



## **Raadsvoorstel 2009.0013729**

Onderwerp Contouren structuurvisie Haarlemmermeer 2030

Portefeuillehouder drs. M.J. Bezuijen / dr. T.C.M. Horn  
Steller M. Vermeulen (023-567 3517) / C. Verbeek (023-567 6095)  
Collegevergadering 15 september 2009  
Raadsvergadering

### **1. Samenvatting**

#### ***Wat willen we bereiken?***

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat iedere gemeente in één of meer structuurvisies haar ruimtelijk beleid moet vastleggen.

Met de *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030* willen we;

1. de ruimtelijk bestaande situatie, de huidige ontwikkelingen en de gewenste toekomstige ontwikkelingen in hun onderlinge samenhang (voor de periode tot 2030) borgen;
2. het toetsingskader voor het ruimtelijk beleid voor de periode 2010-2020 geven;
3. de kaders voor het maken van financiële afspraken met overheden en marktpartijen voor bovenplanse verevening bieden.

De nota *Contouren structuurvisie Haarlemmermeer 2030* - ook genaamd 'contourennota' - is de eerste stap om te komen tot de *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030*.

#### ***Wat gaan we daarvoor doen?***

In de structuurvisie geven wij een integrale visie op een duurzame en toekomstvaste ontwikkeling van Haarlemmermeer, waarbij de samenhang van beleid voor ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen is vastgelegd. Als kader voor de structuurvisie is de nota *Contouren structuurvisie Haarlemmermeer 2030* opgesteld.

In deze contourennota geven wij aan welke opgaven, strategische vraagstukken en ambities relevant zijn voor de toekomstige ruimtelijke, economische en sociale ontwikkeling van Haarlemmermeer. We geven richting aan de beantwoording van de strategische vraagstukken en geven daarmee de koers aan voor het vervolg van de structuurvisie. De contourennota verwijst naar bestaand beleid, maar bevat ook nieuwe inzichten die voortkomen uit de participatierondes met bewoners en bijeenkomsten met vakinhoudelijke 'experts'. De nota moet daarmee een herkenbare inhoudelijke basis worden voor de op te stellen structuurvisie

#### ***Wat mag het kosten?***

De kosten voor het opstellen van de structuurvisie Haarlemmermeer (waaronder dit raadsvoorstel *Contouren structuurvisie Haarlemmermeer 2030*) worden gedekt uit het krediet nieuwe Wro (raadsvoorstel 2008/24811) en de programmabegroting, programma Ruimte.

### **Wie is daarvoor verantwoordelijk?**

De nota *Contouren structuurvisie Haarlemmermeer 2030* is het kader voor de verdere uitwerking van de *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030*. De gemeenteraad heeft de rol om de kaders vast te stellen en is daarmee verantwoordelijk voor het vaststellen van de nota *Contouren structuurvisie Haarlemmermeer 2030*.

Het college is verantwoordelijk voor de implementatie van de Wet ruimtelijke ordening en daarmee voor de totstandkoming van de structuurvisie. De wethouder ruimtelijke ordening c.a. is coördinerend wethouder namens het college. De wethouder welzijn draagt de bestuurlijke coördinatie voor de maatschappelijke component.

### **Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?**

Vanuit de gemeenteraad is een klankbordgroep voor de structuurvisie samengesteld. Deze klankbordgroep wordt één keer per maand geïnformeerd over de voortgang en betrokken bij de inhoud van de structuurvisie en de tussenproducten van de structuurvisie.

Na besluitvorming over de contouren in de gemeenteraad zal de gemeenteraad betrokken worden bij het bespreken van het voorlopig ontwerp van de structuurvisie en het ontwerp van het planMER.

## **2. Voorstel**

### **Collegebesluit(en)**

Op grond van het voorgaande besluit het college de raad voor te stellen om:

1. De nota *Contouren structuurvisie Haarlemmermeer 2030* vast te stellen.
2. In te stemmen met de ambities voor Haarlemmermeer in 2030:
  - sterk gevarieerd en de atypische stedelijkheid benuttend;
  - duurzaam en klimaatbestendig;
  - fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving;
  - blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.
3. Voor de *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030* de koers vast te stellen met als belangrijke elementen:
  - het bevorderen van (het ontstaan van) sociale duurzaamheid door voorwaarden voor eigenaarschap, geborgenheid, ondernemerschap en ontmoeting te scheppen;
  - het realiseren van een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem dat het functioneren van Haarlemmermeer als droogmakerij op lange termijn waarborgt en dat aansluit bij de ambities van de gemeente;
  - het trefzeker organiseren van ketenmobiliteit door mobiliteitsnetwerken te verknopen en het realiseren van een robuust netwerk (ontvlecht en ingebed in de omgeving) voor alle modaliteiten zodat alle (ruimtelijke) ontwikkelingen geaccommodeerd kunnen worden;
  - het zorgen voor een duurzame ruimtelijke inrichting in bestaande gebieden, transformatiegebieden en agrarische kerngebieden door het benutten van kernkwaliteiten als openheid en diversiteit van de kernen.

### 3. Uitwerking

#### ***Wat willen we bereiken?***

##### **3.1 Inleiding**

In de structuurvisie geven wij een integrale visie op een duurzame en toekomstvaste ontwikkeling van Haarlemmermeer, waarbij de samenhang van beleid voor ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen wordt vastgelegd.

Als strategisch kader voor de structuurvisie is de nota *Contouren structuurvisie Haarlemmermeer 2030* opgesteld, ook wel 'de contourennota' genaamd. In deze contourennota geven wij aan welke opgaven, strategische vraagstukken en ambities relevant zijn voor de toekomstige ruimtelijke, economische en sociale ontwikkeling van Haarlemmermeer. De nota geeft richting aan de beantwoording van strategische vraagstukken en geeft daarmee de koers aan voor het vervolg van de structuurvisie. Soms verwijst de nota naar bestaand beleid, maar ook nieuwe inzichten zijn verwerkt.

We willen dat de contouren voor de structuurvisie Haarlemmermeer herkenbaar zijn voor bewoners en belanghebbenden. In deze eerste fase van de structuurvisie is de participatie gericht op het betrekken van vertegenwoordigers van buurt- en wijkraden. Ook jongeren zijn betrokken bij deze eerste fase van de structuurvisie. Op diverse scholen zijn presentaties gegeven en is jongeren gevraagd hoe zij de toekomst van Haarlemmermeer zien. De resultaten van diverse bijeenkomsten - met 'lokale experts' en met 'vakinhoudelijk experts' - zijn benut bij het bepalen van de strategische koers zoals die in de *Contouren structuurvisie Haarlemmermeer 2030* is opgenomen. In de tweede fase van het opstellen van de structuurvisie zal participatie een belangrijke rol spelen om een gedragen structuurvisie te verkrijgen.

##### **3.2 Inhoud *Contouren structuurvisie Haarlemmermeer 2030***

###### **3.2.1 Doel contourennota**

De contourennota beschrijft de belangrijke ambities, opgaven en vraagstukken voor Haarlemmermeer in de periode tot 2030. Welke ambities heeft Haarlemmermeer? En wat beschouwen we als uitgangspunt - want er zijn lopende programma's, er zijn al eerder belangrijke keuzen gemaakt en voor veel onderwerpen ligt er al een hoofdkoers.

Doel van de contourennota is om de strategische (beleids) contouren, de omtrekken van de *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030* te bieden. Daarmee is deze nota de eerste stap om te komen tot de structuurvisie waarin wij de in de contourennota geformuleerde koers een (ruimtelijke) vertaling geven.

De structuurvisie is een belangrijk document dat de kaders stelt voor de ontwikkeling van Haarlemmermeer. Deze heeft een sterke doorwerking in het sectorale beleid.

Bij het bepalen van de koers voor het beantwoorden van strategische vraagstukken is het van belang dat we ons realiseren dat de mate waarin Haarlemmermeer invloed kan uitoefenen wisselt per vraagstuk. Daarnaast spelen we zoveel mogelijk in op trends voor de toekomst, maar realiseren we ons dat sommige (sociaal maatschappelijke) processen lastig voorspelbaar zijn.

### **3.2.2 De ambities: divers, duurzaam, verbonden en attractief**

Wat wil Haarlemmermeer zijn, wat wil de gemeente kunnen bieden in de komende twintig jaar? In de toekomst willen wij de bestaande diversiteit aan woon- en werkmilieus - onze atypische stedelijkheid – versterken. Door te zorgen dat we zowel in fysieke zin als in sociale zin met elkaar en met onze omgeving zijn verbonden, positioneren we ons ook in de toekomst als een attractieve ontmoetings- en vestigingsplaats. Bij onze toekomstige ruimtelijke, economische en sociale ontwikkeling hebben wij oog voor bestaande structuren en is duurzaamheid een leidend thema.

De ambitie voor Haarlemmermeer in 2030:

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

Dit zijn de ambities die gelden voor de structuurvisie. Hierbij zijn twee uitgangspunten van belang. Ten eerste: de programmatische toekomst, tot 2020, is grotendeels al bepaald. En ten tweede: het vertrekpunt voor alle ontwikkelingen is het streven naar een hoge kwaliteit en grote ruimtelijke samenhang.

#### **1. Ambitie: ruimtelijk divers, de eigen vorm van stedelijkheid benuttend**

Haarlemmermeer vertoont een grote ruimtelijke variatie met een bijbehorende grote diversiteit aan woon- en werkmilieus, groengebieden en voorzieningen. Juist die diversiteit is een grote kwaliteit; de ambitie is deze diversiteit te behouden en verder te versterken. Verschillende ambities van de gemeente worden (mede) bepaald door de zogeheten atypische stedelijkheid van Haarlemmermeer - een stedelijkheid die afwijkt van wat elders te vinden is.

#### **2. Ambitie: duurzaam en klimaatbestendig**

Haarlemmermeer wil een verantwoorde duurzame ontwikkeling. Het ontwikkelen van kwaliteit staat daarbij centraal. Haarlemmermeer wil voorop lopen in duurzaamheidsbeleid. De ruimtelijke mogelijkheden bieden kansen om op grote schaal duurzame ontwikkeling in te zetten en koploper te zijn in Nederland. Die kansen zullen worden benut. Daarnaast kan duurzaamheid een aantrekkelijk en samenbindend perspectief voor Haarlemmermeer bieden. Werken aan duurzaamheid kan een samenhangend onderdeel worden van de gewenste eigen identiteit van Haarlemmermeer.

#### **3. Ambitie: fysiek en sociaal verbonden**

Haarlemmermeer wil een gemeente zijn die verbonden is en die verbindt, een samenleving met samenhang. Dat betekent dat er samenhang moet zijn tussen alle ontwikkelingen die plaatsvinden. Dat geldt voor zowel de fysieke als sociale ontwikkelingen. In sociaal opzicht betekent die ambitie dat inwoners zich aan elkaar en aan de wijk verbonden voelen. Belangrijk daarbij is dat alle inwoners de mogelijkheid wordt gegeven mee te doen aan de samenleving, bijvoorbeeld via sport, recreatie, cultuur en integratie. Fysiek vraagt de ambitie om goede infrastructurele verbindingen, een groen raamwerk dat natuur- en recreatiegebieden met elkaar en met de woonwijken verbindt. En de ambitie van een verbonden gemeente Haarlemmermeer is ook de ambitie van een florerende regionale netwerkeconomie.

#### **4. Ambitie: blijvend geïntegreerd als attractieve ontmoetingsplaats**

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

#### **3.2.3 De vraagstukken en de contouren voor de structuurvisie**

Met de beschreven ambities voor Haarlemmermeer in 2030 heeft Haarlemmermeer een beeld van de gewenste toekomst. Op tal van thema's is daarmee al gekozen wat de gemeente wil bereiken. Maar nog niet bepaald is op welke manier die doelen moeten worden bereikt, welke koers moet worden gekozen op weg naar die doelen. Deze hoofdkoers is beschreven in hoofdstuk 3 van de contourennota. De uitwerking zal gebeuren in het proces van de structuurvisie, maar ook in sectorale beleidsnota's.

#### **Strategische vraagstukken in vier thema's**

Om de ambities te bereiken moet voor verscheidene strategische vraagstukken een richting bepaald worden: welke koers moet voor die vraagstukken gekozen worden? Wij hebben de strategische vraagstukken geordend in vier onderling samenhangende thema's:

- sociale duurzaamheid
- water
- mobiliteit
- ruimtelijke transformatie.

Kenmerkend is dat deze strategische vraagstukken allemaal een nauwe relatie met de kwaliteit van de leefomgeving hebben en daarmee het belang van bewoners en bedrijven direct raakt. Met het beantwoorden van de vraagstukken kunnen we zorg dragen voor een (be)leefbare polder die klaar is voor de toekomst, zowel in fysieke als in sociale zin.

Wij benoemen de strategische vraagstukken en geven vervolgens de richting aan voor beantwoording van het vraagstuk.

#### **1. Sociale duurzaamheid**

Het centrale vraagstuk voor het thema sociale duurzaamheid:

*Hoe bereiken we sociaal-maatschappelijke ambities op de lange termijn en hoe laten we sociale duurzaamheid ontstaan?*

De koers voor sociale duurzaamheid:

- Sociale duurzaamheid in Haarlemmermeer kent vier kenmerken: eigenaarschap, geborgenheid, ondernemerschap en ontmoeting.
- De sociale structuur is niet maakbaar en de sociale dynamiek moeilijk voorspelbaar, daarom scheppen we voorwaarden om eigenaarschap, geborgenheid, ondernemerschap en ontmoeting te laten ontstaan.
- Om sociale duurzaamheid te laten ontstaan zijn sociale condities, ruimtelijke condities en procescondities nodig. Sociale condities stellen de inwoners van Haarlemmermeer nu en in de toekomst in staat om zich te kunnen ontplooiën en ontwikkelen tot

ondernemende burgers die initiatieven kunnen nemen en verantwoordelijkheid willen dragen. Ruimtelijke condities zijn kenmerken van de ruimte die invloed hebben op sociale processen. Procescondities maken duurzame, geleidelijke ontwikkelingen mogelijk door ruimte in de planvorming, flexibiliteit en inbreng van betrokkenen te garanderen.

- De dynamiek tussen deze condities is cruciaal. De sociale ruimte en de fysieke ruimte willen we niet meer als afzonderlijke ruimtes benaderen. De procescondities geven zicht op mogelijkheden om sociaal en fysiek beter met elkaar te verbinden.
- De ruimtelijke atypische stedelijkheid van Haarlemmermeer en de verschillen in leefstijl onder de bewoners vragen om een op maat gesneden voorzieningenbeleid in de gemeente. Een adequaat voorzieningenniveau is een belangrijke voorwaarde voor een goed en wervend woon- en leefklimaat, maar dit betekent niet dat je alles overal moet (willen) aanbieden. De bereikbaarheid van voorzieningen is daarbij een belangrijke ruimtelijke conditie.

## 2. Water

Het centrale vraagstuk voor het thema water:

*Hoe realiseren we een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem op een wijze die het functioneren van Haarlemmermeer – als droogmakerij – voor de lange termijn waarborgt, rekening houdend met de ambities van de gemeente? Hoe ziet dat watersysteem eruit, hoe versterkt dat systeem de bestaande polderstructuur, wat betekent dit systeem voor inwoners en (agrarische) gebruikers van de polder, hoe kan het betaald worden en welke keuzes moet de gemeente hiervoor maken?*

De koers voor water:

- Er moet een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem gerealiseerd worden dat het functioneren van Haarlemmermeer als droogmakerij op lange termijn waarborgt en dat in overeenstemming is met de ambities van de gemeente. Van belang is dat alle ruimtelijke, financiële en functionele gevolgen van het nieuwe watersysteem in beeld worden gebracht. Meer inzicht is nodig in vraagstukken als verzilting en berging.
- Wij zien bij de aanleg van (in elk geval) de seizoensberging het mengen van recreatief gebruik en de functie wonen als uitgangspunt zodat deze berging een meerwaarde heeft voor de inwoners.
- De piekberging in het zuiden van Haarlemmermeer is van regionaal belang. Haarlemmermeer wil deze faciliteren als gebiedsautoriteit, de financiering ervan moet bovenlokaal worden gerealiseerd.
- Wij willen ons inzetten voor meer overloopgebieden voor water in en rond stedelijk gebied om wateroverlast bij extreme neerslag op te vangen.

## 3. Mobiliteit

Het centrale vraagstuk voor het thema mobiliteit:

*Welke infrastructurele en sociale netwerken moeten op welke locaties met elkaar verknoot worden, om de juiste condities voor de gewenste ontwikkelingen te genereren?*

De koers voor mobiliteit:

- Wij zien het trefzeker organiseren van ketenmobiliteit als een belangrijke strategie om aan congestie en de bijbehorende economische schade te ontsnappen. Wij vinden het van groot belang om mobiliteitsnetwerken zo met andere netwerken (bijvoorbeeld sociale of economische) te verknopen dat er logische transitieknoten ontstaan, waar het vanzelfsprekend is om van de ene modaliteit in de andere over te stappen. Voor alle

modaliteiten geldt dat het netwerk voldoende robuust vorm gegeven moeten worden zodat alle (ruimtelijke) ontwikkelingen geacommodeerd kunnen worden. De structuurvisie zal antwoord moeten geven de op vraag, welke netwerken waar met elkaar verknoopt moeten worden, om de juiste condities (milieu) voor de gewenste ontwikkelingen te genereren.

- Wij streven naar een evenwichtige verdeling van mobiliteit binnen Haarlemmermeer. De variatie in woonmilieus en werkmilieus kan worden vergroot, waardoor de aantasting van het stedelijke en landelijk gebied en de milieubelasting zal worden beperkt. Ruimtelijke keuzes zijn nodig in samenhang met 'duurzaamheid en leefbaarheid', 'ruimtelijke ontwikkeling en economie (bereikbaarheid)' en 'maatschappelijke ontwikkeling, gezondheid en veiligheid'. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat voorzieningen bereikbaar blijven voor alle inwoners van Haarlemmermeer. Dat kan door het realiseren van basisvoorzieningen in de wijk en het goed positioneren van voorzieningen van een hoger schaalniveau.
- Ons streven is om het lokale en regionale verkeer zoveel mogelijk te ontvlechten. Haarlemmermeer wordt infrastructureel zo optimaal ingebed in haar omgeving, ruimte en mobiliteit worden integraal benaderd en bij gebiedsontwikkeling moet in een vroegtijdig stadium zicht zijn op een volwaardige bij de functie(s) passende ontsluiting.
- Meegaan in de schaalessprong van het openbaar vervoersnetwerk van de Metropoolregio Amsterdam is voor ons een voorwaarde voor verdere ruimtelijk economische ontwikkeling. Openbaar vervoer is de drager voor metropoolvorming.
- Wij willen de barrière van de Ringvaart tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer slechten en de Ringvaart tot verbindend element maken.

#### 4. Ruimtelijke transformatie

Het centrale vraagstuk voor het thema ruimtelijke transformatie:

*Hoe kunnen we in de transformatiegebieden in Haarlemmermeer de ervaring van openheid behouden en / of creëren? Hoe gaan we om met openheid in de bestaande gebieden en de agrarische kerngebieden? Hoe zorgen we voor een duurzame ruimtelijke inrichting met behoud van de kernkwaliteiten (zoals openheid en identiteit van de woonkernen) van Haarlemmermeer?*

De koers voor ruimtelijke transformatie:

- Wij inzetten ons in voor behoud van de karakteristieke openheid in die delen van de polder die tot de agrarische kerngebieden behoren. Kwaliteiten als openheid, groen en water zijn ingrediënten om in de toekomst een kwaliteitsslag te maken waarbij de polder toch als uniek landschap herkenbaar blijft voor haar inwoners, gebruikers en bezoekers.
- Wij willen een balans vinden tussen het toevoegen van meer stedelijke en dorps bebouwingselementen in de grote kernen Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Badhoevedorp en het behouden van de huidige suburbane identiteiten van de verschillende kernen en Haarlemmermeer in zijn geheel. Op bepaalde plaatsen wordt gekozen voor verdichting en verstedelijking, terwijl in andere gebieden en kernen juist het dorps karakter wordt versterkt. Hierdoor ontstaat een grotere diversiteit. In de kernen die ruimtelijk beperkt worden door de luchtvaart willen wij de (ruimtelijke) kwaliteit verbeteren.
- Schiphol zal worden verbonden met de totale ruimtelijke opgave voor Haarlemmermeer. Het ruimtegebruik van de luchthaven moet geoptimaliseerd worden zodat Schiphol wordt getransformeerd tot een compacte en duurzame luchthaven.
- Door slimme functiecombinaties van wonen, werken, natuur, water en recreatie streven wij een zo zuinig mogelijk ruimtegebruik na. Verrommeling van het buitengebied en de randzones bij de kernen willen wij voorkomen en verminderen.

- Wij willen landbouwkerngebieden aanwijzen waar de agrarische sector de rol heeft als hoeder van het open aaneengesloten agrarische landschap als kernkwaliteit van het landschap in de polder. Daartoe dient de landbouw een toekomstgerichte, innovatieve economische drager te zijn voor het landelijk gebied. Het bedenken van innovatiestrategieën, onder meer om met de waterveranderingen (verziltiging en peilverhoging) om te gaan, staat daarbij voorop. De verschillende zonerings uit de nota *Het Vierde Gewas* blijven behouden als uitgangspunt. De recreatieve gebruikswaarde van het landbouwkerngebied voor de bewoners van Haarlemmermeer en omgeving moet groter worden door routes en (informele) paden, los van de reeds bestaande polderlinten. Het doel daarbij is 'maak het (be)leefbaar'.

