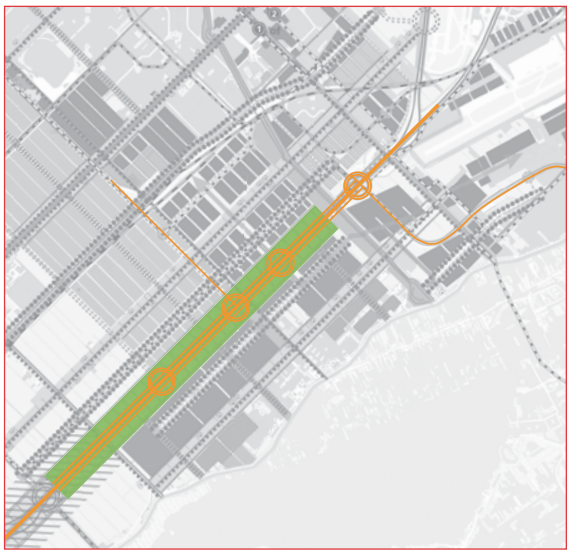
dorp, via de burgemeester Amersfoordtlaan en de Pa Verkuyllaan, de andere via de Oude Haagseweg. Een tracé door Badhoevedorp betekent dat er een nieuwe brug naar Sloten moet worden aangelegd, maar ook dat het knooppunt aan de zuidkant van de Schipholweg bij de aansluiting met de Nieuwe Sloterweg een hogere vervoerswaarde krijgt en daardoor meer ontwikkelingsmogelijkheden.

- *Verlenging metro Noord-Zuidlijn*
  In het kader van de bereikbaarheid van het centrum van Amsterdam en van Schiphol, wordt een doortrekking van de Noord-Zuidlijn onderzocht. Grote delen van de binnenstad van Amsterdam worden dan rechtstreeks verbonden met Schiphol en Haarlemmermeer. Hiervan profiteren bijvoorbeeld de forensen uit de werkgebieden rond Hoofddorp; zij hoeven dan niet meer over te stappen op de trein.
  Een grote ruimtelijke en economische ontwikkeling biedt op termijn voldoende aanleiding om zo'n extra openbaar vervoerverbinding tussen Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp te realiseren. In deze structuurvisie nemen wij hiervoor een reservering op.

- *OV SAAL*
  Het project OV Saal richt zich op verbetering van het openbaar vervoer tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad. Deze verbinding draagt bij aan de versterking van de directe relaties tussen de grote kernen van de Metropoolregio Amsterdam. Een van de mogelijkheden tot verbetering is het doortrekken van een RER-verbinding uit Almere en Lelystad over bestaand spoor. Dit zou een betere ontsluiting van de zone Hoofddorp-Schiphol-Zuidas tot gevolg hebben. Deze mogelijkheid wordt samen met andere tracé's onderzocht.

6.3 Het oosten

De opgave voor de oostflank van de polder is het op orde krijgen van de hoofdinfrastructuur. Dit houdt in dat er een parallelstructuur langs de A4 wordt aangelegd, zodat het nationale en het regionale verkeer worden ontvlochten en er meer aansluitingen gerealiseerd kunnen worden, bijvoorbeeld de aansluiting bij de Nieuwe Bennebroekerweg.
Een tweede opgave voor de oostkant van de polder is de herstructurering van Rijsenhout. Rondom Rijsenhout zijn grote ontwikkelingen gaande, zoals ACT en PrimAviera. Deze ontwikkelingen zet Haarlemmermeer in om Rijsenhout toekomstgericht te herstructureren. De Poldertuin als nieuwe, groene entree, het Geniepark en de geplande groenblauwe verbindingen geven Rijsenhout 'lucht' en een recreatieve verbindingsader naar buiten. Daarnaast wordt, dankzij de aanleg van de nieuwe glastuinbouw, ook de herstructurering van de bestaande glastuinbouw mogelijk gemaakt.



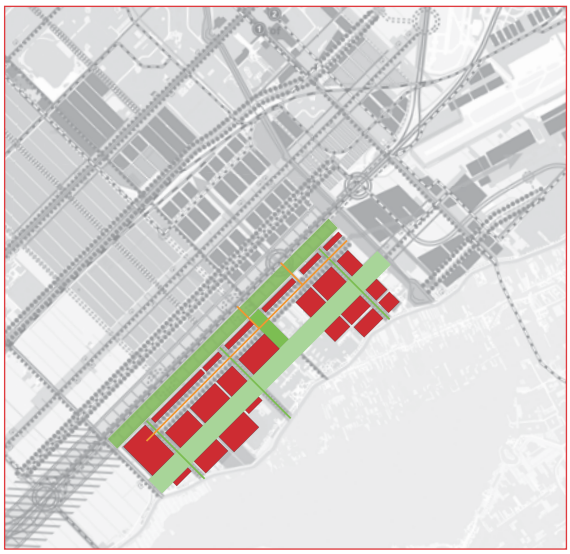
Op orde krijgen van de hoofdinfrastructuur

De derde opgave in dit gebied is de uitbreiding van het groenblauwe raamwerk met de groenblauwe structuur langs de A4 en verschillende recreatieve oost-westverbindingen.

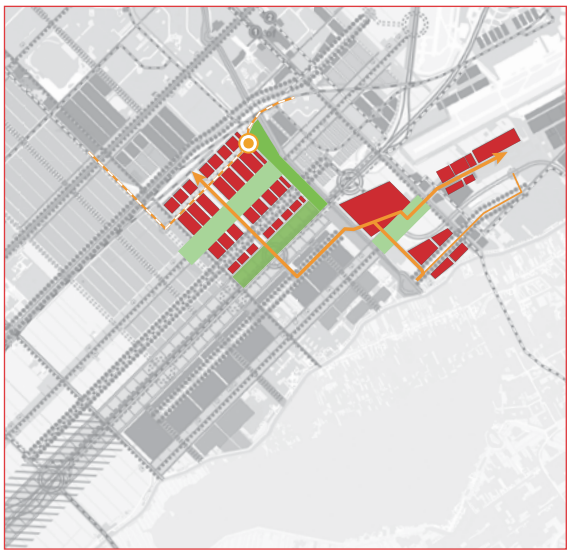
Water en groen

- *Groenblauwe structuur langs de A4*
  Langs de A4 komt aan weerszijden een landschappelijk in te richten strook van 250 meter breed. Deze strook heeft meerdere functies. Zo heeft de strook een functie als waterberging voor opvang bij regenpieken en zoetwatervoorziening in tijden van droogte en heeft het gebied een landschappelijke en ecologische betekenis omdat op deze manier het open karakter van de polder gehandhaafd blijft..
  Tegelijkertijd vormt de strook een reserveringsruimte voor toekomstige parallelle uitbreiding van de A4 en voor eventuele extra aansluitingen.
  De aanleg van deze groenblauwe structuur moet integraal worden meegenomen in de ontwikkeling van de aangrenzende projecten ACT en PrimAviera.

- *Versterken van de polderlinten en het recreatieve netwerk*
  Om de vele grootschalige ontwikkelingen te compenseren is versterking van het groenblauwe raamwerk van groot belang in dit gebied. Er moet ruimte gereserveerd worden voor nieuwe recreatieve oost-westverbindingen en de van noord naar zuid lopende linten moeten versterkt worden. Achter deze linten kan extra water gegraven worden, op het moment dat er een transformatie van de huidige agrarische functie plaatsvindt. Hiermee wordt niet alleen aan de wateropgave voldaan, maar ontstaat ook een duidelijke scheiding tussen het oude lint en de nieuwe functie. Dit speelt bijvoorbeeld bij de Aalsmeerderweg bij de ontwikkeling van PrimAviera en bij de



Herstructurering en nieuwbouw Rijsenhout



Ongestoord logistieke verbinding ACT

Rijnlanderweg bij de ontwikkeling van bedrijvenpark A4 Zone West en het Geniepark.

- *Geniepark*
  De Geniedijk vormt als langgerekt UNESCO-monument de groene ruggengraat van het oosten van de polder. Met de aanleg van het Geniepark versterken we de cultuurhistorische waarde van deze dijk (en daarmee van de Stelling van Amsterdam). In het Geniepark kan het contrast beleefd worden tussen de dynamiek van de omliggende bedrijventerreinen en de oase van rust in het landelijk gebied. Het park heeft bovendien een functie als pauzegroen voor de medewerkers van de aangrenzende bedrijven.
  De ontwikkeling van het Geniepark wordt als integraal onderdeel meegenomen in de uitwerking van ACT.