Wij realiseren ons dat wij niet elk vraagstuk op dezelfde wijze kunnen beïnvloeden, maar de koers geeft wel richting aan ons denken en handelen in het vervolg van het traject van de structuurvisie en van andere kaderstellende beleidsnota's.

### **Ontwikkelingsstrategie en uitvoerbaarheid**

In de structuurvisie zal de ontwikkelingsstrategie uitvoerig aan de orde komen: de stappen die gezet zullen worden om het ruimtelijk, economisch en sociaal beleid daadwerkelijk tot uitvoer te brengen. De structuurvisie zal uitspraken doen over de lange-termijninvesteringen en de effecten op de lange termijn op de gemeentelijke exploitatielasten. Aan de orde komen ook de kaders om financiële afspraken te maken met overheden en marktpartijen. De structuurvisie zal ingaan op de mogelijkheid bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen te verkrijgen van marktpartijen. De inzet van het strategisch grondbeleid wordt besproken. En ook worden uitspraken gedaan over de risico's en de manier waarop omgegaan wordt met de lange ontwikkelperiode.

### **Wat gaan we daarvoor doen?**

### **3.3 Vervolg Structuurvisie Haarlemmermeer 2030**

In onderstaand schema is de fasering aangegeven van het proces om te komen tot de *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030*.

<b>Fasering structuurvisie Haarlemmermeer 2030</b>		
<b>Fase</b>	<b>product</b>	<b>besluitvorming</b>
Fase 1a	Contouren structuurvisie Haarlemmermeer	college, ter besluitvorming in gemeenteraad
Fase 1b	Vaststellen nulvariant en studie Varianten samen met Notitie RWDN t.b.v planMER	college, ter kennisname aan gemeenteraad
Fase 2	Voorlopig ontwerp structuurvisie Haarlemmermeer & ontwerp plan-m.e.r.	college, ter bespreking in gemeenteraad
Fase 3	Concept-ontwerp structuurvisie Haarlemmermeer & definitief plan-m.e.r., inclusief terinzagelegging	college, ter kennisname aan gemeenteraad
Fase 4	Definitieve structuurvisie Haarlemmermeer	college, ter besluitvorming in gemeenteraad

Met het uitbrengen van de nota *Contouren structuurvisie Haarlemmermeer 2030* door is fase 1a van het proces om te komen tot de structuurvisie Haarlemmermeer 2030 afgerond. Met het opstellen van de contouren van de structuurvisie en de besluitvorming over ambities strategische vraagstukken en de koers is de 'strategische paragraaf' voor de structuurvisie

bepaald. De ruimtelijk-fysieke, sociaal-maatschappelijke en economische ambities kunnen nu verder uitgewerkt worden. Deze uitwerking leidt tot een concretisering – onder meer in kaartbeelden – van de richting van de ontwikkeling van Haarlemmermeer tot 2030.

In deze nieuwe fase in het planproces om te komen tot een structuurvisie zullen de ambities uit de contourennota verder verkend worden op (onder meer) hun ruimtelijke en maatschappelijke gevolgen. Onderdelen van het planproces zijn:

- verkenning van de huidige inrichtingsopgave, ruimtelijk sturende principes en ruimtelijk beperkende voorwaarden (en kansen);
- onderbouwen nulvariant (vastliggend programma, behoefte);
- aangeven van (resterende) ruimtelijke dilemma's;
- aangeven welke ruimtelijke (keuze)mogelijkheden er zijn (op basis van nulvariant);
- opstellen *Notitie Reikwijdte en Detailniveau* planMER.

De *Notitie Reikwijdte en Detailniveau* geeft aan waarop de alternatieven uit het planMER worden beoordeeld en met welk abstractieniveau dit zal gebeuren. Deze notitie wordt door het college vastgesteld en ter kennisname aan de raad gestuurd (afronding fase 1b). Het planMER wordt opgesteld om de ruimtelijke afwegingen en keuzes in de structuurvisie op duurzaamheid en milieu te kunnen beoordelen. In het planMER worden de verschillende ruimtelijke mogelijkheden (volgens de wet 'alternatieven') getoetst op hun effect op het milieu en op hun bijdrage aan het bereiken van de gemeentelijke ambities.

De Commissie m.e.r. is gevraagd over de *Notitie Reikwijdte en Detailniveau* te adviseren en zal het planMER te beoordelen op kwaliteit.

Mede op basis van de resultaten van het planMER wordt een voorkeursmodel ontwikkeld. Het voorkeursmodel levert een inbreng voor het opstellen van de ruimtelijke hoofdstructuur (met het bijbehorende kaartbeeld) voor de structuurvisie.

Het voorlopig ontwerp van de structuurvisie zal de volgende elementen bevatten:

- gebiedsanalyse (door middel van de zogenaamde 'lagenbenadering');
- ambities / doelstellingen (uitwerking voortbordurend op koers contourennota);
- uitgangspunten, randvoorwaarden en ruimtelijke beperkingen;
- planMER (resultaten);
- ruimtelijke hoofdstructuur (infrastructuur, water, groen, et cetera);
- programma / gebiedsgericht beleid;
- bovenplans vereveningsgebied;
- uitvoerbaarheid;
- participatie en inspraak.

Het voorlopig ontwerp van de structuurvisie en het ontwerp planMER worden vastgesteld in het college en besproken in de gemeenteraad (afronding fase 2).

Het resultaat is een structuurvisie die (in tekst en beeld):

1. de ruimtelijk bestaande situatie, de huidige ontwikkelingen en de gewenste toekomstige ontwikkelingen in hun onderlinge samenhang (voor de periode tot 2030) borgt;
2. het toetsingskader voor het ruimtelijk beleid voor de periode 2010-2020 vormt;
3. de kaders voor het maken van financiële afspraken met overheden en marktpartijen en voor bovenplanse verevening biedt.

## Planning

Op basis van de besluitvorming van de contouren van de structuurvisie Haarlemmermeer met de gemeenteraad, geven wij verder richting aan de uitwerking van onze structuurvisie. Dit is het moment om het vervolgproces van fase 2 t/m 4 gedetailleerd in te richten.

Na het gereedkomen van de contourennota en het vaststellen van de koers kan de nota *Reikwijdte en Detailniveau* voor het planMER worden uitgewerkt.

Onderstaand kader geeft inzicht in de globale planning van het vervolgproces voor de structuurvisie en de plan-m.e.r. procedure.

Tijd	Mijlpalen
September 2009	<b>B&amp;W besluitvorming: 'Contouren structuurvisie Haarlemmermeer '2030'.</b> <b>Bespreking gemeenteraad.</b>
Najaar 2009	<b>B&amp;W besluitvorming: Nulvariant en studie Varianten samen met Notitie Reikwijdte en Detailniveau t.b.v. planMER</b>
Winter 2009	<b>B&amp;W besluitvorming: 'Concept Voorlopig ontwerp structuurvisie Haarlemmermeer &amp; ontwerp planMER'.</b>
Winter 2009/2010	<b>Bespreking gemeenteraad.</b>
Zomer 2010	<b>B&amp;W besluitvorming: 'Concept ontwerp structuurvisie'.</b> <b>Haarlemmermeer en definitief planMER; inclusief terinzagelegging.</b> <b>Ter kennisname gemeenteraad.</b>
Najaar 2010	<b>B&amp;W besluitvorming: 'Structuurvisie Haarlemmermeer'</b> <b>Besluitvorming gemeenteraad.</b>

## Juridische context

De structuurvisie is de basis voor bestemmingsplannen of projectbesluiten, die activiteiten bevatten waarvoor mogelijk een besluit-milieueffectrapportage (besluit m.e.r.) moet worden opgesteld. De structuurvisie is vorm- en procedure vrij, maar moet wel digitaal beschikbaar komen. Daarnaast is verplicht om aan te geven op welke wijze de participatie vorm heeft gekregen. Belangrijk gegeven is dat de structuurvisie na vaststelling een intern bindende werking heeft. De Wro geeft de mogelijkheid om de structuurvisie als basis te gebruiken voor het verhalen van bovenplanse kosten.

## Communicatie en participatie

Conform de Wro, onze inspraakverordening en ons participatiebeleid betrekken wij belanghebbenden en belangstellenden, andere overheden en de vakwereld bij de totstandkoming van de structuurvisie Haarlemmermeer.

Voor deze eerste fase van de structuurvisie hebben wij de participatie vormgegeven zoals aangegeven in het communicatie- en participatieplan voor fase 1 van de structuurvisie (bijlage behorende bij de startnotitie structuurvisie Haarlemmermeer 2030 uit maart 2009). Voor de tweede fase van de structuurvisie – het opstellen van het voorlopig ontwerp van de structuurvisie en het ontwerp planMER – wordt een bijbehorend communicatie- en participatieplan opgesteld.

***Wat mag het kosten?***

De kosten voor het opstellen van de structuurvisie Haarlemmermeer (waaronder dit raadsvoorstel *Contouren structuurvisie Haarlemmermeer 2030*) worden gedekt uit het krediet nieuwe Wro (raadsvoorstel 2008/24811) en de programmabegroting, programma Ruimte.

***Wie is daarvoor verantwoordelijk?***

De nota *Contouren structuurvisie Haarlemmermeer 2030* is het kader voor de verdere uitwerking van de *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030*. De gemeenteraad heeft de rol om de kaders vast te stellen en is daarmee verantwoordelijk voor het vaststellen van de nota *Contouren structuurvisie Haarlemmermeer 2030*.

Het college is verantwoordelijk voor de implementatie van de Wet ruimtelijke ordening en daarmee voor de totstandkoming van de structuurvisie. De wethouder ruimtelijke ordening c.a. is coördinerend wethouder namens het college. De wethouder welzijn draagt de bestuurlijke coördinatie voor de maatschappelijke component.

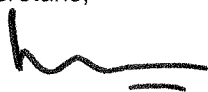
***Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?***

Vanuit de gemeenteraad is een klankbordgroep voor de structuurvisie samengesteld. Deze klankbordgroep wordt één keer per maand geïnformeerd over de voortgang en betrokken bij de inhoud van de structuurvisie en de tussenproducten van de structuurvisie.

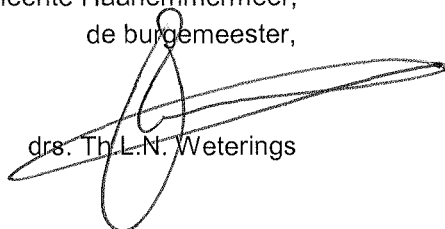
Na besluitvorming over de contouren in de gemeenteraad zal de gemeenteraad betrokken worden bij het bespreken van het voorlopig ontwerp van de structuurvisie en het ontwerp van het planMER.

**4. Ondertekening**

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,  
de secretaris, de burgemeester,



drs. P.J. Buijtels



drs. Th.L.N. Weterings

Bijlage(n)

1. *Contouren structuurvisie Haarlemmermeer 2030.*

# Concept Contourennota

---

**versie 5.6 3 september 2009**

## Inhoud

### 1. Vooraf

### 2. De ambities: divers, duurzaam, verbonden en attractief

- 2.1 Uitgangspunten: programma tot 2030 al vast, kwaliteit voorop
- 2.2 Ambitie: sterk gevarieerd en de atypische stedelijkheid benuttend
- 2.3 Ambitie: duurzaam en klimaatbestendig
- 2.4 Ambitie: fysiek en sociaal verbonden
- 2.5 Ambitie: blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats

### 3. De vraagstukken en de koers voor de structuurvisie

- 3.1 Van ambities en opgaven naar koers
- 3.2 Sociale duurzaamheid
- 3.3 Water
- 3.4 Mobiliteit
- 3.5 Ruimtelijke transformatie

### 4. Ontwikkelingsstrategie

- Bijlage 1 - De ontwikkelingen binnen en rond Haarlemmermeer
- Bijlage 2 - Over ruimtelijke kwaliteit, atypische stedelijkheid en openheid
- Bijlage 3 - Enkele begrippen verklaard
- Bijlage 4 - Nationaal klimaatbeleid
- Bijlage 5 - Achtergronden bij de positie van Haarlemmermeer
- Bijlage 6 - De componenten van de vier thema's
- Bijlage 7 - Waterbeheersing in Haarlemmermeer

# 1. Vooraf

De gemeente Haarlemmermeer maakt een structuurvisie, **Structuurvisie Haarlemmermeer 2030**. Deze Contourennota is een tussenstap op weg naar de structuurvisie.

Deze nota beschrijft wat de vraagstukken en opgaven zijn waar de structuurvisie antwoord op zal geven. **Welke ambities heeft Haarlemmermeer? En wat beschouwen we als uitgangspunt - want er zijn lopende programma's, er zijn al eerder belangrijke keuzen gemaakt en voor veel onderwerpen ligt er al een hoofdkoers. Anders gezegd: we weten vaak al waar we heen willen, maar we zullen in de structuurvisie bepalen hoe we er het beste kunnen komen.**

## Contourennota: de omtrekken van de structuurvisie

In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro), die op 1 juli 2008 in werking is getreden, is de structuurvisie geïntroduceerd om ideeën voor de toekomst vorm te geven en een toetsingskader te bieden voor de meer concrete ruimtelijke plannen zoals het bestemmingsplan.

De Contourennota is de eerste stap om te komen tot de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030. De structuurvisie biedt een integrale visie op een duurzame en toekomstvaste ontwikkeling van Haarlemmermeer, waarbij de samenhang van beleid voor ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen is vastgelegd.

In deze Contourennota worden de (beleids)contouren, de omtrekken geschetst van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030. De Contourennota bevat de ambities, opgaven en strategische vraagstukken die relevant zijn voor de toekomstige ruimtelijke, economische en sociale ontwikkeling van Haarlemmermeer. In de op te stellen structuurvisie worden die ambities, opgaven en vraagstukken ruimtelijk vertaald.

## Doel structuurvisie: ambities vertalen, heldere richting bieden

In zes punten samengevat is het doel van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030:

1. **de Haarlemmermeerse ambities (ruimtelijk) vertalen:** de ruimtelijk-fysieke, sociaal-maatschappelijke, economische en bestuurlijke ambities;
2. **richting geven aan de ruimtelijke ontwikkeling** van Haarlemmermeer in de periode tot 2030;
3. **een toetsingskader bieden** voor het ruimtelijk beleid en ruimtelijke plannen, voor de periode 2010-2020;
4. **nieuwe ontwikkelingen initiëren, stimuleren en situeren**, als die een positief effect hebben op het wonen, werken en welbevinden in Haarlemmermeer;
5. **aan bewoners en belanghebbenden zekerheid geven over de ontwikkelingen** die we in de gemeente nastreven;
6. **inzicht bieden in de lange-termijninvesteringen** en de mogelijkheid geven om bij ruimtelijke ontwikkelingen kosten van bovenwijkse voorzieningen te verhalen.

## Geen blinde optelsom, maar ook geen blanco blad

Er zijn in het recente verleden al vele toekomstgerichte plannen opgesteld en projecten geformuleerd. In theorie hadden die plannen eenvoudigweg gebundeld kunnen worden om daarmee te voldoen aan de verplichting van de Wro. Haarlemmermeer kiest er voor om de ambities en opgaven in een nieuwe samenhangende visie te vertalen om opnieuw gezamenlijk en goed na te denken over de toekomst en om Haarlemmermeer echt een richting te bieden.

Tegelijkertijd respecteert de structuurvisie de belangrijke ingezette projecten. Die worden als gegeven beschouwd, ze zijn het uitgangspunt voor de toekomstige ontwikkelingen. Dat is alleen al van belang

uit oogpunt van continuïteit van beleid. Die projecten en dat programma bepalen daarmee ook de speelruimte voor de structuurvisie.

### **Relevante ontwikkelingen en trends voor de ontwikkeling van Haarlemmermeer**

Haarlemmermeer vormt geen eiland, als naar de kaart van de metropoolregio Amsterdam wordt gekeken dan lijkt dit soms het geval, maar niets is minder waar. Algemene trends als vergrijzing, mondialisering, toenemende verkeers- en vervoersdruk, problemen rond energie, klimaatveranderingen en diverse vormen van schaarste werken ook door in Haarlemmermeer. In bijlage 1 zijn de belangrijkste trends en ontwikkelingen uitgewerkt.

### **Opbouw van deze Contourennota**

De Contourennota volgt de denklijn vanaf ambitie tot koers en uitvoering:

- De **strategische ambities** van Haarlemmermeer staan in hoofdstuk 2 omschreven en toegelicht. Die vormen straks het vertrekpunt voor de structuurvisie.
- Hoofdstuk 3 maakt duidelijk wat de **focus is van de ontwikkelingsrichting** van Haarlemmermeer is en vormt de strategische basis voor de structuurvisie Haarlemmermeer 2030. Dit hoofdstuk beschrijft en de koers voor de structuurvisie, met daarbij de overwegingen en aandachtspunten. Dat gebeurt aan de hand van de samenhangende thema's die voortkomen uit de belangrijkste vraagstukken voor Haarlemmermeer: Sociale duurzaamheid, Water, Mobiliteit en Ruimtelijke transformatie.
- De **puntsgewijze samenvattingen** van die gekozen koers staat steeds aan het einde van die paragrafen 3.2 tot en met 3.5.
- In hoofdstuk 4 staat omschreven welke onderwerpen de structuurvisie zal bevatten rond de **ontwikkelingsstrategie**.

De bijlagen bieden verschillende extra achtergronden en begripsverklaringen.

## 2. De ambities: gevarieerd, duurzaam, verbonden en attractief

**Wat wil Haarlemmermeer zijn en wat wil de gemeente kunnen bieden in de komende twintig jaar? Het antwoord op die vragen - beschreven in grote lijnen en ruime begrippen - is samengevat in de strategische ambities van Haarlemmermeer. De ambities vormen daarmee het doel waarop de structuurvisie zich richt. Dit hoofdstuk beschrijft de ambities. Daarbij komen ook de sectorale thema's (groen, wonen, werken, welzijn) terug. Aangegeven wordt welke keuzen nog gemaakt moeten worden en/of welke vraagstukken er nog zijn op te lossen liggen om de ambities te realiseren.**

De ambitie voor Haarlemmermeer in 2030:

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

Dat zijn de ambities die gelden voor de structuurvisie. Voorafgaand aan dat alles zijn nog twee uitgangspunten van belang. De programmatische toekomst, tot 2020, is grotendeels al bepaald (1) èn vertrekpunt voor alle ontwikkelingen is het streven naar een hoge kwaliteit en grote ruimtelijke samenhang (2).

### 2.1 Uitgangspunten: programma tot 2030 al vast, kwaliteit voorop

#### **Uitgangspunt: lopende grote opgaven en projecten liggen vast**

Voor een belangrijk deel is de toekomst van Haarlemmermeer al eerder bepaald, door beleidskeuzen die in recente jaren gemaakt zijn. Zo is er al een aantal belangrijke ruimtelijke opgaven geformuleerd, die inmiddels deels tot project zijn uitgewerkt. De meeste van die projecten worden gerealiseerd in de periode 2010 tot 2020. De programmatische toekomst, tot 2030, ligt daarmee grotendeels vast. Dat programma staat ook in de structuurvisie niet ter discussie.

Belangrijk doel van de structuurvisie is wel deze projecten met elkaar te verbinden: de projecten in uitwerken in onderlinge samenhang en in samenhang met het bestaande Haarlemmermeer - ook in sociaal maatschappelijk opzicht. Bovendien zal de structuurvisie ze in het perspectief plaatsen van de verdere toekomst.

De belangrijkste grote projecten en opgaven voor de komende periode zijn de volgende.

- **Het project Westflank Haarlemmermeer** vloeit voort uit de Nota Ruimte. Daar ligt een opgave voor het realiseren van 500 hectare strategisch groen, het bieden van een oplossing voor (toekomstige) problemen met de waterhuishouding (in combinatie met een duurzame ecologische verbinding en met recreatief gebruik), tot 2020 de bouw van 10.000 woningen (plus 5.000 woningen binnenstedelijk) en bijbehorende infrastructuur.
- **Park21 en de visie op de Geniedijk** zijn andere belangrijke groen-blauwe projecten die de komende jaren tot ontwikkeling komen. De ambitie met de realisatie van het Park21 is een grootschalig parklandschap, het recreatieve hart van Haarlemmermeer, vervlochten met het groene raamwerk en de recreatieve en ecologische verbindingen.

- **Intensivering en herstructurering bestaand stedelijk gebied.** In Hoofddorp worden minimaal 3.300 woningen gebouwd (in de Structuurvisie Hoofddorp worden de opgaven voor Hoofddorp verder uitgewerkt) en in Badhoevedorp zo'n 1.000 woningen. Tevens ligt er een verantwoordelijkheid om de kwaliteit van de bestaande woongebieden voor de toekomst te behouden en waar mogelijk te versterken. Als een van de vijf zogenaamde New Towns probeert Haarlemmermeer een eigen invulling te geven aan het nieuwe stedenbeleid, waarbij de nadruk ligt op het voorkomen van problemen.
- **Amsterdam Connecting Trade (ACT),** dat wordt gerealiseerd in de Oostflank is een van de Randstad Urgent projecten. ACT richt zich op verbetering van de bereikbaarheid, de economische dynamiek en de kwaliteit van leven in Haarlemmermeer en binnen de Metropoolregio Amsterdam. De regio wil tot de top drie gaan behoren van de meest duurzame luchtvrachtgerelateerde knooppunten in Europa, waar goederen, mensen en informatie op een unieke manier zijn verbonden.
- **Het glastuinbouwgebied Primaviera** (220 ha) wordt ontwikkeld bij Rijsenhout, het bestaande glastuinbouwgebied bij Rijsenhout (140 ha) wordt geherstructureerd.
- **De ontwikkeling van de luchthaven Schiphol** natuurlijk, met zijn moeilijk te voorspellen dynamiek.
- **De gebiedsontwikkeling Badhoevedorp** behoort in het noorden tot de grote opgaven. Dit behelst de omlegging van rijksweg A9 en de bijbehorende gebiedsontwikkeling met woningen, bedrijven- en kantorenterreinen, (sport)voorzieningen en groengebieden.