- *De Poldertuin*
  De Poldertuin is een concept dat is ontwikkeld om het glastuinbouwgebied Rijsenhout ruimtelijk, functioneel en sociaal-maatschappelijk te verknopen met zijn omgeving. De achterliggende gedachte is dat glastuinbouw en de ruime omgeving van Haarlemmermeer elkaar veel te bieden hebben. Delen van de Poldertuin krijgen een plek in de Oostpoort, een brede parkachtige zone die Rijsenhout met Park21 verbindt. Dit groengebied wordt tegelijkertijd met PrimAviera ontwikkeld. Een andere relatie tussen Park21 en de Westeinderplassen is de verbinding ter hoogte van het brugrestaurant die in de groen-blauwe structuur van ACT als opgave is opgenomen. Voor het glastuinbouwgebied PrimAviera is een zelfvoorzienend gietwatersysteem bedacht: het regenwater dat op de daken valt, het afvalwater uit de kassen wordt verzameld in een grote collectieve wateropslag. Een gesloten kringloop in de glastuinbouw zorgt dat het oppervlaktewater schoner wordt en afvalstoffen er niet meer in terecht komen.

Infrastructuur

- *Parallelle Kaagbaan*
  Wij zien geen aanleiding om eerdere besluitvorming ten aanzien van de ruimtelijke reservering en mogelijke aanleg van de parallelle Kaagbaan te heroverwegen. Haarlemmermeer is geen voorstander van de aanleg van de parallelle Kaagbaan, vanwege de grote impact in termen van geluidhinder, leefbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling. Een langdurige ruimtelijke reservering acht de gemeente onwenselijk zonder dat de ruimtelijke en maatschappelijke consequenties in beeld zijn gebracht en gedegen onderzoek naar nut en noodzaak van de parallelle Kaagbaan is uitgevoerd. In 2012 zal de Algemene Maatregel van Bestuur reservering parallelle Kaagbaan worden vastgesteld. In 2011 hebben Haarlemmermeer, Rijk, provincie Noord-Holland en Schiphol afgesproken dat uiterlijk in 2015 het kabinet een besluit zal nemen over het voortzetten van een langdurige ruimtelijke reservering voor de parallelle Kaagbaan.
  Rijk en regio hebben gezamenlijk het belang benadrukt van duidelijkheid over de ruimtelijke consequenties van de aanleg van de baan en andere relevante effecten (hinder, capaciteit, betrouwbaarheid). In gezamenlijk overleg zal dan ook bepaald worden welke beleidsinformatie nodig is om nut en noodzaak van verdere reservering te onderbouwen en welke criteria de partijen voor hun eigen afweging daarover zullen hanteren. Het Rijk zal in 2015, na overleg met de andere partijen hierover, een besluit nemen over het al dan niet voortzetten van een langdurige reservering. Daarbij wordt nadrukkelijk een relatie gelegd met het in kaart brengen van de ruimtelijke impact in het kader van SMASH.

- *Parallelstructuur A4*
  Rijkswaterstaat heeft als beleid zo weinig mogelijk nieuwe aansluitingen op de snelwegen te maken.

Haarlemmermeer en de MRA hebben echter wél behoefte aan meer aansluitingen, om zo de ontsluiting van Schiphol, ACT, Hoofddorp en Nieuw-Vennep te verbeteren. Als oplossing realiseren we daarom tussen Burgerveen en Schiphol een parallelstructuur langs de A4. Daarmee kan de doorstroming op de hoofdrijbaan van de A4 worden gegarandeerd en kunnen er toch meer aansluitingen op de A4 gerealiseerd worden. Deze parallelstructuur draagt bij aan de ontvlechting van het nationale en regionale verkeer. Een deel van deze parallelstructuur wordt al gerealiseerd binnen het project N201+.

- *OLV*
  Binnen ACT worden een Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV) en een rail-, en truckterminal gerealiseerd. De OLV verbindt het luchthavenplatform met een rail- en truckterminal en maakt zo het luchthavenplatform snel en direct toegankelijk voor vrachtverkeer. Op deze manier blijft de efficiency gewaarborgd, ongeacht het aantal auto's op de rest van het wegennet. Bovendien hebben andere weggebruikers op deze manier geen last van het vrachtverkeer, wat de verkeersveiligheid vergroot. Middels OLV Greenport zal ook een verbinding met de Greenport worden gemaakt. De OLV loopt in eerste instantie over het bestaande zuidelijke knooppunt op de A4, ter hoogte van A4 Zone West. Op het moment dat A4 Zone West klaar is, is voor het overige verkeer een nieuwe zuidelijke aansluiting op de A4, ter hoogte van de Nieuwe Bennebroekerweg, noodzakelijk, zodat het knooppunt ter hoogte van A4 Zone West alleen gebruikt kan worden voor de ontsluiting van de werklocaties A4 Zone West en PrimaVIera.

- *Aansluiting Nieuwe Bennebroekerweg op A4*
  Op het moment dat bedrijvenpark A4 Zone West klaar is en dit knooppunt alleen nog maar gebruikt zal worden voor de ontsluiting van de werklocaties A4 Zone West en PrimaVIera, komt een nieuwe aansluiting op de A4 ter hoogte van de Nieuwe Bennebroekerweg in beeld. Deze verbinding wordt een belangrijke hoofdontsluiting voor het midden van Haarlemmermeer en heeft zeer hoge prioriteit. Een planstudie is de eerste stap op weg naar snelle verwezenlijking van deze verbinding. Knelpunt in deze nieuwe hoofdontsluiting is het bestaande spoorwegviaduct, waar alleen met passen en meten een 2x2-verbinding gerealiseerd kan worden, waar ook langzaam en agrarisch verkeer gebruik van moeten maken en waar rekening gehouden moet worden met een HOV verbinding. Een nieuw viaduct heeft dan ook de voorkeur; dat is meer toekomstvast en heeft een grotere ruimtelijke kwaliteit.

- *Parallelstructuur Rijnlanderweg*
  Bij het ontwikkelen van A4 Zone West wordt langs de Rijnlanderweg een parallelstructuur aangelegd om te zorgen dat de Rijnlanderweg zelf minder wordt belast met autoverkeer en ook als recreatieve verbinding dienst gaat doen.

- *Parallelstructuur Aalsmeerderweg*
  Bij de ontwikkeling van PrimAviera wordt langs de Aalsmeerderweg een parallelstructuur aangelegd om zo de Aalsmeerderweg zelf te ontlasten. De parallelle weg wordt de centrale as die de nieuwe ontwikkelingen in het gebied ontsluit.

- *Hov Amsterdam Connecting Trade (ACT)*
  De ontwikkeling van het toekomstige bedrijventerrein ACT vereist ook een HOV-verbinding. Het gaat om een tracé dat gecombineerd kan worden met de nog aan te leggen Tradeboulevard, parallel aan de Rijnlanderweg. HOV ACT sluit aan het ene uiteinde aan op het kerntraject van de Zuidtangent bij Station Hoofddorp en aan het

andere uiteinde op het tracé van HOV Hoofddorp Zuidrand. De HOV-route van en naar de Zuidrand verplaatst zich dan van de Spoorlaan naar het HOV-tracé door ACT.

- *Hov Schiphol-Oost*
  De werkgelegenheid op Schiphol-Oost zal naar verwachting groeien met ruim 40 procent, naar 32.000 arbeidsplaatsen. Om al deze werknemers zonder problemen van en naar Schiphol te vervoeren is hov de aangewezen manier. Versterking van het openbaar vervoer voorkomt bovendien verslechtering van de bereikbaarheid via de weg. Met name de verbindingen met Hoofddorp (via Schiphol-Rijk), AmsterdamZuid (en mogelijk Amsterdam Sloterdijk) en Amstelveen zijn van belang. Op de route van deze potentiële hov-verbinding ligt bovendien een aantal knooppunten waar, door de aanleg van deze verbinding, interessante ontwikkelingsmogelijkheden ontstaan.

- *Verkenning hov Schiphol – Alphen (parallel aan de A4)*
  De noodzakelijke doorstroming op de A4, het ruimtelijk programma van Park21, het eventuele doortrekken van de Noord-Zuidlijn en het mogelijk verplaatsen van de RAI naar Nieuw-Vennep, maken het wenselijk om een verkenning uit te voeren naar een vrijliggend tracé, parallel aan de A4. Dit tracé kan in eerste instantie dienen als hov-busbaan en naderhand worden opgewaardeerd tot spoor.
  Langs deze hov-verbinding ligt bij de afslagen naar de A4 de potentie om verkeersknooppunten te realiseren, waar men de auto kan parkeren en vervolgens de tram naar Schiphol of Amsterdam kan nemen.