#### **Uitgangspunt: werken aan hoge en integrale kwaliteit**

Het uitgangspunt bij alle ontwikkelingen is dat de bestaande hoge kwaliteit van de leef- en werkomgeving in combinatie met groen en recreatie ook in de toekomst intact te houden en zoveel mogelijk te versterken. Het lokale ruimtelijke en sociale beleid zal hierop gericht zijn. Om de kwaliteit van leven ook voor toekomstige generaties te waarborgen zal de ontwikkeling zo duurzaam mogelijk plaatsvinden. Hoge kwaliteit is het uitgangspunt voor alle ontwikkelingen. Kwaliteit loopt daarom als een rode draad door deze nota. Het begrip komt - direct of indirect - in iedere ambitie en in ieder vraagstuk terug.

#### **Uitgangspunt: méér dan fysieke kwaliteit**

Ook in het regionale en nationale ruimtelijke beleid gaat het om ruimtelijke kwaliteit: een goede balans tussen een bloeiende economie, bereikbaarheid, gedifferentieerde woningbouw en een duurzame leefomgeving (waar nadrukkelijk veel aandacht is voor de kwaliteit van water en groen). Deze ruimtelijke kwaliteit is leidend bij verdere ontwikkeling en inrichting. Ruimtelijk beleid lijkt zich echter vooral op fysieke kwaliteit te richten. Ook waar aandacht is voor sociale en maatschappelijke processen, gaat het doorgaans over de vraag hoe fysieke ruimte hier randvoorwaarden voor moet scheppen. Maar de werkelijkheid bestaat uit meer dan alleen fysieke ruimte, meer dan waar de stedenbouwkunde en planologie zich traditioneel op richt. In Haarlemmermeer willen we kwaliteit meer zien als de dynamiek tussen de fysieke ruimte (de huizen, bomen, wegen, vaarten: alles wat tastbaar is), de sociale ruimte (de ruimte die mensen gebruiken voor hun activiteiten: iemand werkt bijvoorbeeld in Hoofddorp, woont in Nieuw Vennep en viert feest in Vijfhuizen) en de symbolische ruimte (wat een ruimte voor je betekent: de één vind een dorp vind je lekker rustig, de ander juist veel te saai). Zie ook bijlage 2 voor uitleg van deze de begrippen. Kwaliteit als ambitie is daarom vanuit een fysiek, sociaal en symbolisch perspectief verweven in deze nota.

## 2.2 Ambitie: sterk gevarieerd en de atypische stedelijkheid benuttend

**Haarlemmermeer vertoont een grote variatie aan woon- en werkmilieus, groengebieden, voorzieningen. Juist die diversiteit is een grote kwaliteit; de ambitie is deze diversiteit te behouden en verder te versterken. Verschillende ambities van de gemeente worden (mede) bepaald door de zogeheten atypische stedelijkheid van Haarlemmermeer - een stedelijkheid die afwijkt van wat elders te vinden is.**

Zo wil de gemeente dorpse en stedelijke kenmerken van het wonen behouden en naast woningen voor middenklassegezinnen ook bouwen voor andere doelgroepen, zoals jongeren en senioren. Het voorzieningenniveau wordt op maat gemaakt, afhankelijk van kern of wijk, leefstijl van de inwoners en mogelijke complementariteit met andere lokale of regionale voorzieningen. Bij functiemenging - van wonen en werken bijvoorbeeld - moeten de kwaliteiten voortvloeiend uit de atypische stedelijkheid worden gerespecteerd. Haarlemmermeer wil dat Schiphol meer verbonden wordt met de groenopgave, de economische ontwikkeling binnen Haarlemmermeer en de beleving van de inwoners.

### **Uitwerking sterk gevarieerd: wonen**

Haarlemmermeer wil een woonklimaat aanbieden dat is afgestemd op de behoeften van de huidige bewoners, maar ook op de bewoners van de toekomst, zowel lokaal als regionaal.

Momenteel wordt Haarlemmermeer landelijk beschouwd als een van de beste woongebieden: er is goed onderwijs, rustiek karakter, veel ruimte, gecombineerd met een zekere kleinschaligheid dankzij de atypische stedelijkheid. Juist met het groene, dorpse en landelijke wonen kan Haarlemmermeer zich onderscheiden. Haarlemmermeer wil deze atypische stedelijkheid verder versterken.

Haarlemmermeer is uitermate geschikt voor de middenklasse om zich te vestigen. Maar ook voor andere doelgroepen zoals jongeren en senioren wil Haarlemmermeer zich inzetten zodat in totaliteit een evenwichtiger aanbod ontstaat. Landelijk gezien houdt zij rekening ermee dat er grote behoefte is aan ruime woningen met flink wat eigen ruimte per gezinlid. Deze ambitie wil Haarlemmermeer voldoen binnen het project Westflank.

Een belangrijk vraagstuk in de woningbouwopgave is hoe om te gaan met de aanstaande vergrijzing (zie verder 3.2, Sociale Duurzaamheid).

### **Uitwerking sterk gevarieerd: werken**

Haarlemmermeer kent een bijzondere combinatie van internationale luchthavengerelateerde bedrijvigheid en lokale en regionale bedrijven. De economie heeft daardoor twee snelheden die bijdragen aan de sterke economische infrastructuur van de gemeente. In de toekomst wil de gemeente deze twee snelheden behouden en versterken. 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.

Gekeken kan worden of de woon-werk balans beïnvloed kan worden. De vraag maakt onderdeel uit van een groter vraagstuk, namelijk: hoe kan Haarlemmermeer in de toekomst goed bereikbaar blijven.

### **Uitwerking sterk gevarieerd: voorzieningen**

De ruimtelijke atypische stedelijkheid van Haarlemmermeer (dorpse kernen, Vinexwijken en centrumkernen verspreid over een groot gebied) en de verschillen in leefstijl onder de bewoners vragen om een op maat gesneden voorzieningenbeleid dat aandacht heeft voor omvang, spreiding,

toegankelijkheid en bereikbaarheid van voorzieningen op het basisniveau. De uitgebreide definitie van een voorziening op het basisniveau is beschreven in de nota Meer doen aan meedoen, 2008. Om deze doelstelling te realiseren is het nuttig ons voorzieningenniveau in regionaal verband te zien, omdat de regio een aanvullende rol heeft ten opzichte van onze eigen Haarlemmermeerse voorzieningen. We moeten rekening houden met de volgende zaken: hoe de voorzieningen al dan niet bijdragen aan de sociale samenhang, het gedrag van veel Haarlemmermeeders als netwerkstedeling en de bereikbaarheid van de bestaande en nieuwe voorzieningen. Van een ander niveau is het streven om met het voorzieningenniveau voor (inter)nationaal en regionaal georiënteerde bedrijven een aantrekkelijk vestigingsklimaat te bieden.

Naast de vergrijzing speelt ook in delen van Haarlemmermeer ontgroening – het afnemen van het aandeel van jongeren in een bevolking door het stijgen van de gemiddelde leeftijd – een rol. Het aantal kinderen en jongeren in Haarlemmermeer neemt toe, vooral in de nog aan te leggen gebieden en daarvoor de huidige Vinex wijken. Tegelijkertijd is er echter ook sprake van ontgroening in de oudere delen van Hoofddorp en Nieuw Vennep, in Zwanenburg en Rijsenhout. Dit heeft bijvoorbeeld een teruglopend aantal leerlingen op scholen tot gevolg.

In de Toekomstvisie Haarlemmermeer 2030 is het uitgangspunt het op peil houden van de leefbaarheid en het voorzieningenniveau in de kleine kernen. Handhaving van het voorzieningenniveau in de dorpen, ondersteund door een toename van de bevolking, blijft een belangrijk aandachtspunt, maar de vraag is wel of dit een realistische ambitie is. Het vraagstuk van spreiding en de daarmee samenhangende bereikbaarheid van voorzieningen komt later aan de orde (zie verder 3.2 Sociale Duurzaamheid en 3.4 Mobiliteit).

#### **Uitwerking sterk gevarieerd: groen**

De inzet van Haarlemmermeer is gericht op meer kwaliteit en samenhang tussen groengebieden. Haarlemmermeer wil een sterk landschappelijk raamwerk dat de natuur- en recreatiegebieden met elkaar en met de woonwijken verbindt. Daarnaast wil de gemeente groengebieden maken met een sterke identiteit en onderscheidende karakters.

Door te richten op verhoging van de biodiversiteit kan meer variatie en eigen identiteit bewerkstelligd worden.

Aantrekkelijke gebieden kennen een diversiteit in inrichting en een gemengd gebruik. De aanleg van het Park21 is hier onderdeel van. De gemeente heeft de ambitie om het groen nabij de wijken en kernen - geschikt voor ommetjes, sporten en ontmoeten – te behouden of te versterken waar dat nodig is. Bij stedelijke verdichtingopgaven is dit een belangrijk punt van overweging.

#### **Uitwerking sterk gevarieerd: functiemenging én functiescheiding**

De atypische stedelijkheid van Haarlemmermeer wordt ook gekenmerkt door een sterke scheiding van functies: wonen, werken en recreëren vinden in verschillende zones plaats. De sociaalruimtelijke oriëntatie van inwoners is groot: er is veel mobiliteit binnen en buiten de gemeente tussen werk, wonen, de school, kinderopvang en recreëren. De scheiding van functies is deels te wijten aan de geluidscontouren van Schiphol die de woonfunctie in grote delen van de gemeente niet toestaat. Maar buiten deze contouren kunnen functies vaker gemengd worden, ook met recreatie. Door functiemenging kunnen woonwijken overdag levendiger worden door werkfuncties of recreatiefuncties toe te staan. Ook de menging met maatschappelijke voorzieningen (huisarts, school) biedt kansen, bijvoorbeeld voor ontmoeting. Bedrijventerreinen en horecalocaties kunnen sociaal veiliger worden door te combineren met wonen. De vergroting van werkgelegenheid in of nabij de woonwijk, vermindert de uitgaande pendel van werknemers die buiten Haarlemmermeer werken. Zzp-ers die

bedrijf aan huis kunnen houden, geven meer mogelijkheden voor de ontwikkeling van consumentendienstverlening. Functiescheiding heeft uiteraard ook voordelen: het beperkt mogelijke overlast en maakt het makkelijker voor de gemeente om ruimtelijke ontwikkelingen te sturen. De atypische stedelijkheid van Haarlemmermeer bestaat bovendien deels bij de gratie van functiescheiding. Het verschilt per gebied en per opgave of gekozen wordt voor functiemenging of -scheiding. Maar bij functiemenging hanteert de gemeente het uitgangspunt dat de atypische stedelijkheid niet aangetast wordt.

### **Uitwerking sterk gevarieerd: Schiphol**

Ook de ligging van de luchthaven Schiphol binnen de grenzen maakt Haarlemmermeer tot een atypische gemeente. Schiphol is een kleine stad waar 60.000 mensen hun werk vinden en het is een groot mondiaal knooppunt dat onze regio internationaal aantrekkelijk maakt voor bedrijven. Naast deze lusten brengt Schiphol ook lasten met zich mee voor omwonenden en het milieu. De beleving van Schiphol is verschillend. Een belangrijk uitgangspunt voor de gemeente is het vinden van de juiste balans tussen de lusten en lasten. Tegelijkertijd is de ruimtelijke relatie tussen het Luchthavengebied en de rest van Haarlemmermeer niet optimaal. Schiphol ligt met de rug naar de polder toe, als een geïsoleerd eiland tussen start- en landingsbanen en snelwegen.

Schiphol zal worden verbonden met de totale ruimtelijke opgave voor Haarlemmermeer. Het ruimtegebruik van de luchthaven moet geoptimaliseerd worden zodat Schiphol wordt getransformeerd tot een compacte en duurzame luchthaven.

Het is wenselijk dat Schiphol meer verbonden wordt met de groenopgave, de economische ontwikkeling binnen Haarlemmermeer en de beleving van de inwoners van Haarlemmermeer. De structuurvisie geeft hier een antwoord op.

## 2.3 Ambitie: duurzaam en klimaatbestendig

**Haarlemmermeer wil een verantwoorde duurzame ontwikkeling. Het ontwikkelen van kwaliteit staat daarbij centraal. Haarlemmermeer wil voorop lopen in duurzaamheidsbeleid. De ruimtelijke mogelijkheden bieden kansen om op grote schaal duurzame ontwikkeling in te zetten en koploper te zijn in Nederland. Die kansen zullen worden benut.**

**Daarnaast kan duurzaamheid een aantrekkelijk en samenbindend perspectief voor Haarlemmermeer bieden. Werken aan duurzaamheid kan een samenhangend onderdeel worden van de gezochte eigen identiteit van Haarlemmermeer.**

Wat het klimaat betreft heeft de gemeente het voornemen te doen wat binnen invloedssfeer ligt om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. We kunnen geen mondiale problemen oplossen maar wel onze verantwoordelijkheid nemen en doen wat gedaan kan worden binnen de ons beschikbare (beperkte) middelen en mogelijkheden.

Voor Haarlemmermeer zelf is de opgave met name het creëren van een duurzaam sociaal klimaat en van een duurzaam watersysteem.

Duurzaamheid, het welbevinden van inwoners en een gezonde en bloeiende economie kunnen samengaan. Veel mensen willen wel betrokken zijn op hun woonomgeving als zij kunnen wonen in een duurzame, gezonde en aantrekkelijke omgeving. Met de toekomstbestendige samenleving willen

we ook het antwoord geven op de sociale opgave waar Haarlemmermeer voor staat. Aan de hand van het verbinden van *People*, *Planet* en *Prosperity* formuleren we de ambities.

### **Uitwerking duurzaam en klimaatbestendig: mensen, groen en water**

*People* verbinden met *Planet*, is de ambitie om mensen een goede verbinding te geven met het groen en water. Een goed stedelijk gebied kent rustige en open groene plekken, en recreatiemogelijkheden in de nabijheid als afwisseling van de stedelijke hectiek. Doelstellingen van groen zijn ruimte voor rust en recreatie, maar ook de versterking van de verscheidenheid en identiteit van het landschap en de bevordering van de biodiversiteit. De aanwezigheid, kwaliteit en toegankelijkheid van groen in en om het stedelijk gebied biedt een toenemende waarde. Een groen gebied dat zich gaaf kan ontwikkelen heeft over honderd jaar een onbetaalbare kwaliteit en unieke waarde.

De gemeente Haarlemmermeer wil een duurzaam landschap waar mensen graag in wonen. Daarom hechten we belang aan een rijke ecologische ontwikkeling, een robuust en samenhangend ecologisch groennetwerk met veel belevingswaarde waarin bovendien water en groen - in allerlei vormen - met elkaar verbonden worden en waarmee mens en natuur bij elkaar zijn.

De woon- en leefkwaliteit kent ook de kwaliteit van de sociale duurzaamheid: het benadrukken van aspecten als ontmoeten, samenleven/verbinden en leefbaarheid. Dit is verder uitgewerkt in de koers Sociale duurzaamheid, paragraaf 3.2. Het bieden van ruimte voor water draagt naast de belevings- en ecologische waarde ook op vele manieren bij aan de klimaatbestendigheid: een duurzaam watersysteem om de polder waarin we leven ook in de toekomst 'droog' te houden. Dit is verder uitgewerkt in de koers Water, paragraaf 3.3

### **Uitwerking duurzaam en klimaatbestendig: welvaart en ecologie**

De gewenste verbinding tussen *Prosperity* en *Planet* betekent: onze welvaart duurzaam maken. Daartoe werken we onder meer aan een zeer ambitieuze CO<sub>2</sub>-reductie. De doelstellingen van het Klimaatbeleid van Haarlemmermeer zijn, volgens het Raadsbesluit 2008/19057: "Kaders Klimaatbeleid 2008-2020" september 2008:

- reductie van de uitstoot van CO<sub>2</sub> in 2020 van 30% ten opzichte van 1990
- 20% duurzame energie in 2020.

Om deze doelstellingen te halen willen we dat nieuwbouwwoningen CO<sub>2</sub>-neutraal worden gebouwd en werken we aan een breed scala aan activiteiten. Dat doen we graag samen met partners. Zo wil bijvoorbeeld de luchthaven Schiphol in 2020 voor ten minste 20% in de eigen energiebehoefte voorzien via duurzame energieopwekking. De gemeente stimuleert Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen actief: ondernemen met aandacht voor mens, milieu en maatschappij. Daarnaast passen we de cradle-to-cradle-principes toe: bijvoorbeeld bij nieuwe kantoorontwikkeling. Met natuur als voorbeeld proberen we groei te bewerkstelligen die de omgeving en ecosystemen niet belast maar ook voedt en herstelt en verontreiniging en uitputting van processen en activiteiten ongedaan maakt. Bij het ontwerp werken we aan diversiteit, veiligheid, gezondheid en rechtvaardigheid: met schone lucht, bodem, water en energie - economisch, sociaal, ecologisch en voor het oog aantrekkelijk.

Voor de agrarische kerngebieden is de ambitie gericht op het stimuleren van een duurzame landbouw in Haarlemmermeer die aansluit bij de duurzame ontwikkeling van agroproductieketens in de wereld.

Duurzame ontwikkeling betekent in dit verband dat de landbouw internationaal krachtig kan concurreren, dat er een gering beroep wordt gedaan op eindige grondstoffen, dat de effecten op het

milieu minimaal zijn, dat de producten van hoge kwaliteit zijn, zowel in Nederlandse productieketens als in internationale, en dat de productie sociaal en maatschappelijk verantwoord is.

Mobiliteit, energie, groen en water: de ontwikkelingen in de polder hangen met elkaar samen en vragen om integraal ontwerpen op polderschaal, van duurzame netwerken voor groen, water, energie en mobiliteit die elkaar versterken (lagenbenadering). Die sterk, duurzaam, flexibel en toekomstvast zijn en de condities neerleggen voor een duurzame evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling. Netwerken die door die ontwikkelingen niet worden aangetast en ook niet aangepast hoeven te worden en die lang mee gaan en de tand des tijds kunnen doorstaan.

De structuurvisie moet geen blauwdruk zijn maar flexibiliteit in zich hebben. Het is vooral een strategisch instrument waarmee het proces van duurzame ontwikkeling in samenhang naar een gewenst eindbeeld gestuurd kan worden. Dat kan actief door bv. strategische interventies te plegen die de rest van de ontwikkeling zich als een logisch vervolg laat voltrekken.

De structuurvisie moet ook richting geven in objectieve en toetsbare doelen per thema en per gebied. Om de mobiliteitsgroei te kunnen combineren met de klimaatambitie zijn substantiële verbeteringen nodig van zowel het openbaar vervoer als van de automobilititeit (bijvoorbeeld de elektrische auto). Duurzame energie vraagt om o.a. om een lokaal energiebedrijf en nieuwe netwerken. Daarbij is te denken aan een netwerk voor elektriciteit, een zogeheten 'smart grid'. Dit is voor automobilititeit verder uitgewerkt in de koers voor de Mobiliteit, paragraaf 3.4.

#### **Uitwerking duurzaam en klimaatbestendig: meerwaarde en betaalbaarheid**

Tot slot moet ook *Prosperity* worden verbonden met *Planet*: de ambitie is dat duurzaamheid meerwaarde oplevert. Duurzaamheid zal ook over verleiden gaan. De focus ligt daarbij op de meerwaarde die een plan creëert voor het gebied en voor partijen, in geldopbrengst en kwaliteit. Dit werkt motiverend. De kunst is de meerwaarde te kwalificeren en te kwantificeren. Van belang is dat de bewustwording en handelingsbereidheid wordt vergroot bij de diverse betrokken partijen voor duurzame ontwikkeling; de gemeente wil in dit proces het voortouw nemen.

Als de belanghebbenden geïnteresseerd zijn is het van belang deze bij elkaar te brengen. Dan begint het proces van herkenning en erkenning, zowel van het eigen als van het gezamenlijk belang. En ontstaat een gemeenschappelijke ambitie. Daarna kan de gemeenschappelijke ambitie worden omgezet in een samenwerkings- en financieringsconstructie. Het laatste geldt niet alleen voor de overheidspartijen die moeten besluiten over publieke basisinvesteringen, maar juist ook voor ontwikkelaars, beleggers, ondernemers en pioniers in het gebied. In de structuurvisie zal de ontwikkelingsstrategie aan de orde komen.

## 2.4 Ambitie: fysiek en sociaal verbonden

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

## **met elkaar en de woonwijken verbindt. Tot slot is de ambitie van een verbonden gemeente als Haarlemmermeer ook het versterken van een florerende netwerkeconomie.**

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 beter met elkaar verbonden.

In Haarlemmermeer is de verbinding tussen sociaal en fysiek in de afgelopen decennia steeds belangrijker geworden. Vragen die daarbij spelen zijn: Hoe kunnen fysieke ingrepen in een wijk bijvoorbeeld bijdragen aan de oplossing van sociale vraagstukken? En hoe kan fysieke herstructurering gecombineerd worden met een sociaal programma? Of: hoe worden sociale aspecten al in een vroeg stadium van de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied betrokken?