6.4 Het middengebied

In het hart van de Haarlemmermeer wordt tussen de stedelijke kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep, in

Integrale opgave zuidzijde Hoofddorp

Integrale opgave noordzijde Nieuw Vennep

een gebied dat nu nog wordt gedomineerd door akkerland, een multifunctioneel grootstedelijk park ontwikkeld: Park21.
Voor Haarlemmermeer heeft dit 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. Het park heeft daarnaast een belangrijke regionale, en zelfs (inter)nationale functie als recreatief en toeristisch kerngebied in de metropoolregio. Ten noorden van het park worden Toolenburg-Zuid en de Zuidrand ontwikkeld. Hier worden tot 2020 een groot aantal woningen en voorzieningen gebouwd, waaronder het Huis van de Sport.
Bij de uitwerking van de plannen voor het park en de infrastructuur is het van belang de toegankelijkheid van Park21 vanuit de aanliggende gebieden Hoofddorp en Nieuw-Vennep te waarborgen.

Water en groen

- *Versterken van de polderlinten en het recreatieve netwerk (initiatief)*
  Door de transformatie van het overwegend agrarische landschap naar een parklandschap, is er ruimte om recreatieve oost-westverbindingen te realiseren. Door aan beide zijden van deze recreatieve verbindingen water te graven, kan bovendien aan een groot deel van de wateropgave voldaan worden. Deze recreatieve verbindingen kunnen gefaseerd worden aangelegd.
  Bij de noord-zuidlinten kan achter de linten extra water gegraven worden, op het moment dat er een transformatie van de huidige agrarische functie plaatsvindt.

- *Park21*
  Met Park21 realiseert Haarlemmermeer een bijzonder groot en gevarieerd landschap voor recreatie. Het gebied tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep wordt het groene hart van Haarlemmermeer en een nieuwe achtertuin voor bewoners. Het park vormt een bijzondere schakel in de regionale groenstructuur en is vervlochten met het landschappelijke raamwerk van recreatieve en ecologische verbindingen in de polder. Deze routes verbinden het park in het oosten met de Westeinderplassen en in het westen met water- en bosrijke delen van Haarlemmermeer en de Bollenstreek. Bij de beoogde recreatieplassen in Park21 is een toets uitgevoerd naar vogelaantrekkende werking.
  De ontwikkeling van Park21 draait om samenwerking. Het is de rol van de gemeente om deze samenwerking te bevorderen en te regisseren. Eigen initiatief van agrariërs en andere ondernemers is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

Infrastructuur

- *Doortrekken N206/205*
  Een verbinding van de A4 naar de N206 is een belangrijke nog ontbrekende schakel in het regionale wegennet. Deze verbinding tussen Greenport Aalsmeer, Mainport Schiphol en Greenport Duin- en Bollenstreek is van groot economisch belang.
  De nu nog niet aanwezige verbinding van de N205 naar de N206 maakt hier deel van uit. De aanleg van deze verbinding vermindert bovendien het doorgaande (sluip)verkeer door Zwaanshoek-Bennebroek en Beinsdorp-Hillegom, en zal de overlast van noord-zuidverkeer door Vogelenzang, Bennebroek en Heemstede verminderen.

- *Verbreden Nieuwe Bennebroekerweg*
  Op het moment dat de N205 en de N206 met elkaar worden verbonden, is het noodzakelijk om de Nieuwe Bennebroekerweg te verbreden naar twee keer twee rijstroken. Om te voorkomen dat de verbrede weg een barrière gaat vormen tussen Hoofddorp en Park21, moeten bij het

ontwerpen van de verbreding voldoende noord-zuidverbindingen worden opgenomen die over de Nieuwe Bennebroekerweg heen lopen.

- *Verbreden Spoorlaan*
  De Spoorlaan heeft naast een lokale functie ook een functie als verbindingsweg tussen de twee grootste kernen van Haarlemmermeer. In de toekomst wordt zijn verbindende functie nog belangrijker: met de nieuwe zuidelijke aansluiting op de A4 zal veel verkeer via de Spoorlaan naar Hoofddorp en Nieuw Vennep gaan. De Spoorlaan gaat dan functioneren als nieuwe hoofdontsluiting en 'verdeelweg' voor Hoofddorp en Nieuw Vennep, en zal daarom moeten worden verbreed.

- *Hov Hoofddorp-Zuid*
  Aan de zuidkant van Hoofddorp worden ongeveer 2.800 woningen gebouwd en komen grootschalige voorzieningen als een Huis van de Sport, een sauna- en thermencomplex, een onderwijsinstelling en een nieuw honkbalcomplex. Deze ontwikkelingen generen naar verwachting voldoende passagiers om een hov-lijn te exploiteren. In eerste instantie kan de bus meerijden over de (Nieuwe) Bennebroekerweg. Maar op het moment dat de capaciteit van deze weg onder druk komt te staan, en daarmee de doorstroming van de hov-verbinding, moet een aparte busbaan gerealiseerd kunnen worden. Hiervoor moet tussen de Nieuwe Bennebroekerweg en de geluidswal langs Hoofddorp-Zuid voldoende vrije ruimte gereserveerd worden. Langs deze hov-verbinding ontstaat een drietal knooppunten die verder ontwikkeld kunnen worden: het knooppunt bij het Huis van de Sport, het knooppunt bij halte Park21/Toolenburgerplas en het knooppunt bij de Thermen.

6.5 Het gebied ten noorden van Hoofddorp

Het verleggen van de N201 aan de noordkant van Hoofddorp (de Weg om de Noord) biedt het gebied ten noorden van Hoofddorp veel interessante mogelijkheden. Ten eerste maakt het verleggen van de weg het mogelijk om bedrijventerrein Hoofddorp-Noord te transformeren tot een gemengd woongebied met lichte bedrijvigheid. Daar kan dan een stedelijk woonmilieu ontstaan dat goed aansluit bij het aangrenzende centrum. Bovendien maakt het verleggen van de N201 het mogelijk om de dubbelfunctie van de N201 te ontvlechten en om de ov-halte bij het Spaarne Ziekenhuis te ontwikkelen tot een belangrijk medisch knooppunt in de regio.

Water en groen

- Polderpaden
  Ook hier maken polderpaden het agrarisch gebied

Herstructurering Hoofddorp Noord

toegankelijk voor recreatief medegebruik, een mooi voorbeeld in dit gebied zijn de paden in de Plesmanhoek en het recreatief gebruik van oude erven met waardevolle erfbeplanting, zoals het erf Vredeveld aan de IJweg.

Infrastructuur

- *Verleggen deel N201/Weg om de Noord*
  Om intensieve woningbouw aan de noordzijde van Hoofddorp mogelijk te maken is het verleggen van een deel van de N201 noodzakelijk. Het verleggen van de Weg om de Noord zorgt voor het ontvlechten van de dubbelfunctie van de N201, die nu zowel de functie heeft van regionale weg als van gebiedsontsluitingsweg. De bestaande N201 kan dan in plaats van een stroomweg een gebiedsontsluitingsweg worden, waarmee de aanliggende bestaande en nieuwe wijken in Hoofddorp-Noord ontsloten worden. De nieuwe Weg om de Noord kan in het westen aangesloten worden op de Drie Merenweg en in het oosten een aansluiting krijgen op de A5, zodat ook de bereikbaarheid van Beukenhorst wordt verbeterd.

- *Doortrekken Spoorlaan*
  De Spoorlaan heeft zowel een lokale functie als een functie als verbindingsweg tussen de twee grootste kernen van Haarlemmermeer. In de toekomst wordt zijn verbindende functie nog belangrijker: met de nieuwe zuidelijke aansluiting op de A4 zal veel verkeer via de Spoorlaan naar Hoofddorp en Nieuw Vennep gaan. De Spoorlaan gaat dan functioneren als nieuwe hoofdontsluiting en 'verdeelweg' voor Hoofddorp en Nieuw Vennep. Op het moment dat de verlegde Weg om de Noord wordt aangelegd, kan de Spoorlaan voor het station langs worden doorgetrokken naar deze nieuwe weg en de A5. Langs deze as ontstaat ruimte voor transformatie en worden

Afmaken van de binnenring Hoofddorp

Herstructurering langs HOV Hoofddorp Centrum

wonen, werken en dienstverlening gemengd. Ook de ontwikkeling van station Hoofddorp en de transformatie van beide Beukenhorsten is gekoppeld aan deze weg.

- *Hov Hoofddorp Centrum-Noord*
  Het centrum van Hoofddorp krijgt steeds meer regionale functies en daarbij hoort een goede bereikbaarheid door middel van hov, waaronder een rechtstreekse hov-verbinding met Schiphol-Centrum.
  Deze verbinding kent voor het centrum van Hoofddorp drie varianten. Hierbij moet een afweging gemaakt worden tussen de mate van hoogwaardigheid en de bereikbaarheid van het centrum.
  De komst van deze hov-lijn door het centrum en de knooppunten die langs deze lijn ontstaan, hebben een positief effect op de toekomstige centrum- en woningbouwontwikkelingen aan de noordkant van Hoofddorp.
  Met deze verbinding kan ook de bereikbaarheid van Heemstede en Haarlem verbeteren. De lijn kan via station Heemstede-Aerdenhout naar station Haarlem rijden en daarmee een aantal onderwijsinstellingen bedienen.

6.6 Het westen

In het westen van de polder moeten in hoge ruimtelijke kwaliteit groen, water en woningen gecombineerd worden. Het is hierbij van belang om de voor de polder zo kenmerkende atypische stedelijkheid te bewaken en vast te houden aan de bestaande kernenstructuur. In het geval van zogenaamde dubbeldorpen moet ook de relatie met de dorpen aan de overkant worden meegenomen en versterkt. Het zoekgebied voor wonen, water en groen strekt zich uit over de bedrijfsbebouwing van Cruquius. Voor de zware bedrijfsbebouwing bij Cruquius gaan wij vooralsnog uitgaan van een bedrijfsbestemming. Op langere termijn zijn wij voorstander voor een omzetting van dit gebied naar een woonfunctie. Dit gebied kan een schakelfunctie bekleden in zowel de lokale als de regionale bereikbaarheid, door verknoping van het infrastructuurnetwerk van het zuidwestelijke deel van de Metropoolregio Amsterdam met dat van de Bollenstreek.

Water en groen

- *Versterken van de polderlinten en het recreatieve netwerk*
  Bij de overgang van een overwegend agrarische landschap naar een landschap dat gekenmerkt wordt door natuur, water, recreatie en wonen, is er ruimte voor het creëren van oost-westverbindingen. Door aan beide zijden van deze recreatieve verbindingen water te graven, ontstaat er een natuurlijke scheiding met het aangrenzende gebied en kan aan een groot deel van de wateropgave voldaan worden.

Integrale gebiedsopgave met woningbouw, water en groen

Deze recreatieve verbindingen kunnen gefaseerd aangelegd worden tussen de linten en de tochten op het moment dat er een ontwikkeling plaatsvindt of dat een boer een deel van zijn land wil afstaan.
Het realiseren van ontbrekende schakels in het recreatieve netwerk vergroot de recreatieve potentie enorm. Ter hoogte van de Buurderij en ten westen van Nieuw Vennep kan ook langs de linten extra water gegraven worden op het moment dat daar een ontwikkeling plaatsvindt.

Infrastructuur

- *Aansluiting N201/Kruisweg Cruquius*
  Op de N201/Kruisweg in Cruquius komt ten westen van Paswerk een nieuwe aansluiting die zowel de ontwikkelingen in het noorden als het zuiden ontsluit. De Spieringweg zal dan vrij onder de Kruisweg door moeten lopen, omdat de bestaande aansluiting komt te vervallen. Hierdoor krijgt de Spieringweg een autoluw karakter.
  Deze aansluiting is afhankelijk van ontwikkelingen ten zuiden van Cruquius.

- *Parallelstructuur IJweg ter hoogte van Nieuw Vennep*
  Bij ontwikkelingen ten westen van Nieuw Vennep is een parallelweg aan de noordwestkant van de IJweg noodzakelijk. Met deze parallelweg kunnen de nieuwe ontwikkelingen worden ontsloten en kan de IJweg zelf een verkeersluw karakter kan krijgen.

- *Parallelstructuur Ringdijk ter hoogte van Cruquius*
  Bij ontwikkelingen in Cruquius Hout kan de aansluiting op de N201/Kruisweg ten westen van Paswerk verder naar het zuiden worden doorgetrokken om deze ontwikkelingen te ontsluiten. Zo ontstaat een parallelweg langs de Ringdijk, waardoor de Ringdijk zelf ontlast wordt en een verkeersluw karakter krijgt. In een later stadium moet onderzocht worden hoe en waar deze weg aan kan sluiten.

- *Parallelstructuur Spieringweg ter hoogte van Zwaanshoek*
  Bij ontwikkelingen tussen Zwaanshoek en Beinsdorp is een parallelweg noodzakelijk om de Spieringweg te ontlasten. Deze weg sluit aan op de Bennebroekerweg.

- *Parallelstructuur Lisserbroek*
  Bij ontwikkelingen in Lisserbroek is het noodzakelijk om een nieuwe parallelstructuur aan te leggen voor de ontsluiting van de nieuwe woningen.

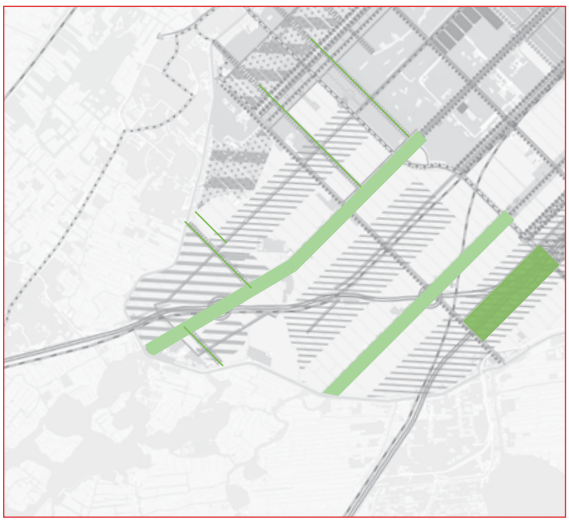
- *Nieuwe verbinding Lisse-Lisserbroek*
  Bij ontwikkelingen in Lisserbroek is het noodzakelijk te onderzoeken of een tweede brugverbinding tussen Lisse en Lisserbroek gewenst is. Ook moet onderzocht worden op welke manier deze verbinding aangesloten kan worden op de A44.

- *Capaciteit en functie Nieuwe Bennebroekerweg*
  Op het moment dat er veel woningen in het westelijk deel van Haarlemmermeer worden gebouwd is het noodzakelijk om de Nieuwe Bennebroekerweg te verbreden naar tweemaal twee rijstroken.

- *Hov-corridor Schiphol - Bollenstreek*
  Uit de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord- en Zuid-Holland is gebleken dat een rechtstreekse hov-verbinding tussen Schiphol en de Bollenstreek zeer gewenst is. Binnen Haarlemmermeer zijn hiervoor twee alternatieven benoemd: verlenging van de buslijn over de Zuidtak of een nieuw tracé door de Westflank, gelieerd aan de woningbouwplannen aldaar. Omdat door de komst van de

380kV-hoogspanningsmast in de westflank, de woningbouwplannen ten westen van Nieuw-Vennep naar verwachting op korte termijn geen doorgang zullen vinden, kiezen wij vooralsnog voor een verlenging van de Zuidtak.
De route kan lopen via Lisserbroek, waar wel nog woningbouwplannen worden ontwikkeld, mogelijk via een nieuwe brug over de Ringvaart naar Lisse en dan verder gaan naar Sassenheim.

- *Hov-westflank*
  Op het moment dat er veel woningen in het westelijk deel van Haarlemmermeer worden gebouwd, is het noodzakelijk de hov-westflank in overweging te nemen. De ruimte voor deze hov-verbinding moet dan ook niet onmogelijk gemaakt worden.
  De komst van deze lijn maakt het mogelijk ten westen van Nieuw Vennep een knooppunt met bijpassende voorzieningen te ontwikkelingen.



Vrijspelen van de linten en toegankelijk maken van het agrarisch gebied

6.7 De zuidpunt

De zuidpunt is het meest open deel van de polder. Hier is de ruimte van het oorspronkelijke polderlandschap nog voelbaar. Het gebied is benoemd als landbouwkerngebied. De belangrijkste ruimtelijke opgaven zijn het vrijspelen van de polderlinten en het toegankelijk maken van het agrarisch gebied door oost-westverbindingen aan te leggen,
De zuidpunt lag tot nu toe in het nationale landschap Groene Hart. Het Rijk neemt in haar nieuwe beleid afstand van de nationale landschappen. Haarlemmermeer zal samen met de provincie Noord-Holland een invulling moeten geven aan dit deel van de polder op een zodanige manier dat de openheid zoveel mogelijk gewaarborgd blijft.

Water en groen

- *Zoekgebied piekberging*
  In samenwerking met het hoogheemraadschap van Rijnland wordt gezocht naar ruimte voor een piekberging. Hiermee kan de bergingscapaciteit van het boezemsysteem worden uitgebreid en wateroverlast, ook bij grote hoeveelheden neerslag, worden voorkomen. Recreatief medegebruik en ecologische inpassing is van groot belang.