### **Uitwerking fysiek en sociaal verbonden: maatschappelijk beleid**

De gemeente Haarlemmermeer wil alle inwoners de mogelijkheid geven mee te doen aan de samenleving. Het doel iedereen te laten meedoen aan de samenleving werkt door in al het andere sociale beleid van de gemeente, zoals het beleid voor jeugd, sport- en recreatie, cultuureducatie en integratie. 'Meer doen aan meedoen' is dan ook de titel van het beleidsplan Wmo. Uitgangspunt daarbij is om mensen zo lang mogelijk zelfredzaam te laten zijn en deel te laten nemen aan de samenleving. Soms kunnen mensen zichzelf niet redden, bijvoorbeeld als gevolg van een beperking en/of laag inkomen. In deze situaties biedt de gemeente een trampoline (in plaats van vangnet). Het verbinden van mensen is een van de subdoelstellingen. In de wijk 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.

### **Uitwerking fysiek en sociaal verbonden: mobiliteit**

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, 'trage verplaatsing' (fietsen, wandelen) in een groene omgeving dichtbij huis is noodzakelijk voor de nodige onthaasting. Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlemmermeer geeft aan hoe de economische groei en bereikbaarheid, de ruimtelijke ontwikkelingen, de bijdrage aan de klimaatdoelstellingen en de verbetering van de luchtkwaliteit en de leefomgeving op een duurzame wijze tot stand kunnen komen.

### **Uitwerking fysiek en sociaal verbonden: landschap**

Daarnaast zet Haarlemmermeer 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 vanzelfsprekende manier met elkaar verbonden. Ook de natuur zelf heeft baat bij deze verbindingen: het handhaven van bijzondere soorten en het binnen de polder halen van meer zeldzame planten en dieren wordt erdoor bevorderd.

### **Uitwerking fysiek en sociaal verbonden: economie**

In de huidige en gemonialiseerde wereld opereren economische functies binnen een internationaal netwerk van functionele relaties. Kennis en kennisuitwisseling wordt daarbij steeds belangrijker. De titel van de economische kadernota van Haarlemmermeer toont dan ook de ambitie: Ontmoetingsplaats voor mensen, informatie en goederen. Haarlemmermeer kan een ontmoetingsplaats worden doordat dit bij uitstek een plek is waar mensen, goederen en informatie samenkomen. En in deze ontmoetingen wordt toegevoegde waarde gecreëerd die de economie helpt groeien en die kan bijdragen aan het welzijn en de welvaart van Haarlemmermeerse bevolking. In aansluiting hierop is 'Ontmoeten en verbinden' gekozen als titel van het kader dat is vastgesteld voor citymarketing Haarlemmermeer. In dit kader is onder andere speciale aandacht voor:

- verbindingen tussen de mensen in verschillende dorpen en kernen;
- faciliteren van netwerken tussen maatschappelijke, sport-, culturele en recreatie-instellingen en organisatoren van evenementen;
- een plek voor ontmoeting, waar sport, cultuur en natuur elkaar ontmoeten en waar tegelijkertijd ruimte is voor meer grootschalige evenementen;
- ontmoetings- en verbindingfuncties t.b.v. de lokale business community.

Een belangrijk vraagstuk dat voortkomt uit de ambitie een fysiek en sociaal verbonden gemeente is *hoe* de ontwikkelingen in Haarlemmermeer beter met elkaar verbonden kunnen worden en *hoe* de genoemde sociale opgave ruimtelijk vertaald kan worden. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat er verbindingen worden gelegd tussen inwoners onderling, en tussen inwoners en hun buurt/wijk. Maar ook: hoe verbinden we het bestaande met het nieuwe? Haarlemmermeer ziet zich in het bijzonder voor de opgave gesteld om nieuwe leefgemeenschappen te laten ontstaan in nieuw te ontwikkelen leefgebieden waar bestaande inwoners en nieuwkomers met elkaar gaan samenleven. Dat is op dit moment aan de orde bij de gebiedsontwikkeling in de Westflank en in de uitbreidingen van Hoofddorp.

## **2.5 Ambitie: blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats**

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

De gemeente maakt deel uit van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en ligt tevens op het snijvlak van de Noord- en de Zuidvleugel (Zuid-Holland en Holland Rijnland), in het brandpunt van de Randstad en grenzend aan het Groene Hart. Dat biedt bijzondere mogelijkheden. Haarlemmermeer herbergt daarbij een verknoping van internationale en nationale infrastructuur. Dat brengt de sterke economische en ruimtelijke dynamiek van de gemeente mee. Tegelijk is Haarlemmermeer een grootschalige droogmakerij, met een weids landschap, kleine kernen en agrarisch gebruik. Profilering van Haarlemmermeer moet dus plaatsvinden op alle schaalniveaus, van lokaal tot internationaal - met synergie tussen de gemeentelijke ambities op al die schaalniveaus.

### **Uitwerking attractieve positie: op regionale, nationale en internationale schaal**

Op lokaal niveau profileert Haarlemmermeer zich als een heterogene eenheid: een gemeente gekenmerkt door diversiteit én verbondenheid, waar aandacht is voor alle 26 dorpen en kernen. Daarnaast profileert de gemeente zich niet alleen naar binnen, maar ook regionaal, naar buiten toe. Bijvoorbeeld binnen het Platform Bedrijven en Kantoren Noordvleugel (PlaBeKa), en bijvoorbeeld bij evaluatie van nieuwe uitvliegroutes rondom Schiphol. Op nationaal niveau profileert de gemeente zich voornamelijk als een van de economisch sterkste gemeentes van Nederland.

Met luchthaven Schiphol binnen de gemeentegrenzen profileert Haarlemmermeer zich op Europees en internationaal niveau. Tevens zorgt het succesvolle koppel Amsterdam-Schiphol niet alleen dat de Metropoolregio Amsterdam MRA de belangrijkste trekker van de Nederlandse economie is, maar zich ook kan ontwikkelen tot een Europese metropool van betekenis.

Haarlemmermeer is een belangrijk onderdeel van de MRA. Haarlemmermeer en de andere overheden in de MRA hebben hun ambitie vastgelegd in het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040. De ambitie om uit te groeien tot een economisch sterke, leefbare en duurzame metropool is ook opgenomen in de structuurvisie Randstad 2040 van het rijk.

Op de eerste metropoolconferentie Amsterdam 2009 heeft de regio Amsterdam de Economische Agenda vastgesteld. Een verdere verdieping heeft plaatsgevonden door het opstellen van de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS 2009).

En wat zou het mooi zijn als Nederland ooit weer de Olympische Spelen zou kunnen organiseren. Bijvoorbeeld in 2028, precies honderd jaar na de Spelen in Amsterdam. Het rijk verkent samen met NOC\*NSF daartoe de mogelijkheden. Los van de centrale boodschap 'het sportklimaat in brede zin kan en moet in Nederland nog verder verbeteren, voordat we aan een concrete kandidatuur kunnen denken', zit er ook een andere ontwikkelingskant aan. De Olympische Spelen fungeren als katalysator voor ruimtelijke investeringen en daarom wil Haarlemmermeer op deze ambitie inspelen.

De positie van Haarlemmermeer wordt bepaald door haar kwaliteiten. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is complementariteit. Dat wil zeggen: de eigen kwaliteiten beter benutten en kwaliteiten die elders in de regio aanwezig zijn goed bereikbaar maken. Een belangrijk vraagstuk voor Haarlemmermeer is welke positie bij haar kwaliteiten hoort.

### 3. De vraagstukken en de koers voor de structuurvisie

Haarlemmermeer heeft een beeld van de gewenste toekomst. Haarlemmermeer heeft de ambitie in 2030 sterk gevarieerd te zijn, duurzaam en klimaatbestendig, fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving, en blijvend gepositioneerd als attractieve gemeente. Op tal van thema's is daarmee al gekozen wat de gemeente wil bereiken. Maar nog niet bepaald is op welke manier die doelen moeten worden bereikt, welke koers moet worden gekozen op weg naar die doelen. Dit hoofdstuk geeft de hoofdkoers.

De uitwerking zal gebeuren in het proces van de structuurvisie, maar ook in het sectorale beleid.

#### 3.1 Van ambities en opgaven naar koers

Haarlemmermeer zal de huidige leef- en werkomgeving verder ontwikkelen tot gebieden met een hoogwaardige kwaliteit. Om hiertoe te komen, wordt het unieke karakter van atypische stedelijkheid benut. Dat uitgangspunt van de atypische stedelijkheid biedt een helder kader waarbinnen de overige ambities uitgewerkt kunnen worden. Atypische stedelijke kenmerken spelen namelijk een rol wonen, voorzieningen, groen, functiemenging en functiescheiding en de luchthaven Schiphol.

De ontwikkeling van Haarlemmermeer zal duurzaam zijn, dat is de volgende ambitie. En bij ontwikkelingen wordt nadrukkelijker verbinding gelegd tussen sociaal en fysiek, getracht wordt dat zo te doen dat inwoners zich aan elkaar en aan hun omgeving verbonden voelen. En tot slot: Haarlemmermeer blijft een attractieve gemeente om in te wonen, te werken en te recreëren, met een sterke internationale concurrentiepositie in een eigen identiteit.

Als gezegd, de programmatische invulling voor Haarlemmermeer voor de periode 2010-2020 is grotendeels al bepaald. Voor de periode daarna, 2020-2030, is de ambitie vooral gericht op het scheppen van condities voor verdere ontwikkeling. De opgave voor de structuurvisie is vooral die projecten en programma's in samenhang en integrale kwaliteit uitwerken en uitvoeren. Daarbij is het sociaal maatschappelijk perspectief uitdrukkelijk onderdeel van die opgave.

De programmatische helderheid heeft consequenties voor de ruimtelijke uitwerking in het verdere proces van de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.

#### ***Focus bij de ruimtelijke vertaling op de netwerken***

Als het programma goeddeels vastligt, hoe kunnen de ambities dan ruimtelijk worden vertaald? Aan de hand van de lagenbenadering kan dat geïllustreerd worden (zie ook de bijlage).

De lagenbenadering legt de ruimte uiteen in drie lagen: de ondergrond-, de netwerk- en de occupatielaag. Al die lagen zijn aan verandering onderhevig.

In zijn algemeenheid wordt die benadering gebruikt om te variëren in de drie lagen waardoor er verschillende scenario's ontstaan. In de Haarlemmermeerse situatie is het programma in de occupatielaag is duidelijk, de speelruimte is hier relatief beperkt. Ook de andere laag, de ondergrond, ligt grotendeels vast. Wel vraagt het watersysteem van een droogmakerij speciale aandacht, zeker nu het klimaatbestendig moet zijn. De voornaamste opgave van de structuurvisie ligt in de derde laag, die van de netwerken - met name in het infrastructurele en het sociale. In die laag liggen de belangrijkste condities voor ontwikkeling opgesloten.

De huidige maatschappij is immers een netwerksamenleving, waarin mobiliteit en informatie de belangrijkste pijlers onder de cultuur vormen. Netwerken vormen ook knooppunten en waarmee ze onderling verbonden zijn. Deze netwerken met de knooppunten, vormen de belangrijkste sleutel om ruimtelijke ontwikkeling te sturen. De belangrijkste opgave voor de structuurvisie ligt in het detecteren van de ruimtelijk en sociaal relevante netwerken en deze dusdanig met elkaar in verband te brengen dat de knooppunten op de juiste posities komen te liggen, waardoor condities ontstaan voor de gewenste ontwikkeling.

### ***Strategische vraagstukken in vier thema's: sociale duurzaamheid, water, mobiliteit en ruimtelijke transformatie***

Vanuit de ambities volgen verscheidene strategische vraagstukken: welke koers moet gekozen worden? Die vraagstukken kunnen worden vertaald als de vragen naar de koers in vier onderling samenhangende thema's:

- sociale duurzaamheid
- water
- mobiliteit
- ruimtelijke transformatie.

In de volgende paragrafen wordt de koers uitgezet op deze vier thema's.

## 3.2. Sociale duurzaamheid

**De ambities van de gemeente in het sociaal-maatschappelijke domein zijn helder, maar hoe bereiken we ze op de lange termijn? Want de sociale structuur van Haarlemmermeer is maar in beperkte mate maakbaar en de sociale dynamiek van de toekomst is moeilijk te voorspellen. Dit vraagstuk staat hier centraal. Daarnaast zijn er nog andere vraagstukken die we nu al voorzien voor de lange termijn door ontwikkelingen als vergrijzing, vergroening en ontgroening. Wat betekenen deze ontwikkelingen voor het type voorzieningen en de spreiding en bereikbaarheid ervan? En wat voor een invloed hebben zij op het type woningbouw? Hoe maken we Haarlemmermeer sociaal duurzaam, zodat we goed voorbereid zijn op deze ontwikkelingen en op de sociale ontwikkelingen in de toekomst die nu nog niet te voorzien zijn? En hoe nemen we de inwoners van Haarlemmermeer mee in de gemeentelijke agenda voor duurzaamheid?**

### **Sociale duurzaamheid in Haarlemmermeer**

De sociale ruggengraat van Haarlemmermeer is niet maakbaar, zoals wegen, bruggen of huizen dat zijn. Om de kwaliteit van leven voor alle inwoners van de gemeente voldoende te laten zijn, is meer nodig dan een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving. Ervan uitgaande dat die leefomgeving in de benodigde hardware voorziet (zoals gebouwde voorzieningen, openbare ruimte, woningen en wegen), is er daarnaast software nodig om de boel in beweging te zetten. Dat zijn de mensen en hun activiteiten (bijvoorbeeld sociale of culturele programma's of mantelzorg). Haarlemmermeer heeft een goede uitgangspositie. De gemeente telt relatief veel middeninkomens en hogere inkomens en de arbeidsparticipatie is hoog. In positieve zin voert de gemeente de goede lijstjes aan in Nederland als het gaat om werkgelegenheid, woningaanbod, criminaliteit, inkomen et cetera. Daarom richten we ons vooral op het stimuleren van sociale kansen en het voorkomen van sociale problematiek. Maar de atypische samenstelling van de bevolking (weinig senioren) en de hoge arbeidsparticipatie maakt ook dat het aandeel vrijwilligers en mantelzorgers in Haarlemmermeer lager ligt dan landelijk. Algemene

trends als individualisering en vergroting van de arbeidsparticipatie die een negatief effect hebben op de bereidheid van mensen om vrijwilligerswerk te doen of mantelzorg te bieden, worden hiermee versterkt. De zorg voor kwetsbare groepen in de samenleving, zoals multiprobleemgezinnen, dak- en thuislozen of mensen met een psychiatrische achtergrond, dreigt in een omgeving waar 'succes' de norm is makkelijker uit het oog te worden verloren. Toch zullen deze groepen er ook in de toekomst altijd zijn. Bij de toegankelijkheid en bereikbaarheid van voorzieningen zullen we bijvoorbeeld rekening moeten houden met de beperkte mate van mobiliteit van deze (en ook andere) groepen.

Het gemeentelijke sociale beleid wordt niet via een structuurvisie geregeld. Maar de structuurvisie biedt wel mogelijkheden om de noodzakelijke randvoorwaarden vast te leggen, zodat we ook over twintig jaar goed beleid kunnen maken en uitvoeren op het sociaal-maatschappelijke terrein en mensen in staat kunnen stellen mee te doen aan de samenleving. De kwaliteit van leven in het toekomstige Haarlemmermeer wordt mede bepaald door de manier waarop we in het heden met de polder omgaan. Doen we dat op een duurzame wijze, dan scheppen we betere condities voor kwaliteit in de toekomst.

We beschrijven sociale duurzaamheid in Haarlemmermeer aan de hand van vier kenmerken:

#### *Eigenaarschap*

Burgers zijn of voelen zich eigenaar van hun huis, straat, plein of buurt. Ze zijn betrokken bij hun directe omgeving en voelen zich verantwoordelijk. Gezamenlijk beheer van de gemeenschappelijke tuin of vormen van gezamenlijk buurtbeheer kunnen daar formele uitingen van zijn. In informele zin krijgt 'eigenaarschap' bijvoorbeeld vorm door initiatieven van burgers.

#### *Geborgenheid*

Burgers voelen zich thuis in de polder en in hun eigen buurt. Een vorm van gemeenschapszin, dit kan ook een moderne variant zijn, waar afstand en privacy gerespecteerd worden. Inwoners voelen zich veilig in hun straat, buurt of wijk, maar ook in het buitengebied en onderweg. Sociale veiligheid wordt geborgd.

#### *Ondernemerschap*

Burgers voelen en krijgen de ruimte om initiatieven te nemen en te ondernemen, hoe kleinschalig ook. Pioniers zijn welkom in de polder. Bedrijven worden uitgenodigd om maatschappelijk verantwoord te ondernemen (MVO).

#### *Ontmoeting*

Om banden met elkaar aan te gaan, sociale netwerken mogelijk te maken en zich verbonden te voelen met de eigen wijk, kern of gemeente 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.

### **Opgaven en uitgangspunten**

Het vraagstuk voor sociale duurzaamheid concentreert zich op het 'hoe'. Op welke wijze kunnen we de totstandkoming van sociale duurzaamheid in de toekomst borgen?

Zoals gesteld is de sociale structuur van de gemeente maar in beperkte mate maakbaar. Daarom richt Haarlemmermeer zich op een optimalisatie van de condities die nodig zijn om sociale duurzaamheid te laten ontstaan. Het gaat om sociale condities, ruimtelijke condities en condities die betrekking hebben op het proces. Deze condities geven in belangrijke mate antwoord op de vraag hoe de gemeente sociale duurzaamheid kan laten ontstaan.

#### *Sociale condities*

De inwoners van Haarlemmermeer zullen nu en in de toekomst in staat gesteld moeten worden om zich te kunnen ontplooiën en ontwikkelen tot ondernemende burgers die initiatieven kunnen nemen en verantwoordelijkheid willen dragen (mogelijkheden voor 'maatschappelijke stijging').

daarvoor zijn bijvoorbeeld adequaat opgeleide inwoners (kwaliteit onderwijs, onderwijs dat goed aansluit op arbeidsmarkt, weinig schooluitval, mogelijk internationaal onderwijs), een goede economische positie van de inwoners (weinig armoede en lage inkomens) en een goede gezondheid van de inwoners. Andere belangrijke sociale condities zijn mogelijkheden voor ontplooiing in de vrije tijd (cultuur, sport, recreatie), een toereikend voorzieningenniveau voor inwoners en sociale veiligheid. De rol die de gemeente kan spelen bij de invulling van deze condities is verschillend. Dat heeft te maken met de mate van gemeentelijke verantwoordelijkheid en met exogene ontwikkelingen waar de gemeente geen invloed op heeft. Toch zijn er zelfs in het geval de gemeente geen (wettelijke) verantwoordelijkheid heeft nog legio mogelijkheden om te stimuleren of te faciliteren.

### *Ruimtelijke condities*

Sociale processen hebben ruimtelijke kenmerken (de 'sociale ruimte', zie 2.1.) en andersom heeft de fysieke ruimte invloed op sociale processen. Daarom zijn ruimtelijke condities medebepalend voor het ontstaan van sociale duurzaamheid. Een voorbeeld van zo'n ruimtelijke conditie is – letterlijk- ruimte laten in de openbare ruimte om in de toekomst invulling aan te geven (hetzij door bewoners, hetzij door maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven of gemeente). Dat betekent dat de ruimte niet "dichtgetimmerd" wordt, maar dat de gemeente bewust lege plekken creëert, die in de loop van de tijd verschillende opeenvolgende functies kunnen krijgen. Een andere conditie is meer aandacht voor de openbare (groene) ruimte, daar zijn de inwoners van Haarlemmermeer het minst over te spreken. En door ruimtelijke kenmerken van de openbare ruimte en bebouwing kan de sociale veiligheid worden vergroot (zichtbaarheid bijvoorbeeld door lange zichtlijnen, balkons aan de straatkant, voortuinen). Bij het bouwen van woningen moet rekening gehouden worden met toekomstige generaties. Dat betekent meer bouwen voor het groeiend aantal eenpersoonshuishoudens en voor senioren (een verdubbeling in 2025) en levensloopbestendig bouwen voor opeenvolgende generaties (bijvoorbeeld door flexibele aanpassingsmogelijkheden, overmaat kavels). De behoefte bij ouderen vraagt om een grotere beschikbaarheid van geschikte woningen, zonder trappen en met een aanbod aan zorg en diensten. Daarnaast wil Haarlemmermeer inzetten op de verruiming van de mogelijkheden voor starters, waarmee in totaliteit een evenwichtiger woningaanbod ontstaat, dat beter aansluit op de lokale vraag. Op de langere termijn moeten we ook rekening houden met een groeiend aantal kennismigranten in de regio.

De atypische stedelijkheid en de daarmee samenhangende sociale netwerken vragen om voorzieningen en ontmoetingsplekken in de openbare ruimte die goed bereikbaar en toegankelijk zijn, zeker voor doelgroepen die minder mobiel zijn zoals jongeren, ouderen en gehandicapten. En 'last but not least': respect voor de historische kwaliteit van Haarlemmermeer: het poldergrid, de tochten, gemalen, boerderijen en oude schuren geven de gemeente culturele identiteit en dat is van belang voor inwoners om zich verbonden te voelen en thuis te voelen.