- *Vergroten toegankelijkheid landbouwgebied*
  In samenwerking met de boeren in het landbouwkerngebied moet gekeken worden naar de mogelijkheid om het landbouwgebied beter toegankelijk te maken door het aanleggen van wandelpaden tussen, achter of over landbouwgronden en over beheerpaden van diverse functies zoals piekberging, hoogspanningsleidingen en windturbines.

Infrastructuur

- *Bereikbaarheid landbouwkerngebieden*
  De inzet is het landbouwgebied functioneel als

een geheel voor toeleveranciers en loonwerkers te laten functioneren. Op de linten en lanen wordt ruimte gegeven aan het agroverkeer door de polder. Daarbij zet de gemeente zich in om de Rijnlanderweg geschikt te houden voor grote machines en tractoren, zodat de beide akkerbouwkernen functioneel een geheel blijven.

Hoofdstuk 7

Ontwikkelstrategie

In dit hoofdstuk beschrijven we hoe de gemeente Haarlemmermeer de in de voorgaande hoofdstukken geschetste ambities kan verwezenlijken. De mogelijkheden van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten daarbij zo volledig mogelijk worden benut en de samenwerking met private en andere publieke partijen krijgt daarbij bijzondere aandacht.

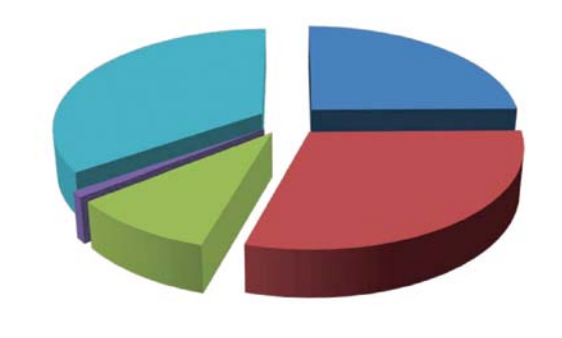
7.1 Ontwikkelen in samenwerking

Om onze ambities mogelijk te maken, zijn naast aanmerkelijke publieke ook aanmerkelijke private investeringen noodzakelijk. Grootschalige publieke opgaven zijn namelijk in toenemende mate moeilijker te financieren vanuit de klassieke bronnen. Gemeentelijke grondopbrengsten worden met de stagnerende economische ontwikkeling aanzienlijk minder en op rijkssubsidies wordt steeds meer gekort. Vooral subsidies voor groenopgaven staan onder druk en ook voor de andere opgaven zijn de publieke financieringsmogelijkheden steeds beperkter. Terwijl de kosten van beheer en onderhoud juist toenemen en ook de autonome groei van de mobiliteit door de jaren heen periodieke publieke investeringen vergt.
Het niveau van de ambities die we nastreven, bepaalt sterk de financiële consequenties.
Een inschatting van deze financiële consequenties is gemaakt en daaruit blijkt dat als de gemeente zichzelf 100% verantwoordelijk maakt voor alle ambities zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken, de kosten hiervan de draagkracht van de gemeente ver te boven gaan.
Uitvoering geven aan deze Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is dus niet alleen een zaak van de gemeente Haarlemmermeer, maar evenzeer van de regionale en (inter)nationale publieke partijen, zoals aangrenzende gemeenten, provincie, Rijk, EU en hoogheemraadschap, en van private partners, zoals Schiphol,SADC, woningcorporaties en ondernemers in de metropoolregio Amsterdam. Dit verlangt dan ook vruchtbare publiek-publieke of publiek-private samenwerking. Hiermee hebben we in lopende projecten en programma's al ervaring op gedaan en voor het realiseren van onze overige ambities bouwen we dit verder uit. Daarbij staat telkens de vraag centraal welke investeringen en bijdragen de verschillende partijen willen en kunnen leveren. Het bewaken van de in deze structuurvisie gehanteerde uitgangspunten met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit en sociale duurzaamheid is hierbij een blijvend aandachtspunt voor de gemeente.
Ook is het van belang om belanghebbenden en marktpartijen in een vroeg stadium bij ontwikkelingen te betrekken; dit versterkt het mentaal eigenaarschap en korte en lange termijn kunnen met elkaar worden verbonden.

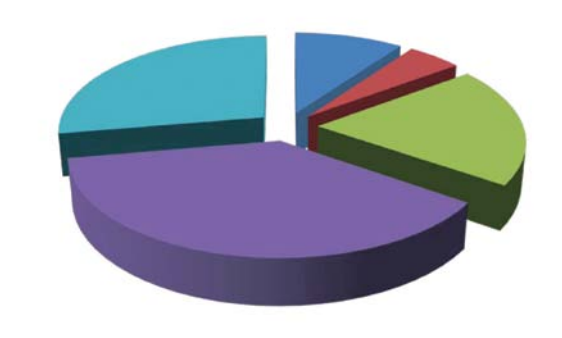
Veranderende rol gemeente
In de ontwikkeling van Haarlemmermeer hebben gemeente, andere overheden, inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennis- en onderwijsinstellingen elk hun eigen rol. Onze rol is vooral 'mogelijk maken'. Dit vraagt om een andere manier van werken dan we tot nu toe gewend waren – van regulering naar regie, van uitvoering naar condities scheppen – en om het ontwikkelen van nieuwe financieringsmogelijkheden.
Op het creëren van nieuwe financieringsmogelijkheden gaan we in paragraaf 7.2 nader in. Het overige instrumentarium dat we gaan gebruiken in onze nieuwe rol valt grofweg te verdelen in vijf acties: faciliteren, stimuleren, aanjagen, investeren en bepalen.

- *Faciliteren*
  We scheppen de condities om (markt)initiatieven mogelijk te maken/niet onmogelijk te maken, door middel van dienstverlening, onder andere door het versnellen van procedures en het samenbrengen van belanghebbende partijen.

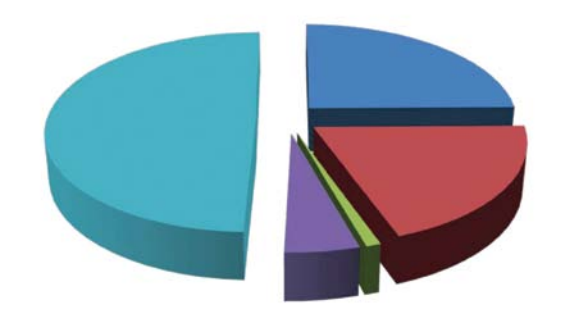
- Grondexploitatie
- Algemene dienst
- Subsidies en bijdragen andere overheden
- Kostenverhaal
- Investeringen (nog niet gedekt)



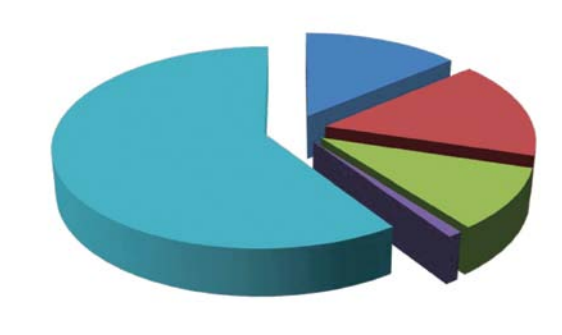
Duurzaamheid in Haarlemmermeer



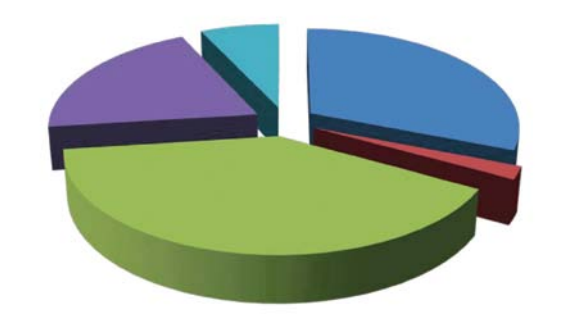
Groen in Haarlemmermeer



Voorzieningen in Haarlemmermeer



Water in Haarlemmermeer



Infrastructuur in Haarlemmermeer

Mogelijke mix van financieringsmogelijkheden per investeringscategorie

- *Stimuleren*
  Door middel van kennis, houding en gedrag zorgen we ervoor dat het 'groene bloed' (milieu, cradle to cradle, toekomstvast, CO_2 besparing) bij iedereen gaat stromen. We laten het besparingspotentieel duidelijk zien en bieden groene oplossingen financiële voordelen. Zo kunnen we bijvoorbeeld subsidie verlenen of korting geven op de grondprijs en via innovatieve financieringsconstructies partijen eerder in beweging brengen.

- *Aanjagen*
  We brengen partijen actief samen en informeren hen zorgvuldig, zodat dat alle neuzen dezelfde kant op staan en synergie kan ontstaan.

- *Investeren*
  We oefenen directe invloed uit door te participeren in de vorm van tijd, geld of menskracht. Bijvoorbeeld door te participeren in innovatieve financieringsconstructies, door het cofinancieren van icoonprojecten, door het investeren in de eigen gebouwen en de openbare ruimte via de gemeentelijke begroting, en door het inzetten van menskracht bij de ontwikkeling van nieuwe samenwerkingsverbanden.

- *Bepalen*
  Met (de uitvoering van) wet- en regelgeving scheppen we kaders en randvoorwaarden.

7.2 Financieringsmogelijkheden

Bestaande mogelijkheden
De gemeente maakt gebruik van meerdere mogelijkheden om de kosten van investeringen te kunnen dekken. In deze structuurvisie wordt uitgegaan van investeringen op het gebied van water, groen, infrastructuur, voorzieningen en duurzaamheid.
In hoofdlijnen bestaan hiervoor vier financieringsmogelijkheden. Hieronder worden deze kort weergegeven.

- *Gemeentelijke grondexploitatie*
  Als de gemeente de te ontwikkelen gronden in eigen bezit heeft worden de gemeentelijke kosten binnen de grondexploitatie verrekend. Benodigde bijdragen aan eventuele grootschalige (bovenplanse) investeringen, bijvoorbeeld op het gebied van infrastructuur en groen, worden verrekend in een hogere grondprijs en gefinancierd uit eventuele winst uit grondverkoop.

- *Algemene dienst*
  Voor specifieke investeringen, bijvoorbeeld bepaalde maatschappelijke voorzieningen kan de gemeente er voor kiezen haar eigen gemeentelijke begroting aan te spreken.
  De gemeente heeft een verplichting om bepaalde maatschappelijke voorzieningen te realiseren.
  De gemeente investeert en krijgt op langere termijn haar investering middels de algemene doeluitkering van het Rijk deze bedragen weer terug. Als de gemeente extra ambitie's heeft worden deze niet gedekt uit de basis algemene doeluitkering. Het is dus een bewuste keuze de extra ambitie's uit de algemene dienst te betalen en daarvoor eventueel andere zaken te laten.

- *Subsidies en bijdragen*
  Er bestaan verschillende subsidieregelingen, op regionaal, provinciaal, rijksniveau en Europees niveau. Zo kan er voor investeringen in openbaarvervoersvoorzieningen een beroep gedaan worden op regelingen van Stadsregio Amsterdam. Ook heeft de gemeente via de reserve Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer (RIH) zelf een mogelijkheid tot het beschikbaar stellen van bijdragen.
  Hier komen we later in dit hoofdstuk op terug.

- *Kostenverhaal op basis van Wro*
  Als de gemeente geen grond in bezit heeft, kan zij de kosten die gepaard gaan met de gebieds-

exploitatie verhalen bij gebiedsontwikkelaars door middel van een verplichte en een vrijwillige bijdrage (de zogenaamde bijdrage aan ruimtelijke investeringen). Ook dit komt later in dit hoofdstuk aan de orde.
In de praktijk echter worden investeringen vaak gefinancierd met een combinatie van financieringsmogelijkheden, wisselend per investeringsdoel. Voor het realiseren van de ambities van deze structuurvisie toont afbeelding op pagina 173 een mogelijke verdeling van financieringsmogelijkheden per investeringscategorie.
Uit de afbeelding is af te lezen dat in een deel van de benodigde investeringsmiddelen nog niet is voorzien. Dit is enerzijds te verklaren vanuit het feit dat een groot deel van de te maken kosten in de verre toekomst ligt en anderzijds vanuit de huidige economische situatie.

Aanvullende mogelijkheden
Om het voor andere partijen mogelijk te maken om, samen met ons, ontwikkelingen financieel rendabel te realiseren, zijn andere financieringsconstructies nodig. De nadruk moet daarbij liggen op de gebiedsexploitatie. Veel vertrouwde instrumenten zijn daarvoor nog steeds goed toepasbaar. De crux is om ze anders toe te passen. Daarbij hanteren we twee belangrijke uitgangspunten:
1 Stel waarden en waardecreatie centraal (denk niet in kosten, maar in opbrengsten).
2 Regel financiering integraal en voor de lange termijn.

Ad1. Waardecreatie
Het is belangrijk om meerjarige winsten een plek te geven in het reguliere financiële systeem. Door bijvoorbeeld de opbrengsten van investeringen of kostenbesparingen van goedkoper beheer door te vertalen over de vele jaarschijven van een grondexploitatie.
In het kader van duurzame gebiedsontwikkeling is het bovendien denkbaar om de opbrengsten direct naar het gebied terug te sluizen en in te zetten voor maatregelen die meerwaarde creëren op langere termijn, zoals waterberging, natuur en duurzame energie. Fondsvorming kan daarbij behulpzaam zijn. Smart Coalitions zijn belangrijke nieuwe, samenwerkingsconstructies. Zij hebben tot doel om innovatie uit de markt zoveel mogelijk ruimte te geven. Dit vraagt een andere insteek van de overheid. De overheid stelt niet langer eerst een agenda op en vraagt vervolgens anderen mee te helpen, maar ook de agenda wordt gezamenlijk opgesteld. Toch heeft de overheid wel degelijk sturingsmogelijkheden. Die zitten in een actieve rol bij het zoeken naar coalities, bij het onderzoeken van mogelijkheden en bij het resultaatgericht organiseren van de coalities. Om een gezond bedrijfsresultaat te kunnen behalen in een vraagmarkt waar consumenten meer kwaliteitseisen stellen, zullen marktpartijen anders gaan opereren. Voor projectontwikkelaars betekent dit dat ze niet voor zichzelf, voor een institutionele belegger of voor de overheid ontwikkelen, maar voor eindgebruikers. Het traditionele bondgenootschap met de overheid wordt losser, dat met de consument inniger. Dat vraagt andere aanpakken, innovatieve oplossingen en maatwerk. De gemeente wordt meer sturend op hoofdlijnen en meer faciliterend.

Ad2. Regel financiering integraal
Het verkrijgen van commitment van alle betrokken partners en het financieel verankeren van innovatieve, kansrijke ideeën vraagt allereerst om uitzoomen en een gezamenlijke bredere blik op de financiële stromen in een gebied. Hiervoor is het nodig om op een andere wijze met grondexploitatie (GrEx) om te gaan in gebieden waarin diverse partijen met elkaar samenwerken om speciale doelstellingen te bereiken (bijv. op het gebied van duurzaamheid) en om de juiste prikkels voor

financiering in te bouwen en integrale besluitvorming te effectueren. Daarbij moet als eerste het verband gelegd worden tussen investeringen vooraf en het nut en de opbrengsten daarvan tijdens de levensduur van een gebied of gebouw. Belangrijk is daarbij te beseffen dat de kosten van beheer vele malen groter zijn dan die van ontwikkeling en ontwerp (verhouding 300:10: 1).
De traditionele grondexploitatie (GrEx) en bouw- of vastgoedexploitatie (BEx of VEx) moeten daarvoor gekoppeld worden aan het beheer. Die koppeling kan op verschillende niveaus plaatsvinden:

- Het integreren van grond- en vastgoedexploitatie;
- Het integreren van het (gemeentelijke) beheer van de openbare ruimte met ontwikkelingen en met privé beheer;
- Het integreren van afval, water, energie in een stromenexploitatie, niet verzwarend voor grond- en vastgoedexploitatie;
- Het integreren van sociaal-maatschappelijke aspecten.

In een gebiedsexploitatie gaat het vooral om het garanderen en kanaliseren van allerlei stromen die het functioneren van het gebied mogelijk maken, zoals energie (elektriciteit, gas, warmte en koude), water, afval, transport van mensen en goederen en informatie. Elk van deze stromen kent een eigen infrastructuur waarin wordt geïnvesteerd door niet-vastgoedpartijen, die daar specifieke periodieke vergoedingen voor ontvangen. Er liggen grote kansen voor gebiedsontwikkeling door deze investeringen en de bijbehorende financiële exploitaties met elkaar te verbinden.
Dit kan door deze systemen exploitatietechnisch deels los te koppelen en als gebiedsgebonden te beschouwen. Denk hierbij aan lokale opwekking van duurzame energie en distributie via een eigen energiemaatschappij, een lokaal telecommunicatienetwerk of een ondergrondse collectieve straat voor kabels en leidingen. Het koppelen van deze stromen en gebruik maken van elkaars mogelijkheden en restproducten vergroot de financiële basis van de gebiedsontwikkeling en biedt kansen voor meer duurzame oplossingen in de toekomst.
Door de koppeling moeten alle onderdelen per definitie in samenhang bekeken blijven worden en dat voorkomt ook dat er onnodige /dubbele investeringen worden gedaan, die stand-alone verliesgevend zijn. Het is van belang om de samenhang tussen de verschillende exploitaties, de benodigde prikkels, het gezamenlijke vertrouwen in de oplossing en de opbrengsten op langere termijn helder uit te werken en vervolgens in een overkoepelend besluit vast te leggen.