### *Procescondities*

De factor tijd is cruciaal voor sociale duurzaamheid. Niet alleen met het oog op de toekomst (waarmee rekening wordt gehouden), maar ook met het oog op de wijze van ontwikkelen. Duurzame ontwikkeling vraagt om geleidelijkheid en ruimte voor de inbreng van betrokkenen. Een geleidelijk proces in de tijd geeft meer mogelijkheden om duurzaamheid te laten ontstaan dan snelle ontwikkelingen. Door ruimte en flexibiliteit in bestemmingsplannen en structuurvisies in te bouwen (voorbeeld: 'rood voor rood' toestaan, ruimte voor tijdelijke functies, bijbouwen op overmaat kavels, functiemenging toestaan, ruimte voor transformatie van agrarische functies) wordt een deel van die ruimte en tijd gecreëerd. De inbreng van betrokkenen en stakeholders kan vorm krijgen in een participatieproces, zoals de gemeente dat gewend is te doen, maar de ambitie is om dit fundamenteeler in alle fasen van een planproces te doen. Dat betekent dat de gemeente gericht op zoek gaat naar partners (burgers, maatschappelijke organisaties, bedrijven, overheden) die een bijdrage kunnen

leveren aan een plan en dat de gemeente ruimte geeft aan particulier initiatief. Het sociaal kapitaal van Haarlemmermeer wordt daarmee beter benut. In aanvulling op de flexibiliteit en ruimte van bestemmingsplannen en structuurvisies, kan ook in de handhaving (vergunningen ed) flexibiliteit betracht worden door een zekere ruimte te laten voor afwijkingen van de regels en bestemmingsplannen en door minder regels te maken (waardoor meer ruimte voor initiatieven van burgers, maatschappelijke organisaties en bedrijven). Tenslotte wil de gemeente ook onderzoeken op welke wijze invulling kan worden gegeven aan financiële condities om sociale duurzaamheid mogelijk te maken.

### **Vraagstukken en koersbepaling**

De opgave om de totstandkoming van sociale duurzaamheid in de toekomst te borgen, krijgt vooral vorm door aan zoveel mogelijk sociale, ruimtelijke en procescondities te voldoen.

De sleutel ligt in belangrijke mate in de dynamiek tussen sociaal en fysiek. De sociale ruimte en de fysieke ruimte dienen niet als afzonderlijke ruimtes benaderd te worden. Zo liggen sociale en ruimtelijke condities ook in het verlengde van elkaar. Mogelijkheden voor ontplooiing in de vrije tijd worden bijvoorbeeld medebepaald door de bereikbaarheid van voorzieningen, door de aanwezigheid van groen in de woonomgeving en door een sociaal veilige route naar de sporthal. De procescondities geven zicht op mogelijkheden om sociaal en fysiek beter met elkaar te verbinden. bijvoorbeeld door sociaal kapitaal beter te benutten in de planvorming of door flexibiliteit in te bouwen in structuurvisies en bestemmingsplannen.

Toch zijn er enkele vraagstukken die nog niet afdoende worden beantwoord door de invulling van ruimtelijke, sociale of procescondities:

#### *Voorzieningenniveau, spreiding en bereikbaarheid ervan*

Een succesvol woongebied biedt een goed evenwicht in de zin dat het mensen de gelegenheid biedt binnen de beschikbare tijd hun werk, zorg en vrijetijdsbesteding te organiseren. Wat zijn goede combinaties van wonen, een groene omgeving, goede verbindingen en een goed voorzieningenniveau om deze drie leefaspecten gunstig beïnvloeden? En hoe kunnen we het mogelijk maken dat Haarlemmermeesters elkaar kunnen blijven ontmoeten tussen alle kris-kras-bewegingen door? De toekomstige senioren willen zo lang mogelijk zelfstandig wonen, maar ze doen dat wel op hun manier. Ze kiezen voor leefgemeenschappen, woongroepen, kangoeroewoningen, mantelzorgwoningen of appartementen, met hoogwaardige voorzieningen binnen handbereik. Ook de gezinnen met kinderen doen een beroep op die voorzieningen. De combinatie van werk, zorg (ook in de toekomst voornamelijk op de schouders van vrouwen) en vrije tijd legt een toenemende druk op deze huishoudens. In de toekomst zal deze nog groter worden, omdat de arbeidsparticipatie zal toenemen. Dit stelt hoge eisen aan de beschikbaarheid van voorzieningen. De gejaagdheid van het leven neemt toe. Een woongebied dient niet alleen het drukke leven van veel moeten doen en veel willen beleven te accommoderen, het moet nadrukkelijk ook mogelijkheden bieden tot onthaasten. De vrijetijdsbesteding van onze inwoners komt mede door de combinatie van arbeid en zorg steeds meer onder druk te staan. Daarbij is er iets veranderd in de wijze van vrijetijdsbesteding: die wordt steeds individueler, Het individuele sporten in de nabijheid van de woning neemt bijvoorbeeld toe. En dat vraagt weer om een andere kwaliteit van het groen in de wijk. Ook is er behoefte aan 'sociaal groen' waar je elkaar kunt ontmoeten. Jongeren noemen bijvoorbeeld grotere parken, waar ze elkaar – ook 's avonds - zouden kunnen ontmoeten op een grasveldje. Voor jongeren is het nu en in de toekomst ook belangrijk dat er voldoende uitgaansgelegenheden zijn, die bovendien goed bereikbaar zijn met de fiets of het openbaar vervoer.

De ruimtelijke atypische stedelijkheid van Haarlemmermeer en de verschillen in leefstijl onder de bewoners vragen om een op maat gesneden voorzieningenbeleid in de gemeente. Het is de vraag of het in de Toekomstvisie Haarlemmermeer 2030 geformuleerde uitgangspunt dat het voorzieningenniveau in de dorpen gehandhaafd blijft een realistische ambitie is. Een adequaat voorzieningenniveau is een belangrijke voorwaarde voor een goed en wervend woon- en leefklimaat, maar dit betekent niet dat je alles overal moet (willen) aanbieden. Er moet voldoende draagvlak (lees: gebruikers) zijn voor een voorziening om deze in stand te kunnen houden. Dat geldt zowel voor commerciële voorzieningen als voor niet-commerciële voorzieningen. De clustering van verschillende functies op één plaats kan inhoudelijke en doelmatige voordelen bieden boven afzonderlijke voorzieningen. De vraag is of die clustering grootschalig of juist kleinschalig vorm krijgt in de toekomst. Ook dit is maatwerk, De gemeente heeft de ambitie om in elke kern of wijk een laagdrempelige ontmoetingsplaats te bieden die functies en activiteiten biedt op het terrein van ontmoeting en ontspanning, ontwikkeling en ontplooiing, informatie en advies. Dit biedt mogelijkheden voor kleinschalige clustering van functies en multifunctioneel gebruik van de ruimte, zodat er voldoende draagvlak is voor de voorziening en burgers toch dicht bij huis terecht kunnen. Geconcentreerde voorzieningen kunnen, zeker als ze een bovenwijkse of bovenlokale functie hebben, ook buiten de centrumkernen een plaats krijgen, zodat ze bij kunnen dragen aan de identiteit van kleine kernen.

Haarlemmermeer hoeft echter niet dezelfde grootstedelijke voorzieningen als Amsterdam of Haarlem binnen de gemeentegrenzen te hebben. Complementariteit is het sleutelwoord. Er kunnen daarom keuzes worden gemaakt op het gebied van (boven)lokale voorzieningen. De gemeente kiest voor een beperkt aantal regionale en (inter)nationale voorzieningen, met name die voorzieningen die goed bij Haarlemmermeerse kwaliteiten horen en passen binnen het netwerk van de MRA. Ook binnen de gemeentegrenzen wordt - waar mogelijk - complementariteit nagestreefd, maar ook dit is maatwerk en zeer afhankelijk van het type voorziening.

Met deze uitgangspunten voor voorzieningen wordt vooral de bereikbaarheid van voorzieningen een belangrijke conditie. Voorzieningen dienen ook goed bereikbaar te zijn met het openbaar vervoer voor die doelgroepen die minder mobiel zijn. Daarnaast zullen inwoners van kleine kernen in de toekomst wellicht vaker gebruik gaan maken van voorzieningen aan de overkant van de Ringvaart.

Haarlemmermeer wil goede afspraken maken met de betreffende gemeenten en ook bezien welke gevolgen dit heeft voor de infrastructuur.

#### *Burgers, duurzaamheid en pionieren*

Hoe nemen we traditioneel en terughoudend ingestelde burgers mee in een voortvarende gemeentelijke agenda voor duurzaamheid? Pionieren is een kwaliteit die bij de polder past, maar past het ook bij zijn inwoners?

De gemeente vraagt van mensen om milieubewust gedrag te integreren in hun levensstijl ten aanzien van vervoer, energie, afval *et cetera*. Een verinnerlijking van milieuvriendelijke waarden en normen is de basis om dat gedrag te veranderen. Hoe en in welke mate zorgen we ervoor dat inwoners, bedrijven en instellingen in Haarlemmermeer een duurzame energiehuishouding voeren?

Het centrale vraagstuk rond het thema sociale duurzaamheid luidt als volgt:

- *Hoe bereiken we sociaal-maatschappelijke ambities op de lange termijn en hoe laten we sociale duurzaamheid ontstaan?*

#### **Samengevat: de koers voor sociale duurzaamheid**

- Sociale duurzaamheid in Haarlemmermeer kent vier kenmerken: eigenaarschap, geborgenheid, ondernemerschap en ontmoeting.

- De sociale structuur is niet maakbaar en de sociale dynamiek moeilijk voorspelbaar, daarom scheppen we voorwaarden om eigenaarschap, geborgenheid, ondernemerschap en ontmoeting te laten ontstaan.
- Om sociale duurzaamheid te laten ontstaan zijn sociale condities, ruimtelijke condities en procescondities nodig. Sociale condities stellen de inwoners van Haarlemmermeer nu en in de toekomst in staat om zich te kunnen ontplooien en ontwikkelen tot ondernemende burgers die initiatieven kunnen nemen en verantwoordelijkheid willen dragen. Ruimtelijke condities zijn kenmerken van de ruimte die invloed hebben op sociale processen. Procescondities maken duurzame, geleidelijke ontwikkelingen mogelijk door ruimte in de planvorming, flexibiliteit en inbreng van betrokkenen te garanderen.
- De dynamiek tussen deze condities is cruciaal. De sociale ruimte en de fysieke ruimte willen we niet meer als afzonderlijke ruimtes benaderen. De procescondities geven zicht op mogelijkheden om sociaal en fysiek beter met elkaar te verbinden.
- De ruimtelijke atypische stedelijkheid van Haarlemmermeer en de verschillen in leefstijl onder de bewoners vragen om een op maat gesneden voorzieningenbeleid in de gemeente. Een adequaat voorzieningenniveau is een belangrijke voorwaarde voor een goed en wervend woon- en leefklimaat, maar dit betekent niet dat je alles overal moet (willen) aanbieden. De bereikbaarheid van voorzieningen wordt daarmee een belangrijke ruimtelijke conditie.

### 3.3. Water

**Water blijft onlosmakelijk verbonden met Haarlemmermeer. Hoe we het water beleven en beheren is een blijvend actuele vraag. Voor de toekomst staan, ook internationaal, grote wateropgaven voor de deur. Het beheer van water in de grote, diepliggende droogmakerij Haarlemmermeer kent specifieke problemen. De noodzaak om die problemen aan te pakken neemt toe door de ingezette klimaatverandering. De zeespiegelrijzing en het voorspelde grilliger patroon van natte en droge perioden heeft ingrijpende gevolgen voor het watersysteem. Voor vasthouden en bergen van water is extra ruimte nodig. Dat betekent een extra claim op de ruimte waar ook andere functies - zoals wonen, landbouw, natuur en recreatie - om strijden.**

Haarlemmermeer wil een bijdrage leveren aan het oplossen van het watervraagstuk. Ruimte bieden voor een piekberging in Haarlemmermeer om een regionaal bergingsprobleem op te lossen is een voorbeeld hiervan. Ook wordt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen - zoals de Westflank en Park 21 - ingezet op realisatie van een duurzaam watersysteem. Het combineren van functies is hierbij het sleutelbegrip. Het gaat erom daarin een zo'n optimaal mogelijk resultaat te bereiken. Het benutten van de aantrekkingskracht die beleefbaar en recreatief water heeft op (huidige en toekomstige) inwoners en recreanten is voor Haarlemmermeer een belangrijk uitgangspunt bij het uitwerken van de ruimtelijke opgaven.

#### **Water in Haarlemmermeer**

De gemeente is verantwoordelijk voor de ruimtelijke inrichting en het Hoogheemraadschap van Rijnland is verantwoordelijk voor het waterbeheer in Haarlemmermeer. De waterstructuurvisie beschrijft de lange termijn visie van Rijnland op duurzaam en robuust waterbeheer in de polder, met als doel de ruimtelijke ontwikkeling die de gemeente voorstaat te kunnen faciliteren.

Het huidige watersysteem van rondpompen en afvoeren is niet duurzaam. Het is gebaseerd op het beginsel dat water 'volgend' is; bij de inrichting van de ruimte moet water zich aanpassen aan door de mens gestelde eisen. De waterstructuurvisie is een eerste stap naar een meer duurzaam watersysteem dat de positieve waarde van water - bijvoorbeeld bezien vanuit ecologie, zuivering, en beleving - beter benut. Een van de belangrijke vraagstukken is de verzilting: hoe kunnen we inrichting, gebruik en functies aanpassen op het toenemende zoutgehalte. De onderwerpen waar waterbeheersing in Haarlemmermeer mee te maken heeft, worden nader beschreven in bijlage 7.

Water, en zeker waterbeheersing, heeft een technische kant. Maar daarnaast is water natuurlijk ook een waardevol instrument bij het ontwerpen en ontwikkelen van de woon- en recreatieomgeving. Wanneer water en oevers op een aantrekkelijke manier worden aangelegd is de belevingswaarde van water voor inwoners en recreanten groot. Ook speelt water een rol bij het vergroten van de ecologische waarde. We kunnen de wateropgave verbinden met de diversiteit en belevingswaarde van het buitengebied. Haarlemmermeer wil op deze manier de wateropgaven nadrukkelijk koppelen aan de opgaven voor het ontwikkelen van een aantrekkelijke leefomgeving voor mens en dier.

### **Uitgangspunten duurzaam watersysteem**

Het Hoogheemraadschap van Rijnland streeft naar een robuust en duurzaam watersysteem in de Haarlemmermeerpolder in 2100 dat zelfvoorzienend functioneert en negatieve effecten niet afwentelt in tijd en ruimte. Wat zijn de kenmerken van dit robuuste, duurzame watersysteem?

- Een robuust watersysteem maakt het grondgebruik mogelijk zoals aangegeven in bestemmingsplannen en structuurvisies.
- Een robuust watersysteem kampt niet met overlast of tekort. Waterberging kan in een zo groot mogelijk gebied plaatsvinden. Pieken (zware neerslag) en dalen (droogte) kunnen in het systeem worden opgevangen.
- Een robuust watersysteem is optimaal ingericht om watertekorten en wateroverschotten binnen de (gebiedsontwikkeling in) de polder aan te kunnen, waarbij de waterhuishouding van deelgebieden elkaar aanvult.
- Een robuust watersysteem kan een extremere situatie aan dan waar nu op genormeerd wordt (klimaatscenario's KNMI 2100). Het watersysteem is minder afhankelijk van inlaat van water uit de Hollandse IJssel voor doorspoelen.
- Tevens heeft dit systeem een goede ecologische kwaliteit: een goed ontwikkelde flora en fauna en goede migratiemogelijkheden.
- Een robuust peilbeheer is minder kwetsbaar, eenvoudiger te bedienen en goedkoper. Het waterbeheer verbruikt weinig energie (gemalen) en heeft een geringe kwetsbaarheid voor de uitval van eenemaal.
- Tenslotte kenmerkt een robuust watersysteem zich doordat geen afwenteling van zoutlast plaatsvindt naar naburige gebieden. Voorwaarde is wel dat het peilbeheer is afgestemd op het grondgebruik. Een duurzaam ingericht systeem mag geen overlast veroorzaken.

Voor het Hoogheemraadschap van Rijnland is realisatie van dit robuuste en duurzame watersysteem de hoofdpoging. De paradox van de polder is dat bij graven er kans op opbarsting is en dat bij opzetten van het peil er kans op grondwateroverlast elders ontstaat. De keus tussen water bergen in de bodem en in waterprofielen en/of water bergen in plassen is locatieafhankelijk. Duurzame oplossingen voor waterbeheer in de Haarlemmermeer bestaan uit een combinatie van twee systemen die - afhankelijk van de locatie in de polder - toegepast worden: het zogeheten vernieuwd droogmakerijsysteem en het plassensysteem. Deze twee systemen staan nader omschreven in bijlage 7.

### Vraagstukken en contouren

Haarlemmermeer wil een deel van de wateropgave ruimtelijk faciliteren. Binnen het proces van de Westflank worden de mogelijkheden onderzocht voor piekberging en seizoensberging. Bij de aanleg van in elk geval de seizoensberging is een menging met recreatief gebruik en de woonbestemming uitgangspunt, zodat ook het water kan bijdragen aan de vereiste kwaliteitsslag. Bij verstedelijking wordt verder volgens het concept van waterneutraal bouwen gewerkt (watercompensatie).

Van belang is dat *alle* ruimtelijke, financiële en functionele gevolgen van het nieuwe watersysteem in beeld worden gebracht. De manier waarop water beheerd wordt en de keuzes die gemaakt worden bij realisatie van een duurzaam watersysteem zijn van strategisch belang voor de polder, haar gebruikers en haar inwoners. Bewoners hebben belang bij droge voeten (beheersing waterkwantiteit), een grote belevingswaarde van water en versterking van de rol van water als drager van het polderlandschap. De agrarische sector heeft naast een zorgvuldige beheersing van de waterkwantiteit belang bij het behouden van een goede waterkwaliteit voor het telen van gewassen. Vanuit het waterbeheer is de inzet dat de landbouw in Haarlemmermeer in de komende decennia geleidelijk over gaat naar die teelten die een minder diep peil kunnen verdragen. De beheerders en ontwikkelaars van groen- en recreatiegebieden willen dat de ingerichte gebieden floreren in ecologisch en recreatief opzicht. Het verziltingsvraagstuk is van belang voor zowel de landbouw als de groenbeheerders.

Voor Haarlemmermeer is van belang te weten wat voor effecten het hanteren van bepaalde principes, systemen, oplossingsrichtingen en maatregelen voor het waterbeheer heeft op de verschillende belangen.

Het centrale vraagstuk rond het thema water luidt als volgt:

- *Hoe realiseren we een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem op een wijze die het functioneren van Haarlemmermeer – als droogmakerij – voor de lange termijn waarborgt, rekening houdend met de ambities van de gemeente? Hoe ziet dat watersysteem eruit, hoe versterkt dat systeem de bestaande polderstructuur, wat betekent dit systeem voor inwoners en (agrarische) gebruikers van de polder, hoe kan het betaald worden en welke keuzes moet de gemeente hiervoor maken?*

### Samengevat: de koers voor het water

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

## 3.4 Mobiliteit

**De mobiliteitsambities van Haarlemmermeer zijn verwoord in het mobiliteitsbeleid. Maar hoe wordt dat mobiliteitsbeleid ruimtelijk vertaald?**

**Mobiliteit impliceert beweging, het vraagstuk van bereikbaarheid vraagt om voortdurende aandacht en voldoende doorkijk naar de toekomst. Vanuit mobiliteitsdoelstellingen is het trefzeker organiseren van ketenmobiliteit een belangrijke strategie om te ontsnappen aan congestie en de bijbehorende economische schade.**

Ketenmobiliteit ontstaat niet vanzelf bij een bushokje. Het is dan ook van groot belang om mobiliteitsnetwerken zodanig met andere netwerken (bijvoorbeeld sociale of economische) te verknopen dat er logische overstappunten ontstaan, voor een vanzelfsprekende overstap van de ene vervoerwijze op de andere. De positionering van deze knopen is sturend voor de dichtheden van woningen en arbeidsplaatsen er omheen. In dit stelsel van netwerken is niet alleen een zorgvuldig ontwikkeld netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) van belang. In de atypisch stedelijke Haarlemmermeer is het ook wenselijk dat gebieden buiten de invloedssfeer van snelle netwerken blijven. Wellicht is het zelfs aantrekkelijk om in een aantal bijzondere gevallen welbewust te kiezen voor de kwaliteit van aangename afzondering.

### ***Mobiliteit in Haarlemmermeer***

Een van de kwaliteiten van Haarlemmermeer is de goede bereikbaarheid. Met name de goede bereikbaarheid met de auto is een kwaliteit die hoog gewaardeerd wordt en waarmee Haarlemmermeer zich onderscheidt van veel andere gemeenten in het brandpunt van de Metropoolregio Amsterdam. Het is belangrijk om deze kwaliteit te behouden en waar mogelijk te verbeteren.

Want als gevolg van ruimtelijke, economische en maatschappelijke ontwikkelingen zal de mobiliteit blijven groeien. Hoe gaat Haarlemmermeer inspelen op deze mobiliteitsgroei? Het gaat er dan met name om dat de economische groei en bereikbaarheid, de ruimtelijke ontwikkelingen, de bijdrage aan de klimaatdoelstellingen en de verbetering van de luchtkwaliteit en de leefomgeving op een duurzame wijze tot stand komen. De uitdaging ligt in het faciliteren van de mobiliteitsgroei en tegelijkertijd het verminderen van de negatieve effecten voor de economische ontwikkeling en de kwaliteit van het stedelijk gebied en de dorpen.

Haarlemmermeer streeft naar een zo efficiënt mogelijk mobiliteitsgedrag: schoon, betrouwbaar en met beperkt ruimtegebruik. In de jaren 2015-2020 zal naar verwachting het gebruik van de elektrische auto sterk gaan toenemen. Haarlemmermeer wil, in het belang van mobiliteit én duurzaamheid, deze ontwikkeling actief stimuleren. Daarnaast moet de reiziger meer keuzemogelijkheden krijgen, zodat de bereikbaarheid wordt vergroot. Openbaar vervoer kan veel betekenis hebben bij het woon-werkverkeer en de fiets is vooral efficiënt voor de lokale en korte verplaatsingen. Meer keuzemogelijkheden en meer gebruik van fiets en openbaar vervoer heeft een positief effect op de bereikbaarheid.

Op een aantal vlakken zal de kwaliteit verbeterd moeten worden. In het aanbod van het openbaar vervoer: een kwalitatief goed netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). In het aanbod voor de fiets: een goed doordacht, comfortabel fietsnetwerk met op de zwaarste relaties 'topfietsroutes'. In de automobiliteit: een duurzamer energiegebruik en anticiperen op een energienetwerk dat het gebruik van de elektrische auto faciliteert.

### *Betere autobereikbaarheid, dan juist meer fiets en OV*

Haarlemmermeer wil de bereikbaarheid van de gemeente met de auto behouden en waar mogelijk verbeteren. Dan zal op de drukste momenten juist het aandeel van het openbaar vervoer en de fiets moeten toenemen. Want wie fietst of in het openbaar vervoer zit, belast de weg niet. En daardoor ontstaat minder reistijdverlies voor bijvoorbeeld het economisch noodzakelijke autoverkeer.

Naast het ontwikkelen en aanpassen van de weginfrastructuur zal ook een creatieve en innovatieve aanpak nodig zijn om een kwaliteitsprong in de automobilititeit, het openbaar vervoer en het fietsnetwerk - en alles wat daarbij hoort - te realiseren.

Voor alle vervoerswijzen geldt dat het netwerk voldoende robuust vorm gegeven moeten worden zodat alle (ruimtelijke) ontwikkelingen geacommodeerd kunnen worden.

### *Ketenmobiliteit*

We organiseren ketenmobiliteit en zorgen ervoor dat de NS-stations en de haltes van het HOV goed te voet en per fiets bereikbaar zijn en dat er voldoende plekken zijn om fietsen veilig te stallen.

We verleiden reizigers om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer, de fiets en schone voertuigen. Voor zover die binnen de invloedssfeer van de lokale overheid valt.

Het succesvol verleiden tot ander mobiliteitsgedrag is immers geen gemakkelijke opgave.

Gewoontegedrag, comfort van de auto, lage bebouwingsdichtheden, grote afstanden tussen de kernen (groter dan de acceptabele fietsafstand) en een vlotte doorstroming van de auto binnen Haarlemmermeer (ten opzichte van de fiets en het openbaar vervoer) maken de keuze voor de fiets en het openbaar vervoer zeker niet vanzelfsprekend. Er spelen meerdere gedrags- en keuzefactoren (comfort, imago, prijs, snelheid, afstand) een rol.

Zo is het gebruik van het openbaar vervoer rondom een station Hoofddorp gemakkelijker dan op een perifeer gelegen bedrijventerrein (zoals de Liedede) of in de kleine kernen. Differentiatie is hierbij een sleutelbegrip.

### *Mobiliteitsmanagement en digitale bereikbaarheid*

De uitdaging om de mobiliteitsbehoefte letterlijk en figuurlijk in veilige banen te leiden is groot. Slimme oplossingen zijn noodzakelijk. Door de mens centraal te zetten kan mobiliteit in beweging komen.

De Metropoolregio Amsterdam heeft in 2008 samen met werkgevers en werknemersorganisaties een uitvoeringsconvenant Mobiliteitsmanagement gesloten. Haarlemmermeer heeft zich hieraan via de Stadsregio Amsterdam aan geconfirmeerd.

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen. Aangezien de auto niet alle problemen kan oplossen, wordt de reiziger geprikkeld alternatieven te gebruiken als fiets, openbaar vervoer, gebruik van P+R, of telewerken. Eisen en wensen van mensen die zich verplaatsen staan centraal, en het draait om oplossingen op maat. Overheden, werkgevers, publiekstrekkingen en aanbieders van mobiliteitsdiensten organiseren samen de voorwaarden waarbinnen reizigers slimme keuzes kunnen maken.

Belangrijke voorwaarde voor mobiliteitsmanagement is de digitale bereikbaarheid. Amsterdam, als centrumgemeente in de Metropoolregio Amsterdam, is een van de belangrijkste internethubs in de wereld. De agglomeratie vormt een knooppunt in het in- en uitgaande internetverkeer, met bijbehorende energievraag. IT-bedrijven en ook hoogwaardige dienstverlenende bedrijven en instellingen als banken en overheden moeten alle zeilen bijzetten om het groeiende vraag naar diensten via hun serverparken op peil te houden. Het energieverbruik groeit overigens navenant mee. De CO<sub>2</sub>-neutraal ambitie, te beginnen met de overstap naar groene stroom, is in deze bedrijfstak noodzaak. Wereldwijd is de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de IT-industrie en het internetgebruik bijna net zo groot als die van al het vliegverkeer.

Haarlemmermeer wil stimuleren dat ondernemers in het MKB en maatschappelijke instellingen meer gebruik gaan maken van de innovatieve mogelijkheden van glasvezel. Steeds meer bedrijven en instellingen willen een snelle internet- en dataverbinding. Bestaande verbindingen zijn te langzaam en niet toekomstvast.

#### *Evenwichtige verdeling van mobiliteit*

De bereikbaarheid en de mobiliteit binnen Haarlemmermeer kan beter en evenwichtiger worden verdeeld, de variatie in woonmilieus en werkmilieus kan worden vergroot, waardoor de aantasting van het stedelijke en landelijk gebied en de milieubelasting zal worden beperkt. Ruimtelijke keuzes zijn nodig in samenhang met 'duurzaamheid en leefbaarheid', 'ruimtelijke ontwikkeling en economie (bereikbaarheid)' en 'maatschappelijke ontwikkeling, gezondheid en veiligheid'.

Het is belangrijk om er te zorgen dat voorzieningen bereikbaar blijven voor alle inwoners van Haarlemmermeer. Dat kan door het realiseren van basisvoorzieningen in de wijk en het goed positioneren van voorzieningen van een hoger schaalniveau en vice versa.

Een leefbare, veilige en uitnodigende woonomgeving vormt een belangrijke basis voor elke burger, en zeker voor mensen die minder mobiel zijn zoals jonge kinderen en ouderen. Daarmee is niet gezegd dat het basisniveau alléén bestaat uit de woon- en leefomgeving op de schaal van de kern of buurt. Ook centrale voorzieningen als een sportaccommodatie, voortgezet onderwijs, een schouwburg of een goed netwerk van openbaar vervoer zijn onderdeel van een basisinfrastructuur die mensen in staat stelt om op eigen kracht volwaardig te participeren.

#### *Duurzaam mobiliteitsbeleid*

In het kader van het duurzame mobiliteitsbeleid bevordert Haarlemmermeer, waar dat binnen haar mogelijkheden ligt, dat het autoverkeer zo schoon mogelijk is. Voor een duurzamer energiegebruik willen we anticiperen op een energienetwerk dat het gebruik van de elektrische auto faciliteert. Daarvoor is een netwerk voor elektriciteit (een zogeheten smart grid) met een hoge capaciteit nodig. Uitbreidingen en aanpassingen van het wegennet zullen nodig blijven. Het streven moet erop gericht zijn om dat zo efficiënt mogelijk te doen door de verkeersdruk van het autoverkeer in de spitsen zo veel mogelijk te verminderen. Dat kan lukken door de kwaliteitssprong in het ov- en fietsnetwerk en een gezamenlijke inzet met de werkgevers.

Het ontmengen van het lokale en regionale verkeer en dus ook van het bestemmingsverkeer en het doorgaande verkeer kan daar een belangrijke bedragen in leveren. In dit licht zal het realiseren van de door Haarlemmermeer gewenste parallelbanen langs de rijksweg A4 een waardevolle bijdrage leveren aan het realiseren van deze ambitie. Deze parallelbanen hebben als belangrijk ruimtelijk effect dat de verschillende gebiedsontwikkelingen ruimtelijk goed kunnen worden aangesloten op het hoofdwegennet.

#### *Regionale infrastructurele inbedding*

Belangrijk is de wijze waarop Haarlemmermeer infrastructureel is en wordt ingebed in haar omgeving. In regionaal verband treden knelpunten op in de wegenstructuur waar deze te krap is, maar ook waar de omgeving weinig ruimte biedt voor de optredende verkeersstromen. Knelpunten treden hoofdzakelijk op doordat de toenemende vervoersvraag en inrichting van het wegennet niet goed op elkaar afgestemd zijn. Belangrijke routes lopen door woonkernen en de aansluitingen naar en met het rijkswegennet zijn onvoldoende toegerust op de optredende verkeersstroom. De belangrijkste toename van vervoer ligt vooral in de relatie tussen de woon en werkgebieden in Haarlemmermeer, Zuid-Kennemerland en de Bollenstreek en de A4-corridor. Hierdoor - en door de groei van Haarlemmermeer zelf - neemt vooral in Haarlemmermeer de vervoerstroom zodanig toe dat hier sprake is van capaciteitstekort op het wegennet. Het openbaar vervoer blijft sterk achter in gebruik.

Verbetering van het openbaar vervoer kan leiden tot een verdere groei van het OV; mogelijk zelfs iets meer dan de groei in het autoverkeer.

#### *Netwerk van de Metropoolregio Amsterdam*

Binnen de Metropoolregio Amsterdam is het streven erop gericht op een samenhangende en duurzaam bereikbare Metropoolregio. Dat vraagt een integrale benadering van ruimte en mobiliteit. Ruimtelijke ordening en infrastructuurplanning moeten niet met de rug naar elkaar toe staan maar elkaar versterken. Alleen dan kan optimaal gebruik worden gemaakt van de beschikbare middelen. Investerings in infrastructuur moet kansen scheppen voor ruimtelijke ontwikkelingen en vice versa. De kans van slagen van gebiedsontwikkelingen moet omhoog door ze goed af te stemmen met aanwezige bereikbaarheidspotenties.

Knooppunten en gebieden die goed bereikbaar zijn moeten optimaal worden benut.

Bij gebiedsontwikkeling moet in een vroegtijdig stadium zicht zijn op een volwaardige bij de functie(s) passende ontsluiting. Zo wordt voorkomen dat bij gebiedsontwikkeling een goed aanbod van openbaar vervoer pas volgt nadat veel nieuwe gebruikers allang hebben gekozen voor de auto als belangrijkste vervoermiddel. Dat betekent ook dat de besluitvormingsprocessen en financieringsstromen voor de ruimtelijke ordening en verkeer- en vervoersbeleid beter op elkaar afgestemd, of zelfs geïntegreerd, moeten worden.

#### *Openbaar vervoer als drager voor de metropool*

De blauw-groene kwaliteiten voor de Metropoolregio en Haarlemmermeer moeten worden uitgebouwd door het metropolitane landschap verder te ontwikkelen en nieuwe doorsnijdingen door infrastructurele uitbreidingen zoveel mogelijk te voorkomen. De ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam moet ook duurzaam en klimaatbestendig zijn en mag dus niet gepaard gaan met onnodig veel energiegebruik en een overmaat aan uitstoot. Het openbaar vervoer kan daaraan bijdragen omdat het ruimte bespaart en met een hoge bezetting ook energie-efficiënt is. Door het openbaar vervoer 'van deur tot deur' betrouwbaarder, comfortabeler en sneller te maken én de groei van het autoverkeer binnen de perken te houden op plaatsen en tijden waar dat nodig is kan het openbaar vervoer de hoofdrol in de metropoolvorming waarmaken. Een schaa sprong van het openbaar vervoersnetwerk van de Metropoolregio Amsterdam is een voorwaarde voor verdere ruimtelijk economische ontwikkeling. Openbaar vervoer is de drager voor metropoolvorming.

#### *Relatie met Bollenstreek en Zuid-Kennemerland*

In de relatie tussen Haarlemmermeer en de gebieden ten westen van de Ringvaart zijn er de volgende knelpunten.

- *De barrière van de Ringvaart* tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer. De historische oeverkruisingen worden in hoofdzaak door lokaal verkeer belast. De omvang van dit verkeer groeit. Gelet op de ruimtelijke omgeving, de positie van het fietsverkeer en aard van de kruisingen is het niet gewenst om deze groei te faciliteren op lokale oeververbindingen. Eerder moet de groeiende vraag naar capaciteit om de Ringvaart te kruisen worden aangegrepen om robuuste oplossingen te bieden, die ook voor het groeiende lokale verkeer een functie kunnen krijgen. In samenhang met lokale maatregelen kan daarmee op de historische oeverkruisingen de ruimte ontstaan om de inrichting van de weg meer in evenwicht te brengen met de omgeving.
- *De wegenstructuur in Haarlemmermeer*. De capaciteit van de N207, de Bennebroekerweg en de N201 schiet tekort bij de aansluitingen op de A4. Dit is een gevolg van een combinatie van groei van het bestemmingsverkeer, groei van het lokale verkeer in Haarlemmermeer en groei van het regionale doorgaande verkeer naar Zuid-Kennemerland en de Bollenstreek. Er zijn grote verschillen in samenstelling van het verkeer en robuustheid van de vraag in relatie tot congestie elders op het netwerk. De opgave ligt voor om elk van deze oost-westroutes vanuit een breed

verband helder te positioneren. In hoeverre is een ontwerp van de weginfrastructuur dat uitgaat van meer scheiding van verkeerssoorten bestemmingsverkeer ACT, toekomstige leefgebieden in de Westflank, lokaal verkeer voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep en doorgaand verkeer naar Zuid-Kennemerland en de Bollenstreek meer (kosten)effectief is.

- *Hoogwaardig aanbod van openbaar vervoer.* Het is zeer wenselijk dat de omgeving van de Metropoolregio Amsterdam op een adequate wijze wordt aangesloten op het daar in ontwikkeling zijnde openbaar vervoersnetwerk. Vanuit de richting van de Zuid-Kennemerland en de Bollenstreek groeit de mobiliteit het sterkst in de richting van Schiphol en Amsterdam. Op deze relaties gaat het openbaar vervoeraandeel vanuit Zuid-Kennemerland en vanuit de Bollenstreek ternauwernood gelijk op met de algemene mobiliteitsgroei, terwijl juist op deze relaties een sterke positie van het openbaar vervoer gewenst is. De oorzaak lijkt te liggen in een onduidelijke structuur van de verbindingen van en naar Schiphol en een te lage snelheid. Verhogen van de kwaliteit van het OV-aanbod op deze relaties biedt niet alleen betere verbindingen naar Haarlemmermeer en de bestemmingen rond Schiphol; ook de lange-afstandsrelaties naar en voorbij Leiden, Den Haag, Amsterdam en Utrecht verbeteren. De vraag is of er in de bandbreedte van bereikbaarheid en bijbehorende dichtheden een ongelijkheid te duiden is, waarbij de bovenste deel uitsluitend kan functioneren met Hoogwaardig Openbaar Vervoer en het onderste deel bedient kan worden met intelligent openbaar vervoer en of daartussen geen ruimte meer is voor onrendabele lijndiensten.
- *Bouwontwikkelingen in de Westflank van Haarlemmermeer* zullen leiden tot extra verkeer op de toch al vol belaste weginstructuur. Het is een kans omdat hiermee invulling kan worden gegeven aan een robuuste oplossing van de drie hiervoor genoemde structuurproblemen in het gebied, die ook zonder de woningbouw noodzakelijk is. Hiervoor moet een helder samenhangende visie worden ontwikkeld. Belangrijk is daarbij de invulling van de positie van de N205, de ligging en aansluiting van capaciteit voor het verkeer dat de Ringvaart kruist en de aansluiting bij de lokale hoofdstructuur voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep

### ***Vraagstukken en koersbepaling***

De hiervoor geschetste mobiliteitsdoelstellingen van Haarlemmermeer moeten ruimtelijk vertaald worden in de structuurvisie.

Het mobiliteitsvraagstuk en de ruimtelijke vertaling ervan appelleert aan de eerder geuite noodzaak om ruimtelijke ontwikkelingen te sturen vanuit het denken in netwerken. Het oorspronkelijke infrastructuurnetwerk van Haarlemmermeer is te krap bemeten voor het hedendaagse gebruik. Wegcategorieën stroken veelal niet met het feitelijk gebruik. Langs deze lijnen ligt alles wat cultuurhistorisch van belang is, de rest was immers openheid. De lijn zelf (recht tot aan de einder) is van cultuurhistorisch belang als vertegenwoordiger van de openheid en ook de Ringdijk behoort tot deze cultuurhistorische landschapselementen van de droogmakerij. Westflank, Badhoevedorp, ACT, en Rijsenhout, beslaan een dusdanig oppervlak van Haarlemmermeer, dat een nieuwe ontsluitingsstructuur ontwikkeld kan worden waarbij de historische wegen uit de doorgaande structuur gehaald kunnen worden. Door recreatief programma en zogenaamde buurderijconcepten aan deze linten te huisvesten, ontstaan ruimtelijke dragers die zowel cultureel als voor lokale duurzaamheid van belang zijn. Een langzaam cultureel duurzaam netwerk met een intelligente bereikbaarheidsprofiel en een nieuw snel netwerk met een hoogwaardig bereikbaarheidsprofiel. Door deze twee netwerken op de juiste manier over elkaar te schuiven, kunnen knooppunten ontstaan die meerdere netwerken met elkaar verbinden. die onder andere als natuurlijke transitiepunten in de ketenmobiliteit functioneren.

De knooppunten geven vervolgens aanleiding, volgens voor de ruimtelijke programmering van de omgeving ervan.

Het centrale vraagstuk rond het thema mobiliteit luidt als volgt:

- *welke netwerken – infrastructurele en sociale – moeten op welke locaties met elkaar verknoopt moeten worden, om de juiste condities voor de gewenste ontwikkelingen te genereren?*

#### **Samengevat: de koers voor de mobiliteit**

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

### 3.5 Ruimtelijke transformatie

**De openheid van Haarlemmermeer is veelgeroemd. De openheid wordt door velen gezien als een kernkwaliteit van het landschap van Haarlemmermeer. Daarmee is openheid één van de dragers van de identiteit van de polder. De open polder heeft met haar centrale ligging in de Randstad een grote aantrekkingskracht op (semi) stedelijke functies die om ruimte vragen. De grote opgaven op het vlak van wonen, werken, water en groen zorgen als het ware voor een nieuwe oplevering van de polder. Dat gaat veelal ten koste van de ruimte voor de agrarische sector, maar soms profiteert de agrarische sector zoals bij de glastuinbouwontwikkeling. Daarnaast is er de ambitie om de kwaliteit van de bestaande woongebieden voor de toekomst te behouden en waar mogelijk te versterken.**

## **De vraag is wat de programmatische opgaven voor betekenis hebben voor de beleving van openheid in Haarlemmermeer.**

### **Ruimtelijke transformatie in Haarlemmermeer**

Het oorspronkelijke landschap van Haarlemmermeer is een utilitair landschap, gericht op agrarische productie en een efficiënte afvoer van water. De leegte en de vergezichten kunnen van een indrukwekkende schoonheid zijn, maar het is geen landschap dat veel vanzelfsprekende aanknopingspunten biedt voor recreëren.

Het open polderlandschap roept daarom vaak tegengestelde reacties op. De één vindt het uniek en het behouden waard dat in het economisch hart van Nederland kilometers lange vergezichten aanwezig zijn. De ander vindt de polder een weinig aantrekkelijk gebied en staat transformatie naar een spannender landschap voor. De verschillende percepties en waardering van het open landschap en de openheid maken het lastig om objectief te spreken over de openheid. In de bijlage staat een aantal waarnemingen, kenmerken en constatering. Duidelijk is dat de oorspronkelijke opzet van de polder met smalle, haakse linten en watertochten karakteristiek voor de structuur van de polder. Al staat de openheid onder druk - door bouw, maar ook door groen- en recreatiegebieden, nog altijd is die polderkarakteristiek herkenbaar, ook binnen het bebouwde gebied - denk aan de Geniedijk. Van belang bij het beleven van openheid is dat leegte en ruimte pas ervaren worden als er heldere randen om het gebied aanwezig zijn. Ook hangt gevoel van leegte en ruimte samen met lange lijnen en de werking van perspectief. Denk aan (erf-)beplanting die steeds kleiner lijkt in de verte.

### **Opgaven en uitgangspunten ruimtelijke transformatie**

De transformatie van grote delen van Haarlemmermeer in de komende jaren is een gegeven. In deze gebieden transformeert het agrarisch landschap naar een nieuw landschap waar wonen, recreëren en werken de boventoon voeren. Dit landschap is niet per se een gesloten landschap. Wel is de waarneming en de beleving in dit landschap anders. De uitdaging bij transformatie kan zijn om het gevoel en de ervaring van ruimte te behouden in deze gebieden. Dit in de juiste mate, op de juiste plekken en met de juiste ontwerpinstrumenten.

In delen van deze transformatiegebieden kunnen nieuwe, verbrede en multifunctionele landbouwconcepten een rol spelen, mits dit een toegevoegde waarde heeft voor de beleving van bewoners en recreanten.

Ook in de bestaande woonkernen zijn veranderingen, ontwikkelingen gaande. De praktijk leert dat er mogelijkheden zijn om stedelijke en dorpse bebouwingselementen aan de grote kernen, Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Badhoevedorp toe te voegen zonder dat zij hun karakter verliezen. Hoe en hoeveel van die bebouwingselementen kunnen er worden toegevoegd? Er zal een balans gevonden moeten worden tussen het toevoegen van stedelijke en dorpse bebouwingselementen in de grote kernen Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Badhoevedorp en het behouden van de huidige suburbane identiteiten van de verschillende kernen en Haarlemmermeer in zijn geheel.