7.3 Grondbeleid

Het grondbeleid van de gemeente Haarlemmermeer is vastgelegd in de nota Strategisch grondbeleid die op 8 december 2011 is vastgesteld en periodiek wordt geëvalueerd. In de nota Strategisch grondbeleid is aangegeven dat Haarlemmermeer kiest 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.

7.4 Kostenverhaal

In de Nota Strategisch Grondbeleid is ook het gemeentelijk beleid met betrekking tot kostenverhaal op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) uitgewerkt.
De Wro geeft gemeenten namelijk nieuwe instrumenten om afspraken te maken over de verdeling van de kosten van, ondermeer, algemene voorzieningen, infrastructuur en de inrichting van de openbare ruimte. Het verhalen van dit soort kosten op partijen die projecten ontwikkelen, wordt aangeduid met het begrip 'kostenverhaal'.
In het kader van kostenverhaal is het gemeentelijk

beleid erop gericht met marktpartijen of particuliere eigenaren al vóór de vaststelling van het bestemmingsplan privaatrechtelijke overeenkomsten te sluiten, waarin ook hun bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen worden vastgelegd. Deze overeenkomsten worden anterieure overeenkomsten genoemd.
De hoogte van deze bijdragen is vastgelegd in de Nota Strategisch Grondbeleid en wordt daar ook onderbouwd. De Nota Strategisch grondbeleid en de ontwikkelstrategie van deze structuurvisie zijn complementair aan elkaar voor wat betreft de hoogte van de bijdragen en de besteding van de bijdragen.
De Wro geeft niet expliciet aan voor welke ruimtelijke ontwikkelingen de bijdragen precies gebruikt moeten worden. Uit de behandeling in de Tweede Kamer wordt echter algemeen afgeleid dat het om bovenplanse voorzieningen van algemeen nut gaat, zoals natuur, cultuur, recreatie en waterberging.
De achterliggende gedachte hierbij is dat de ontwikkelaar van een project direct of indirect voordeel geniet van de aanwezigheid van dit soort voorzieningen in de gemeente. 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 aan de waarde van woningen, kantoren en bedrijfsruimte.
Aan de mee te financieren ontwikkelingen is als voorwaarde gesteld dat zij al concreet moeten zijn en dat de plannen moeten passen in deze structuurvisie.

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.

7.5 Reserve Ruimtelijke investeringen Haarlemmermeer

De inkomsten die middels kostenverhaal worden gegenereerd, zullen worden gestort in de reserve Ruimtelijke investeringen Haarlemmermeer (RIH) die begin 2010 door de gemeenteraad is ingesteld. Uit deze reserve kunnen investeringen in de infrastructuur en recreatief groen, bijvoorbeeld Park21, mede worden gefinancierd. Daarnaast kunnen de RIH middelen ingezet worden voor fysieke maatregelen (groen en grijs) bij herstructurering van werklocaties.
Een en ander is zo ingericht dat de gemeenteraad de bevoegdheid heeft om te besluiten over de besteding van deze gelden.
Eventueel kunnen in het RIH ook bijdragen voor bovenwijkse voorzieningen worden gestort. Dit zijn voorzieningen waar meerdere wijken gebruik van zullen maken. Hiervoor geldt een wettelijke verplichte bijdrage op grond van de Wro.
In de wet wordt een verschil gemaakt tussen algemene ruimtelijke bijdragen en bijdragen aan bovenwijkse voorzieningen. De algemene ruimtelijke bijdragen zijn niet afdwingbaar maar 'vrijwillig'. Zonder deze bijdragen is een plan wel degelijk maakbaar, maar zal in de (wijde) omgeving minder kwaliteit gerealiseerd kunnen worden in bijvoorbeeld recreatief groen. Echter, zonder de bovenwijkse voorzieningen is een plan niet realiseerbaar, daarom zijn deze bijdragen verplicht. Het is echter niet terecht alle kosten voor bovenwijkse voorzieningen op een enkel plan te laten drukken. Er kunnen meer plannen profijt hebben van een dergelijke voorziening, de bijdrage moet in verhouding zijn (proportioneel). Vandaar dat de wetgever hiervoor de termen profijt, proportionaliteit en toerekenbaarheid heeft gebruikt in de Wro. Wij passen deze principes toe bij het bepalen van benodigde bijdragen.

In het Uitvoeringsprogramma Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 zal inzicht worden gegeven in de inkomsten en uitgaven van het RIH. Het eerste uitvoeringsprogramma zal na vaststelling van deze structuurvisie binnen één jaar worden opgesteld. Het Uitvoeringsprogramma wordt gekoppeld aan het Meerjarenperspectief Grondexploitaties (MPG), dat tweemaal per jaar aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

Hoofdstuk 8

Wettelijk kader en instrumentarium

In dit hoofdstuk beschrijven we het wettelijk kader van deze structuurvisie en hoe vanuit deze visie wordt verder gebouwd aan Haarlemmermeer.

8.1 Wettelijk kader

Sinds de inwerkingtreding van de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening (Wro), in 2008, zijn alle overheidsinstanties verplicht een structuurvisie op te stellen voor het gehele eigen grondgebied. Zo'n structuurvisie moet richting geven aan de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en is een belangrijk kader voor het afwegen van concrete beslissingen.
De Wro bepaalt dat een structuurvisie de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkelingen aangeeft plus de gevolgen die deze ontwikkelingen hebben voor het te voeren ruimtelijk beleid. Verder moet in de structuurvisie staan hoe de gemeente de voorgenomen ontwikkelingen wil verwezenlijken.
De structuurvisie is een strategisch beleidsdocument en is alleen juridisch bindend voor de gemeente, niet voor derden. Tegen de structuurvisie kunnen dan ook geen bezwaar- en beroepsprocedures worden gevoerd.
De structuurvisie vormt de grondslag voor bestuurlijke uitvoeringsinstrumenten, zoals bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen, die wél juridisch bindend zijn voor derden. Ook het vestigen van voorkeursrecht, op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten, en bevoegdheden op basis van de grondexploitatiewet, kunnen stoelen op de structuurvisie.

8.2 Een structuurvisie, en dan…

De concrete uitwerking van de plannen uit deze visie vindt plaats in deelplannen, die als opmaat voor een bestemmingsplan kunnen dienen, en in bestemmingsplannen.
Deze deelplannen kunnen gebiedsgericht zijn zoals het Ruimtelijk Kader Rijsenhout of themagericht zijn zoals het Deltaplan Bereikbaarheid.
Bij het ontwikkelen van deze plannen zullen we bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden zo veel mogelijk actief betrekken. Deelplannen en bestemmingsplannen worden vastgesteld door de gemeenteraad.

Toetsing

Bij toetsing van concrete initiatieven aan de structuurvisie kunnen de volgende situaties zich voordoen:

- De structuurvisie geeft duidelijk de beleidsrichting aan, maar is nog onvoldoende concreet om als toetsingskader te kunnen dienen. De gemeentelijke beleidslijn moet dan verder uitgewerkt worden. Deze uitwerkingen zijn na vaststelling door de gemeenteraad onderdeel van de structuurvisie.
- Bij toetsing van een initiatief kan blijken dat de structuurvisie hiervoor geen beleidsrichting aangeeft. Wanneer dit wel relevant is, wordt dit beleid alsnog in de structuurvisie opgenomen. De vaststelling van deze aanvullingen op de structuurvisie gebeurt door de gemeenteraad.
- Een concreet initiatief kan aanleiding geven tot een gewijzigd inzicht of stoelen op veranderde omstandigheden. De structuurvisie moet dan op onderdelen worden herzien. De vaststelling van deze herzieningen van (onderdelen van) de structuurvisie gebeurt door de gemeenteraad.

Los van concrete initiatieven is het ook denkbaar dat omstandigheden zodanig wijzigen dat het noodzakelijk is de structuurvisie op onderdelen te actualiseren, zonder dat nieuw beleid wordt ingezet. In deze situaties zijn burgemeester en wethouders bevoegd het beleidskader te actualiseren en opnieuw vast te stelen als onderdeel van de structuurvisie.