Haarlemmermeer is geen stad, maar kenmerkt zich door verschillende mengvormen van stadsheid en dorpsheid. Er is een veelkleurigheid aan stedelijkheid. Haarlemmermeer zou een nog aantrekkelijker gemeente kunnen worden door meer 'kleuren' met elkaar te vermengen. Op bepaalde plaatsen wordt gekozen voor verdichting en verstedelijking, terwijl in andere gebieden en kernen juist het dorpse karakter wordt versterkt. Hierdoor ontstaat een grotere diversiteit. Diversiteit betekent ook dat de kwaliteitsslag per kern anders ingevuld kan worden. Ruimtelijk is dit te vertalen naar een stedelijk (urbaan) gedeelte (Hoofddorp/Nieuw-Vennep) gecombineerd met een suburbaan/landelijk gedeelte dat veel recreatiemogelijkheden biedt in een landelijke, open, gezonde sfeer wat een aantrekkelijk contrast biedt met het grootstedelijk, internationaal georiënteerde Schipholgebied.

Schiphol zal worden verbonden met de totale ruimtelijke opgave voor Haarlemmermeer. Het ruimtegebruik van de luchthaven moet geoptimaliseerd worden zodat Schiphol wordt getransformeerd tot een compacte en duurzame luchthaven.

Haarlemmermeer wil zich inzetten voor behoud van de karakteristieke openheid in die delen van de polder die tot de agrarische kerngebieden behoren. Wel zal in deze agrarische kerngebieden de recreatieve belevingswaarde groter moeten worden, bijvoorbeeld door aanleg van fietsverbindingen. De uitstraling van de agrarische erven in het buitengebied moet aansluiten bij de doelen die er zijn om de openheid te beleven (zorgvuldig omgaan met toevoegen van bebouwing, aandacht voor randen van erven, boerenerven die perspectiefwerking versterken). De agrarische sector is en blijft de belangrijkste beheerder van de open ruimte in deze agrarische kerngebieden. Haarlemmermeer wil samen met een toekomstgerichte en innovatieve landbouw- en veeteeltsector zorgen voor een leefbaar en beleefbaar open buitengebied.

Ook in bestaande stedelijke gebieden is het van groot belang om - naast beslotenheid en geborgenheid - gevoel van openheid te behouden. In gebieden waar transformatie en/of herstructurering aan de orde is kan de beleving van openheid versterkt worden door het benutten van oude en nieuwe zichtlijnen. De bestaande structuur van de polder biedt veel aanknopingspunten voor de transformatie. Haarlemmermeer kan daarmee de kwaliteit van de leefomgeving en de openbare ruimte (waaronder de parkgebieden) in de bestaande gebieden en kernen behouden en versterken.

Zorgvuldig blijven nadenken over welke functies waar te realiseren waarbij kwaliteiten als openheid, groen en water niet onder druk komen te staan. Dat zijn ingrediënten om in de toekomst een kwaliteitsslag te maken waarbij de polder toch als uniek landschap herkenbaar blijft voor haar inwoners, gebruikers en bezoekers. Haarlemmermeer wil met een zorgvuldig concept voor (a-typische) verstedelijking en (multifunctioneel) ruimtegebruik de ruimte in de polder zo duurzaam en slim mogelijk benutten.

Als instrument om aan te geven hoe met openheid om te gaan wordt een landschapskaart gemaakt. Op deze kaart wordt aangegeven waar en op welke wijze transformatie plaats vindt en waar bewust leegte en openheid wordt behouden. De keus voor het maken van 'harde' overgangen om het contrast tussen open land en bebouwd gebied (of verschillende functies) te accentueren of voor 'rafelige randen' met verweving van landschappen en functies is maatwerk.

Haarlemmermeer wil vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening verrommeling van het buitengebied en de randzones bij de kernen voorkomen en verminderen. Denk aan handhaving van gebruik, concentreren van verspreide glastuinbouw, een eenduidige visie op de inrichting en ruimtelijke rol van de Ringdijk(zone) en daaraan gelegen kernen (verbinding of scheiding met omgeving?), voorkomen van dichtslibben van de polderlinten. De Haarlemmermeer blijft - van kleine kern tot bedrijventerrein en van stadsrandzones tot buitengebied - een aantrekkingskracht houden op ondernemende mensen en bedrijven die ruimte nodig hebben. Pionieren in de polder is mogelijk, maar wel met behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

### **Vraagstuk en koersbepaling**

Het centrale vraagstuk rond het thema ruimtelijke transformatie luidt als volgt:

- *Hoe kunnen we in de transformatiegebieden in Haarlemmermeer de ervaring van openheid behouden en / of creëren? Hoe gaan we om met openheid in de bestaande gebieden en de agrarische kerngebieden? Hoe zorgen we voor een duurzame ruimtelijke inrichting met*

*behoud van de kernkwaliteiten (zoals openheid en de identiteit van de woonkernen) van Haarlemmermeer?*

**Samengevat: de koers voor de ruimtelijke transformatie**

- Haarlemmermeer wil zich inzetten voor behoud van de karakteristieke openheid in die delen van de polder die tot de agrarische kerngebieden behoren. Kwaliteiten als openheid, groen en water zijn ingrediënten om in de toekomst een kwaliteitsslag te maken waarbij de polder toch als uniek landschap herkenbaar blijft voor haar inwoners, gebruikers en bezoekers.
- Er zal een balans gevonden worden tussen het toevoegen van stedelijke en dorpse bebouwingselementen in de grote kernen Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Badhoevedorp en het behouden van de huidige suburbane identiteiten van de verschillende kernen en Haarlemmermeer in zijn geheel. Op bepaalde plaatsen wordt gekozen voor verdichting en verstedelijking, terwijl in andere gebieden en kernen juist het dorpse karakter wordt versterkt. Hierdoor ontstaat een grotere diversiteit. In de kernen die ruimtelijk beperkt worden door de luchtvaart wordt de (ruimtelijke) kwaliteit verbeterd.
- Schiphol zal worden verbonden met de totale ruimtelijke opgave voor Haarlemmermeer. Het ruimtegebruik van de luchthaven moet geoptimaliseerd worden zodat Schiphol wordt getransformeerd tot een compacte en duurzame luchthaven.
- Door slimme functiecombinaties van wonen, werken, natuur, water en recreatie wordt een zo zuinig mogelijk ruimtegebruik nastreven. Verrommeling van het buitengebied en de randzones bij de kernen worden voorkomen en verminderd.
- Aanwijzen van landbouwkernegebieden waar de agrarische sector rol heeft als hoeder van het open aaneengesloten agrarische landschap als kernkwaliteit van het landschap in de polder. Daartoe dient de landbouw een toekomstgerichte, innovatieve economische drager te zijn voor het landelijk gebied. Het bedenken van innovatiestrategieën, onder meer om met de waterveranderingen (verzilting en peilverhoging) om te gaan, staat daarbij voorop. De recreatieve gebruikswaarde van het landbouwkernegebied voor de bewoners van Haarlemmermeer en omgeving moet groter worden door routes en (informele) paden, los van de reeds bestaande polderlinten. Het doel daarbij is 'maak het (be)leefbaar'.

## 5. Ontwikkelingsstrategie

**In de structuurvisie zal de ontwikkelingsstrategie uitvoerig aan de orde: de stappen die gezet zullen worden om het ruimtelijk beleid daadwerkelijk tot uitvoer te brengen.**

**Dit hoofdstuk schetst een eerste beeld van de ontwikkelingsstrategie zoals die in de structuurvisie zal worden neergelegd.**

De structuurvisie zal uitspraken doen over de lange-termijninvesteringen en de effecten op de lange termijn op de gemeentelijke exploitatielasten. Aan de orde komen ook de kaders om financiële afspraken te maken met overheden en marktpartijen. De structuurvisie zal ingaan op de mogelijkheid bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen te verkrijgen van marktpartijen. De inzet van het strategisch grondbeleid wordt besproken. En ook worden uitspreken gedaan over de risico's en de manier waarop omgegaan wordt met de lange ontwikkelperiode.

### **Lange-termijninvesteringen**

Bij het opstellen van een structuurvisie voor de Haarlemmermeer tot 2030 zullen naast de financiële gevolgen van het beheer in de toekomst, alle project- en gebiedsontwikkelingen die nu op een of andere wijze in voorbereiding zijn, in beeld worden gebracht. Verschillende project- en gebiedsontwikkelingen staan de komende tijd gepland.

In de structuurvisie wordt, gekoppeld aan deze ontwikkelingen, een overzicht opgenomen van de lange termijn investeringen die daarmee gepaard gaan. Per project wordt aangegeven hoe op dat moment de financiering naar verwachting zal worden geregeld.

### **Risicoanalyses**

Een deel van de risico's bij projecten hangt samen met de mate van zekerheid waarmee de financiering is geregeld. Naast dit risico spelen marktontwikkelingen een rol. In de structuurvisie wordt een overzicht opgenomen van het geplande aanbod van woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen. Uit deze gegevens komen wellicht signalen naar voren die kunnen leiden tot aanpassing van de fasering van het aanbod.

Deze signalen kunnen wellicht ook gevolgen hebben voor de vereiste capaciteit (kwantitatief en kwalitatief) van de gemeentelijke organisatie én de exploitatielasten van de gemeente.

### **Strategisch grondbeleid**

De gemeente Haarlemmermeer streeft een actief beleid na, dat wordt aangeduid als 'actief ontwikkelbeleid'. Actieve verwerving is daarvan een van de pijlers. Dit betekent dat de gemeente actief gronden verwerft op de grondmarkt en als eigenaar haar privaatrechtelijke positie naast haar publiekrechtelijke instrumenten gebruikt om de ontwikkeling te sturen.

Overigens geeft de feitelijke situatie aan dat de gemeente niet in de situatie verkeert dat er op grote schaal gronden in te ontwikkelen gebieden kunnen worden aangekocht. Het gaat erom dat daar waar mogelijk strategisch gelegen gronden actief te verwerven teneinde de gewenste ontwikkeling beter te kunnen sturen.

Ten behoeve van de verwerving van gronden kan gebruik worden gemaakt van verschillende verwervingsinstrumenten, te weten minnelijke verwerving, Wet voorkeursrecht gemeenten en onteigening.

Ook in de situatie dat het niet lukt om grond te verwerven of niet opportuun wordt geacht grond te verwerven, zal de gemeente een actieve en initiërende rol vervullen om haar doelstellingen te realiseren. De gemeente zal daarbij haar publiekrechtelijk instrumentarium voortvloeiend uit de Wet ruimtelijk ordening (Wro) maximaal benutten.

### **Structuurvisie en kostenverhaal**

Op grond van de Wro is de gemeente verplicht voor haar grondgebied een of meer structuurvisies op te stellen. Ook los van deze wettelijke verplichting te komen tot een structuurvisie voor Haarlemmermeer is de structuurvisie een bruikbaar en nuttig instrument. Het biedt de gemeente de mogelijkheid om een integrale ruimtelijke visie op de bebouwde en onbebouwde omgeving te ontwikkelen, waarin de samenhang met ondermeer het beleid voor milieu, waterhuishouding, verkeer en vervoer, inzichtelijk kan worden gemaakt. Daarnaast is het de basis voor kostenverhaal, in het bijzonder voor bijdragen van marktpartijen aan ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente.

### **Van gemeentelijke grondexploitatie naar overeenkomst**

De gemeente Haarlemmermeer was de afgelopen jaren in staat om tegen redelijke prijzen grond te verwerven. Dat is op dit moment steeds minder goed mogelijk. Marktpartijen hebben steeds vaker zelf vroegtijdig grondposities verworven in te ontwikkelen gebieden. Marktpartijen met grondposities kunnen een beroep doen op zelfrealisatie en doen dit ook op grote schaal. Dit houdt in dat deze partijen zelf de bestemmingen wensen te realiseren op eigen terrein. De gemeente verwerft in dat geval geen grond en geeft dus ook geen grond uit. Omdat de gemeente in dergelijke gevallen vaak wel kosten moet maken om deze ontwikkeling mogelijk te maken, biedt de Wro de gemeente mogelijkheden om deze kosten te verhalen.

Uitgangspunt van de wet is dat de gemeente vrij is via het privaatrechtelijke spoor met partijen overeenkomsten te sluiten. Deze overeenkomsten zijn vormvrij en er kunnen ook bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen elders in de gemeente worden bedongen mits daaraan een structuurvisie ten grondslag ligt. Deze overeenkomsten worden anterieure overeenkomsten genoemd.

In het geval partijen niet bereid zijn een dergelijke overeenkomst te sluiten, kan de gemeente via het publiekrechtelijke spoor een bijdrage van de marktpartij afdwingen. De wet biedt daartoe twee mogelijkheden. Enerzijds is het mogelijk om na vaststelling van het exploitatieplan alsnog een overeenkomst te sluiten met partijen. Daarbij is voorwaarde dat het exploitatieplan als basis voor de overeenkomst dient. Dit is de posterieure overeenkomst.

Anderzijds kan de gemeente een voorwaarde aan de bouwvergunning verbinden inhoudende dat er een exploitatiebijdrage moet worden betaald. Deze bijdrage volgt ook uit het exploitatieplan.

Dit houdt voor onze gemeente in dat de inzet primair gericht zal zijn op het sluiten van overeenkomsten via het privaatrechtelijke spoor, voordat een exploitatieplan is vastgesteld. Daartoe zal met grondeigenaren in het te ontwikkelen gebied vroegtijdig contact worden gelegd om te bezien of bij hen bereidheid bestaat tot afspraken te komen. De gemeente zal in deze onderhandelingen als ondergrens de te verhalen bedragen hanteren die zij via het exploitatieplan in rekening kan brengen.

Dit betekent dat veel voorbereiding vanuit een integrale visie op de gewenste ontwikkeling vroegtijdig moet plaatsvinden, zodat reeds in het stadium van onderhandeling een concept-exploitatieopzet gereed is. De inspanning is erop gericht in de onderhandelingen extra bijdragen voor ruimtelijke ontwikkelingen elders in de gemeente mee te nemen als een van de voorwaarden.

Daaraan zal wel gedegen vooronderzoek vooraf moeten gaan vanuit de diverse betrokken disciplines en zal in de structuurvisie een keuze moeten worden gemaakt welke ruimtelijke ontwikkelingen

dermate belangrijk worden geacht dat de gemeente juist daarvoor een bijdrage bij de marktpartij bedingt. (bijvoorbeeld voor iedere te bouwen woning een bijdrage aan Park21)

### **Omgaan met tijd en onzekerheden**

Bij de opzet van de structuurvisie spreken we over een langere periode, namelijk tot 2030. Niet alle (financiële) oplossingen zullen bedacht kunnen worden omdat er veel onzekere factoren zijn, bijvoorbeeld de technische ontwikkelingen en de bereidheid van andere partijen, publiek en privaat, om financieel bij te dragen aan de uitdagingen waarvoor de gemeente Haarlemmermeer zich geplaatst ziet. Dat betekent dat we in de financieringssystematiek in de structuurvisie tijdsruimte en marges zullen opnemen voor die kwesties die op het moment van vaststelling nog niet volledig inzichtelijk kunnen worden gemaakt.

## Bijlage 1 - De ontwikkelingen binnen en rond Haarlemmermeer

**Haarlemmermeer heeft de ambities benoemd voor 2030. Haarlemmermeer wil zich dus ontwikkelen, maar intussen zal de wereld om ons heen zich natuurlijk ook ontwikkelen. Juist die vele te verwachte veranderingen vragen om een heldere en samenhangende visie voor de langere termijn. Dit hoofdstuk schetst de belangrijkste relevante trends en ontwikkelingen binnen en rond Haarlemmermeer.**

De horizon van de structuurvisie reikt tot 2030. De structuurvisie zal inspelen op verwachte veranderingen en ontwikkelingen in de wijde omgeving en binnen de gemeente. Er zijn verschillende ontwikkelingen waarneembaar die een effect zullen hebben op de toekomstige ruimtelijke en sociale kansen en mogelijkheden van Haarlemmermeer.

De ambities verwezenlijken tegen de achtergrond van deze ontwikkelingen, dat is de opgave voor de structuurvisie. Dit zijn de belangrijkste, te beginnen met de grotere, algemene ontwikkelingen.

- *Mondialisering.* Dit heeft een toenemende concurrentie op internationale schaal als gevolg van het verminderen van internationale mobiliteit van goederen, diensten, kapitaal, personen, kennis en informatie. Enerzijds biedt dit kansen aan bedrijven om nieuwe markten te betreden. Anderzijds kan dit een bedreiging vormen voor zover scherpere concurrentie vanuit andere landen gepaard gaan met een afnemende vraag naar laaggeschoolde arbeid.
- *Toenemende krapte op de arbeidsmarkt.* Door de vergrijzing ontstaat er een structurele krapte op de arbeidsmarkt.
- *Klimaatverandering.* De klimaatverandering heeft opwarming van de aarde tot gevolg, wat leidt tot zachtere winters en warmere zomers, meer extreme regenbuien en een stijgende zeespiegel. De klimaatverandering maakt het noodzakelijk te werken aan CO<sub>2</sub>-reductie, de realisatie van duurzame energie maar ook aanpassing aan die klimaatverandering
- *Technologische ontwikkelingen.* Hoe de techniek en technologie zich tot 2030 verder zullen ontwikkelen, is moeilijk te voorspellen. Er zijn momenteel wel verschillende trends te zien, zoals de doorontwikkeling van communicatie- en computerapparatuur richting de mobiliteit. Milieuvraagstukken zullen de introductie vragen van meer groene energieopwekking, voertuigen die niet van verbrandingsmotoren afhankelijk zijn, wegen van materialen die geluid dempen om geluidshinder in te perken. Vergrijzing in Europa zal waarschijnlijk leiden tot de ontwikkeling van technologie op biomedisch gebied en op de zorg voor ouderen. Biomedische technologie is al een nieuw studiegebied aan verschillende universiteiten.
- *Individualisering.* Hierdoor nemen de keuzewensen en de keuzemogelijkheden van mensen toe. Individualisering leidt echter ook tot vereenzaming van mensen.
- *Behoeftes aan versnellen en vertragen.* Veel moeten (werk, zorg) en veel willen (vermaak): een steeds grotere groep mensen ontwikkelt een levensstijl die erop gericht is om veel in weinig tijd te doen en te beleven. Onder invloed van deze leefstijl dreigen aspecten als rust, stilte en onthaasting in de knel te komen, terwijl ook daaraan behoefte is.
- *Toenemende aandacht voor gezondheid.* Het aantal Nederlanders met een zogenaamde welvaartsziekte neemt toe. Dit is niet alleen het gevolg van een ongezonde leefstijl maar ook van de toenemende vergrijzing. Het ministerie van Volksgezondheid Welzijn en Sport heeft vijf landelijke speerpunten benoemd in het kader van preventie: roken, overgewicht, schadelijk alcoholgebruik, depressie en diabetes.

- *Grootte van huishoudens neemt af, diversiteit neemt toe.* De groei van het aantal alleenstaanden is ten dele toe te schrijven aan gedragsveranderingen (verbreken van samenwonenrelaties, echtscheiding, langer zelfstandig wonen van ouderen), maar vooral een gevolg van de vergrijzing. Daarnaast komt er een steeds grotere diversiteit aan huishoudens. Bestond het gezin lange tijd vooral uit twee ouders en een aantal kinderen, tegenwoordig kan deze traditionele gezinssamenstelling sterk verschillen.
- *Toenemend ruimtegebrek* voor alle functies waarvoor de ruimte moet dienen en steeds meer competitie om ruimte.
- *Toenemende mobiliteit*, die grotendeels is te verklaren door demografische, ruimtelijke, sociaaleconomische en sociaal-culturele ontwikkelingen.
- *Groei luchttransport.* De verwachting is dat, als gevolg van de mondialisering, luchttransport in de toekomst zal blijven groeien - ondanks de dip die in 2008 en 2009 te zien is naar aanleiding van de economische crisis.

Binnen Haarlemmermeer zelf zijn er de volgende belangrijke verwachte ontwikkelingen.

- *Ontwikkeling Schiphol, binnen Haarlemmermeer.* Het Aldersadvies (dat afgerond werd eind 2008, voordat de recessie werd ingezet) stelt dat het vliegverkeer op Schiphol tot 2020 kan groeien tot 510.000 vluchten. Met de programma's die onder andere deel uit maken van Randstad Urgent (zoals OV SAAL en ACT) en het Aldersakkoord is het onwaarschijnlijk dat Schiphol als geheel verplaatst zal worden op de lange termijn. Haarlemmermeer zal zich in de toekomst moeten gaan richten op het blijven bestaan van Schiphol waar het nu ligt en zich actief richten op de mogelijkheden rondom het Multi-airport systeem.
- *Bevolkingsgroei Haarlemmermeer.* De bevolking van Haarlemmermeer zal in 2025 zijn gegroeid tot 171.500 inwoners. Dit in tegenstelling tot grote delen van Nederland waar een krimp van het bevolkingsaantal plaatsvindt. Toename van het inwonertal heeft gevolgen voor het aantal woningen, voorzieningen, etc.
- *Vergrijzing, ook in Haarlemmermeer.* Met name in de historische kernen van Haarlemmermeer zal vergrijzing tot 2025 de demografische trend worden. Dit heeft gevolgen voor onder andere de vraag naar zorg en het voorzieningenniveau.