8.3 Afwijken van de structuurvisie

In concrete en goed gemotiveerde situaties kan worden afgeweken van de inhoud van deze

20 KE zone

Hoogtebeperkingen

Geluidszonering

Vogelprotectiegebied

structuurvisie. Daarbij moeten alle belangen en consequenties zorgvuldig worden gewogen. Als het gaat om een incidentele kwestie, waarin wél wordt afgeweken van het geldende beleid, maar waarbij geen sprake is van een beleidswijziging, is het college bevoegd de beslissing tot afwijking te nemen. In gevallen waarin het gaat om een afwijking waarbij ook het beleid gewijzigd wordt, beslist de gemeenteraad.

8.4 Actualisatie

Deze structuurvisie geeft de ambities, visie en opgaven weer tot 2030. Echter, over tien jaar, in 2022, willen we deze visie actualiseren en/of te herzien, en opnieuw laten vaststellen door de gemeenteraad.
Tussentijds, in 2017, wordt bekeken of er aanleiding is de visie, of delen daarvan, al eerder dan in 2022 aan te passen.

8.5 Ruimtelijke Randvoorwaarden

Algemeen
De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is, na vaststelling, het toetsingskader voor ruimtelijke plannen. Behalve aan de structuurvisie zullen ruimtelijke ontwikkelingen ook getoetst moeten worden op plannen en kaders van hogere overheden. De kaders vanuit het Rijk worden momenteel voor een deel herzien.
Voor Haarlemmermeer betekent dit dat een groot deel van de kaders op het gebied van stedelijke contouren, contouren op het gebied van geluid- en veiligheid van luchtvaart en contouren van buis- en energieleidingen opnieuw worden geformuleerd.
In deze structuurvisie zijn de bestaande afspraken en contouren weergegeven en onze inzet is dat deze zo veel mogelijk gehandhaafd blijven.

LIB contouren
Het beperkingengebied van de Luchthaven Schiphol bestaat uit vier zones. Zone 1 en 2 zijn gelegen in het verlengde van de start- en landingsbanen. De beperkingen in deze zones behelsen met name de maximale toegestane objecthoogten in verband met de veiligheid van het luchtverkeer. In zone 1 tot en met 3 is verder geen nieuwe bebouwing toegestaan, met name omdat de geluidsbelasting er te hoog is. In zone 4 is wel bebouwing toegestaan, waarbij de bestemmingen echter beperkt moeten blijven tot niet-geluidsgevoelige activiteiten. Daarnaast moet rekening worden gehouden met hoogtebeperkingen en beperkingen ten aanzien van risico's van vogelaanvaringen. Deze beperkingen zijn vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Externe veiligheid; transport gevaarlijke stoffen
Het transport van gevaarlijke stoffen over de weg brengt een risico met zich mee voor personen in de omgeving. Bij een gebiedsontwikkeling moet al in een vroegtijdig stadium zicht bestaan op een passende ontsluiting en facilitering van het doorgaande verkeer. De infrastructuur moet zodanig ingebed zijn in de omgeving dat het transport van gevaarlijke stoffen op een zo veilig mogelijke manier kan worden afgewikkeld. De mate van veiligheid wordt zowel bepaald door de infrastructuur als door de omgeving.

Risicobeheersing door ruimtelijke uitgangspunten
De veilige inbedding van de infrastructuur (en daarmee onvermijdelijk ook de inbedding van de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen) in de omgeving wordt mede bepaald door de inrichting van de ruimte langs de transportroutes. Wanneer het zogenaamde 'plaatsgebonden risico' hoger is dan een bepaalde grenswaarde, gelden bouwbeperkingen voor kwetsbare en beperkt kwetsbare

objecten. Dat zijn bouwobjecten waar grote aantallen mensen en/of minder zelfredzame mensen aanwezig kunnen zijn. De vervoersintensiteit op de wegen in Haarlemmermeer is niet zodanig hoog dat de grenswaarde wordt overschreden. De individuele burger is daarmee voldoende beschermd. Vervoersintensiteit lijkt beetje uit de lucht te komen vallen. Het is echter ook mogelijk dat een groep mensen ineens slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen op de weg. Dit wordt uitgedrukt in het groepsrisico, bij de kans op meer dan tien slachtoffers. Deze kans op een ramp moet zo klein mogelijk blijven. Voor ruimtelijke plannen die op grond van deze structuurvisie worden uitgewerkt dient de (toename van de) kans op een ramp berekend te worden en door de gemeente te worden verantwoord.

Groepsrisico in kaart
Voor het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer is in juli 2011 het transport van gevaarlijke stoffen in kaart gebracht. Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg is vooral het transport van brandbaar gas (propaan en LPG) bepalend voor het groepsrisico. In de kaart 'Routering gevaarlijke stoffen' zijn de transportaantallen brandbaar gas weergegeven voor de relevante wegen[1] in de gemeente Haarlemmermeer.
Deze kaart laat het huidige groepsrisiconiveau zien van de gemeente Haarlemmermeer voor de relevante wegen. Het groepsrisico is daartoe vergeleken met de wettelijke oriëntatiewaarde (een kans van 10^4 per jaar op meer dan tien slachtoffers). Momenteel zijn er in de gemeente Haarlemmermeer vooral locaties met een laag groepsrisico (groen, lager dan 10% van de oriëntatiewaarde) en een aantal locaties met een beperkt groepsrisico (groepsrisico is kleiner dan de oriëntatiewaarde maar groter dan 10% van de oriëntatiewaarde). De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden.

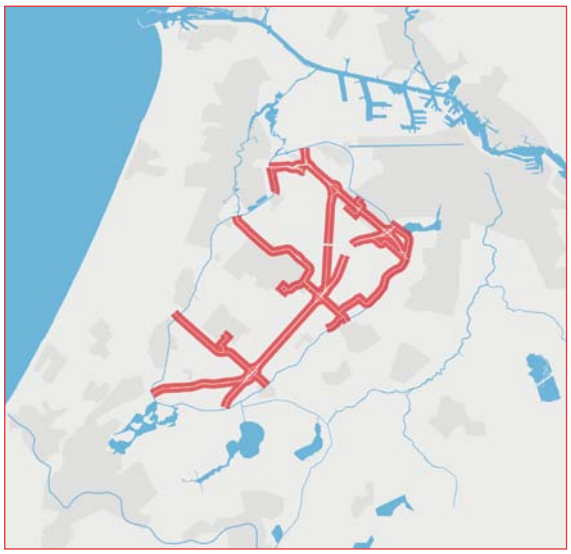
Structuurvisie buisleidingen
Het ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt aan een Structuurvisie buisleidingen om ruimte te reserveren voor toekomstige buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Binnenkort krijgt deze structuurvisie rechtskracht.
In de Structuurvisie wordt een hoofdstructuur vastgelegd van ruimtelijke reserveringen (buisleidingstroken) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen in Nederland voor de komende 25 à 30 jaar. Hierin is ruimte beschikbaar voor het leggen van buisleidingen voor aardgas, olieproducten of chemicaliën. In veel leidingstroken liggen nu al een of meerdere buisleidingen. In de toekomst kunnen daar nog meer leidingen bij komen.

Buisleidingen

1 Een 'relevante weg' heeft een transportaantal per jaar van minimaal 30 tankauto's brandbaar gas (LPG of propaan)

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt aan een Structuurvisie buisleidingen om ruimte te reserveren voor toekomstige buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. In 2012 krijgt deze structuurvisie rechtskracht.
Bundeling van buisleidingen in leidingstroken draagt bij aan een betere benutting van de schaarse ruimte in Nederland. Buisleidingen zijn een relatief veilig en duurzaam ondergronds transportmiddel. Voor de energievoorziening (aardgas) is Nederland aangewezen op goed functionerende buisleidingnetwerken. Bovendien is het voor de Nederlandse economie van groot belang om haven- en industrieclusters via buisleidingen met elkaar te blijven verbinden. Uitgangspunt voor de breedte van de leidingstroken is 70 meter. Die strook moet vrij blijven van bebouwing.

150 kV/380 kV
Op 19 april 2011 heeft het kabinet besloten de 380 kV hoogspanningsverbinding (deels ondergronds) in het westelijk deel van de polder te realiseren. Op 9 juni 2011 is dit in de Tweede Kamer geaccordeerd.
Bij de verdere uitwerking van de hoogspanningstracés door de westkant van de polder is toegezegd dat de 380 kV bij Floriande en de 150 kV bij Floriande en Lisserbroek ondergronds worden gebracht.
Deze afspraken worden geconcretiseerd en in 2012 vertaald in een hernieuwd voorbereidingsbesluit en een inpassingsplan.



Routering gevaarlijke stoffen

Hoogspanningsleidingen

Overzichtskaart

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

Fotografie
Theo Baart
Ruut van Paridon
Van Paridon x de Groot landschapsarchitecten
Gemeente Haarlemmermeer

Tekeningen
MG2 - Merijn Groenhart

Vormgeving
FUNCKE communications & design