## Bijlage 2 - Over ruimtelijke kwaliteit, atypische stedelijkheid en openheid

### **Haarlemmermeer: bijzondere ruimtelijke kwaliteit dankzij bijzondere historie**

Nederland heeft een rijke traditie op het gebied van waterbeheer en waterbouw. Het Nederland van de ambitieuze ingenieurs uit het verleden heeft prachtige kunstwerken opgeleverd. Een van die kunstwerken is Haarlemmermeer. Water en bodem zijn van te bedwingen vijanden geworden tot ingrediënten voor landschappelijke identiteiten en tot dragers voor recreatieve programma's, groene stedelijke kwaliteiten en nieuwe natuur. Als droogmakerij die vrijwel volledig naar menselijk inzicht is ingericht, is het een ultieme vorm van een cultuurlandschap.

Haarlemmermeer is, als droogmakerij, een duidelijk onderscheiden eenheid in het omringende landschap. Het strakke ontwerp is nog grotendeels aanwezig: een orthogonaal stelsel, dat consequent en sober is uitgevoerd. De Hoofdvaart en Kruisvaart zijn de hoofdwatervoorbindingen. Aan de noord-zuid wegen liggen de kopse kant van de kavels met de boerderijen. In de randzone langs de Ringdijk met onder andere de oude bovenlanden wijkt de verkaveling af. Deze cultuurhistorische kwaliteit van Haarlemmermeer wordt gekoesterd.

Als ergens in Nederland het maakbare en veranderbare landschap wordt verbeeld, dan is dat in Haarlemmermeer: tussen 1848 en 1852 drooggelegd, vijftig jaar geleden nog een ongerepte agrarische gemeente en tegenwoordig een zeer gewilde locatie voor zowel wonen als werken. Enkele decennia geleden had niemand kunnen voorspellen dat Haarlemmermeer zou uitgroeien tot één van de meest dynamische gemeenten van Nederland. Lang werd de polder zelfs beschouwd als een restruimte: een gebied dat zijn bestaan niet te danken had aan de vraag naar landbouwgrond, maar aan het gevaar van binnenwateren die bij storm de omringende steden bedreigden. De verstedelijking en de hoogwaardige ontwikkeling die de Haarlemmermeer de laatste jaren doormaakt is vooral het gevolg van de enorme groei van de luchthaven Schiphol.

### **Atypische stedelijkheid: stedelijk, maar anders dan elders**

Er zijn in Haarlemmermeer zowel dorpse als stedelijke kenmerken naast elkaar te vinden die haar uniek en sterk maken. De eerste dorpen die ontstonden na de drooglegging in 1852 zijn later aangevuld met meer stedelijke kernen zoals Hoofddorp. Het grote oppervlak van agrarisch polderlandschap staat in contrast met Schiphol als kleine, internationale stad. Mede door de aanwezigheid van Schiphol heeft Haarlemmermeer het hoogste aantal arbeidsplaatsen van Nederland in relatie tot zijn beroepsbevolking. Haarlemmermeer kent weliswaar een relatief groot aantal middenklassegezinnen, maar de oriëntatie en de gedragingen van de bewoners uit de kleine kernen en de nieuwbouwwijken verschillen echter van elkaar. Deze kenmerken tezamen maken Haarlemmermeer in vergelijking met de rest van Nederland atypisch qua stedelijkheid: anders dan elders. Haarlemmermeer wil die diversiteit behouden en versterken.

### **Openheid van de polder: enkele waarnemingen, kenmerken en constatering**

- De 'eerste oplevering' van de polder met smalle, slecht zichtbare en beleefbare watertochten, smalle wegen en weinig ruimte voor bomenlinten is vanuit het huidig perspectief sober, maar is wel karakteristiek voor de structuur van de polder.
- Het tot dusverre gevoerde ruimtelijke beleid van concentratie van verstedelijking binnen en aansluitend aan kernen en geconcentreerd op bedrijventerrein heeft geleid dat de afname van de openheid in Haarlemmermeer beperkt is gebleven tot deze (weliswaar omvangrijke) concentratiegebieden.
- Desalniettemin staat openheid in het buitengebied onder druk door verspreide glastuinbouw, incidentele bedrijfsontwikkeling (vaak vanuit oorspronkelijk agrarische bedrijven) en verdichting van polderlinten.
- Openheid is niet alleen een vraagstuk voor het buitengebied. Ook binnen (en aansluitend op) bestaande bebouwde gebieden zorgen (landschappelijke) structuren voor gevoel van openheid en beleving van ruimte. Mooie voorbeelden zijn de Hoofdvaart, Ringdijk (en -vaart) en Geniedijk, maar ook de veldsportcomplexen.
- De beleving van de openheid van de polder is in het Groene Hart deel van Haarlemmermeer – ondanks de nieuwe doorsnijding van de hogesnelheidslijn – nog zeer groot.
- Ook in gebied van het toekomstige Park21 en het gebied rond de Polder en Zwanenburgbaan is de openheid goed te beleven.
- De beleving van de openheid van de polder vanaf de Ringdijk staat in de west-, noord- en oostzijde onder druk door nieuwe ontwikkelingen van woon- en recreatiegebieden, nieuwe infrastructuur en glastuinbouw.
- Ook ruimtelijke ontwikkelingen buiten de polder - bijvoorbeeld woningbouw langs de Ringvaart in de Bollenstreek en stedelijke ontwikkelingen aan de noordzijde - dragen soms bij aan een verminderd gevoel van openheid.
- De realisatie van de groen- en recreatiegebieden draagt vaak bij aan vermindering van de openheid. Om in de recreatiebehoefte te voorzien en om recreatieve opvangcapaciteit te realiseren worden vaak ontwerpmiddelen ingezet (met name bos) die juist als doel hebben beslotenheid te creëren.
- Wel wordt bij het ontwerpen van groen- en recreatiegebieden, woongebieden en bedrijventerrein vaak getracht (met wisselend succes) in te spelen op zichtlijnen die aanhaken op de open polderstructuur. Water is hierbij een belangrijk structurerend element.

## Bijlage 3 - Enkele begrippen verklaard

### **Wat is duurzaam: aansluiten op het heden, zonder de toekomst te riskeren**

Duurzame ontwikkeling is de ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden, zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen, aldus de formulering van de Noorse politica Gro Harlem Brundtland.

Duurzame ontwikkeling is een concept waarin ecologische, economische en sociale belangen bij elkaar komen, voor zowel de huidige als de toekomstige generaties. Duurzame ontwikkeling is de eis om een evenwicht tussen deze drie basisconcepten te vinden. Het is een breed begrip, en omvat alle ontwikkelingen - op technologisch, economisch, ecologisch of sociaal vlak - die bijdragen aan een wereld die efficiënter, zuiniger en op lange termijn meer continu omgaat met de aarde.

De definitie van duurzaamheid is hanteerbaar gemaakt door introductie van de drie P's: People (mensen), Planet (planeet) en Profit/Prosperity (winst/welvaart), die staan voor de sociale, de ecologische en de economische dimensies van het begrip. ("Cannibals with forks", John Elkington, 1998). Deze drie P's moeten bij iedere beslissing in overweging worden genomen en er moet een balans zijn.

"Duurzaamheid kan in een organisatie of in een samenleving pas ontstaan als bij iedere beslissing op ieder niveau een evenwichtige afweging wordt gemaakt ten aanzien van de impact op mens, milieu en meerwaarde ('People, Planet, Profit') en als het totaal aan beslissingen door de tijd heen leidt tot een balans tussen deze belangen". (uit: Duurzame overheid? Tijd voor Duurzaam Leiderschap. A.A. Kellermann, oktober 2006).

Duurzaamheid wordt vanuit verschillende invalshoeken benaderd. De gemeente is een wettelijk regelaar, een stimulator, een bouwer, een wettelijk toetsers, een verkoper, een beheerder, een inkoper, een partner, een werkgever, een ambassadeur en een voorlichter. Vanuit de ambitie van duurzame ontwikkeling is het nodig hier bewust bij stil te staan en een afweging te maken in welke rol(len) de gemeente het meeste effect kan bereiken voor duurzaamheid.

### **Wat is klimaatbestendig: overlast van extreme omstandigheden voorkomen**

Een klimaatbestendig leefklimaat is gericht op het voorkomen van overlast door extreme omstandigheden zoals langdurige perioden van hoge temperaturen ("hittestress") en extreme neerslag.

Het concept klimaatbestendig verwijst naar twee dominante beleidsstrategieën: mitigatie en adaptatie. Mitigatie richt zich op het vertragen van klimaatverandering door de uitstoot van broeikasgassen te reduceren, over te stappen op duurzame energiebronnen of de resterende uitstoot te compenseren (aanplant van bossen). Adaptatie is gericht op het aanpassen aan klimaatverandering.

### **Wat is sociale duurzaamheid: mensen verbonden met elkaar én hun omgeving**

Sociale duurzaamheid is een ruimer begrip dan wat er doorgaans met sociale cohesie wordt bedoeld. Sociale cohesie is de benaming voor de banden die tussen mensen ontstaan in het samenleven.

Deze krijgen vaak vorm in de directe woonomgeving van mensen, maar er zijn ook vormen van sociale binding die de directe woonomgeving overstijgen. Dit laatste geldt zeker voor Haarlemmermeer met zijn atypische stedelijkheid, waar de bewoners van de Vinexwijken veel sociale contacten buiten de wijk en zelfs buiten de gemeente onderhouden.

Bewoners van kernen aan de Ringvaart zijn deels georiënteerd op de dorpen aan de overkant. Deze sociale netwerken zijn zeer bepalend voor het draagvlak van voorzieningen en de mobiliteit in de gemeente. Sociale duurzaamheid gaat echter niet alleen over banden tussen mensen en over sociale

samenhang, maar ook over banden tussen mensen en hun omgeving. Te denken valt aan (zelf)beheer van de openbare ruimte, aan sociale veiligheid - niet alleen in de eigen buurt, maar ook in het buitengebied. En ook aan letterlijk ruimte bieden voor initiatieven van bewoners in een nieuw op te leveren woonwijk. De factor tijd speelt een belangrijke rol bij sociale duurzaamheid: het houdt rekening met ontwikkelingen op de langere termijn. Sociale duurzaamheid is een vorm van duurzame ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden, maar het tegelijk voor toekomstige generaties mogelijk maakt om in hun behoeften te voorzien.

De **gewenste sociale duurzaamheid in Haarlemmermeer** is te beschrijven aan de hand van vier kenmerken:

- **Eigenaarschap:** burgers zijn of voelen zich eigenaar van hun huis, straat, plein of buurt. Ze zijn betrokken bij hun directe omgeving en voelen zich verantwoordelijk. Gezamenlijk beheer van de gemeenschappelijke tuin of vormen van gezamenlijk buurtbeheer kunnen daar formele uitingen van zijn. In informele zin krijgt eigenaarschap bijvoorbeeld vorm door initiatieven van burgers. Hierbij hoort ook dat mensen zich gaan wortelen in het gebied en meer van hun belevingsbehoefte vervuld kunnen zien binnen in hun directe omgeving.
- **Geborgenheid:** burgers voelen zich thuis in de polder en in hun eigen buurt. Een vorm van gemeenschapszin, dit kan ook een moderne variant zijn, waar afstand en privacy gerespecteerd worden. Inwoners voelen zich veilig in hun straat, buurt of wijk, maar ook in het buitengebied en onderweg. Sociale veiligheid wordt geborgd.
- **Ondernemerschap:** burgers voelen en krijgen de ruimte om initiatieven te nemen en te ondernemen, hoe kleinschalig ook. Pioniers zijn welkom in de polder. Bedrijven worden uitgenodigd om maatschappelijk verantwoord te ondernemen (MVO).
- **Ontmoeting:** mensen moeten elkaar kunnen ontmoeten, met elkaar activiteiten ondernemen en elkaar ondersteunen in geval van nood. Dat is nodig als om banden met elkaar aan te gaan, sociale netwerken mogelijk te maken en zich verbonden te voelen met de eigen wijk, kern of gemeente.

### **Wat is: sociale ruimte en symbolische ruimte**

**Sociale ruimte** slaat op ruimtelijke kenmerken van sociale processen. Sociale processen hebben een bepaalde schaal en verspreiding. Zo is bijvoorbeeld onder invloed van de auto, nieuwe snelwegen, treinverbindingen en een andere organisatie van het huishouden, de afstand die mensen van hun werk wonen sterk toegenomen. Tegelijkertijd heeft dit weer invloed op andere activiteiten, zoals het huishouden en kinderopvang. Zo veranderen dus de ruimtelijke kenmerken van allerlei activiteiten onder invloed van sociale processen en vice versa.

Het gegeven dat sociale processen ruimtelijke kenmerken hebben, krijgt natuurlijk zijn neerslag in de **fysieke ruimte**. Mensen proberen deze fysieke ruimte aan hun eisen aan te passen. Denk bijvoorbeeld aan bewoners die protesteren tegen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen door de overheid. De bewoners hebben dan een ander beeld van de fysieke ruimte dan de overheid. Dus, hoe de fysieke ruimte er uit ziet, is afhankelijk van maatschappelijke verhoudingen.

Tegelijkertijd kan de fysieke ruimte maatschappelijke verhoudingen en sociale processen beïnvloeden. Er bestaat dus een directe relatie tussen de sociale ruimte en fysieke ruimte.

Daar kan een derde ruimte aan toegevoegd worden; de **symbolische** ruimte, of de manier waarop ruimte wordt gerepresenteerd. Hoe fysieke ruimte gepercipieerd wordt, verschilt van persoon tot persoon. Denk daarbij aan veiligheid: dezelfde wijk kan door verschillende personen totaal anders beleefd worden als het gaat om veiligheid. Ook in de symbolische ruimte komen zo sociale verhoudingen tot uitdrukking, en tegelijkertijd bepaalt de uitkomst van de strijd om de symbolische ruimte mede de inrichting van de fysieke ruimte.

Ruimte moet daarom worden opgevat als het resultaat van drie onderlinge samenhangende dimensies - sociaal, fysiek en symbolisch. Met maatschappelijke veranderingen en de daarmee samenhangende verandering van de sociale ruimte, wordt ook een nieuwe symbolische en fysieke ruimte geproduceerd. Als bijvoorbeeld mensen verder van hun huis gaan werken (een verandering in de sociale ruimte), dan heeft dit invloed op hun perceptie van de wereld waarin ze leven (symbolische ruimte) en zal dat ook gevolgen hebben voor hun eisen ten aanzien van de inrichting van de ruimte (fysieke ruimte), bijvoorbeeld door eisen ten aanzien van autowegen of treinverbindingen. De drie dimensies van de ruimte komen dus in samenhang tot stand (Asbeek Brusse et al, 2002).

### **Wat is de lagenbenadering: nederzetting op netwerken op ondergrond**

De lagenbenadering legt de ruimte uiteen in drie lagen: de ondergrond-, de netwerk- en de occupatielaag. Al die lagen zijn aan verandering onderhevig. De lagenbenadering geeft structuur aan de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Met de lagenbenadering worden condities gerangschikt naar tijdshorizon en flexibiliteit. In deze benadering beginnen we niet met de verstedelijkingsmogelijkheden en het programma dat wenselijk en haalbaar is. Maar eerst kijken we naar de kenmerkende en harde structuren die de verbindende elementen vormen van een gebied. Vervolgens worden deze structuren gerangschikt van lange termijn naar korte termijn en van consistent en consequent naar meeademend en flexibel. In Haarlemmermeer is de programmatische invulling grotendeels bepaald, dat betekent dat de netwerklaag essentieel is voor het in verbinden van die verschillende opgaven.

## Bijlage 4 - Nationaal klimaatbeleid

### **Achtergrond: de klimaatverandering en het nationale beleid**

Wereldwijd bestaat consensus over de vraag of de huidige en toekomstige klimaatveranderingen in verband gebracht kunnen worden met de hoeveelheid CO<sub>2</sub> in de atmosfeer en de relatie tussen menselijk handelen en de geweldige toename van datzelfde CO<sub>2</sub>.

Het versterkte broeikaseffect is door de mens veroorzaakt en zal niet door de natuur opgelost worden. De mens zal zelf een oplossing voor de opwarming van de aarde moeten bedenken. Eigenlijk is er maar één echte oplossing: het beperken van de uitstoot van broeikasgassen zoals CO<sub>2</sub>.

Als we het versterkte broeikaseffect succesvol willen bestrijden moeten er nu maatregelen genomen worden. De uitstoot van CO<sub>2</sub> bij de opwekking en verbruik van energie kan gemakkelijk worden verminderd. Maar het heeft alleen zin als het op grote schaal toegepast wordt. Het broeikaseffect bedreigt alle mensen op de wereld. Daarom moet er samen worden gekeken hoe het broeikaseffect het beste oplost kan worden. Dit zal gedaan moeten worden door minder energie te gebruiken en alternatieve energie meer toe te passen.

In Nederland zullen de winters zachter worden en de zomers warmer en droger met een toename van hevige extreme zomerbuien, meldt bijvoorbeeld Provincie Noord-Holland in Klimaat-effectschetsboek Noord-Holland, 2008. Mondiaal zijn de gevolgen veel drastischer. Miljoenen mensen uit lager gelegen gebieden zullen moeten verhuizen, grote gebieden zullen woestijn worden en weer andere gebieden zullen te maken krijgen met overstromingen. Daarnaast zijn de ecologische gevolgen nog vrijwel niet te overzien.

De aanpak van het klimaatprobleem is één van de grootste, mondiale uitdagingen van onze tijd; een uitdaging die verplicht tot vooruitstrevend nationaal, Europees en mondiaal beleid en tot intensieve internationale samenwerking.

Zowel voor het voorkomen van als voor het aanpassen aan klimaatverandering is de mondiale context van groot belang. Het kabinet wil van Nederland een van de schoonste en zuinigste energielanden in Europa maken. In het werkprogramma 'Schoon en Zuinig: Nieuwe energie voor het klimaat' beschrijft het kabinet de ambities voor onder andere energiebesparing, duurzame energie en opslag van CO<sub>2</sub> in de grond; dit programma is in belangrijke mate gewijd aan het verminderen en voorkomen van de klimaatproblematiek in Nederland. De verhoging van de energie-efficiency en het aandeel hernieuwbare bronnen leveren daaraan belangrijke bijdragen.

## Bijlage 5 - Achtergronden bij de positie van Haarlemmermeer

### Haarlemmermeerder als echte netwerkstedelingen

Veel Haarlemmermeeders gedragen zich als netwerkstedelingen. Door de toegenomen mobiliteit organiseren de netwerkstedelingen hun leven op een grote ruimtelijke schaal. De activiteiten die inwoners verrichten, beperken zich niet langer tot de eigen woonplaats. Er is sprake van een uiteengelegd dagelijks leven. Werkplekken en de woonplaats van familie en vrienden bevinden zich doorgaans buiten de wijk of de gemeente. Maar ook de vrije tijd besteedt men vaak elders, bijvoorbeeld in een recreatiegebied of in het centrum van een stad. Daarbij verplaatsen de bewoners zich voornamelijk met de auto. De ligging van Haarlemmermeer nabij snelwegen maakt het mogelijk om een eigen netwerkstad samen te stellen bestaande uit natuurgebieden, uitgaanscentra, winkelconcentraties en kantorenparken. Veel inwoners zijn zo mobiel omdat ze alleen op die manier hun leven kunnen organiseren. Maar ze verplaatsen zich ook zo veel omdat ze op zoek zijn naar plekken die voor hen van betekenis zijn. Daarin zijn ze ook veeleisender geworden dan de suburbane bewoners van dertig jaar terug. Er is als het ware een nieuw type ruimtegebruik en ook ruimtebeleving ontstaan waarbij het eigen huis als uitvalsbasis het centrum in een netwerkstad is. Dat onthechte leven waarbij men op zoek gaat naar betekenisvolle plekken buiten de eigen wijk is typerend voor de netwerkstedeling.

### Concurrentiepositie van Haarlemmermeer en regio onder druk

Ruim honderdvijftig jaar geleden pompten stoomgemalen de laatste druppels water uit het Haarlemmermeer. Sindsdien heeft de gemeente een schoksgewijze ontwikkeling doorgemaakt van een agrarische gemeenschap naar een open, moderne samenleving. Kenmerkend voor de gemeente is de diversiteit: grootschaligheid tegenover kleinschaligheid, verstedelijkt gebied tegenover platteland, hightech en boerenbedrijf. De gemeente verkeert in een constant proces van vernieuwing: door de uitbreiding van Schiphol en door de aanleg van infrastructuur, bedrijventerreinen en woongebieden, maar ook door de investeringen in groen en recreatie en het sociale klimaat. Als vestigingsplaats voor bedrijven geldt Haarlemmermeer nationaal en internationaal als toplocatie. Hierbij is Schiphol een belangrijke vestigingsplaatsfactor: in Haarlemmermeer werken nu zo'n 120.000 mensen waarvan ongeveer de helft op Schiphol.

Echter, door een toenemende mondialisering staat de concurrentiepositie van Haarlemmermeer en de Metropoolregio Amsterdam MRA onder druk. Mondialisering is een voortdurend proces van wereldwijde economische, politieke en culturele integratie, met als centraal kenmerk een wereldwijde arbeidsdeling, waarbij productielijnen over de wereld worden gespreid die gedreven worden door de informatie- en communicatietechnologie en door internationale handel. Daardoor opereren multinationals wereldwijd en zijn veel van hun medewerkers niet (meer) plaatsgebonden. Nederland wil binnen de mondialiserende economie een belangrijke marktplaats zijn, met een grote aantrekkingskracht voor internationaal opererende bedrijven. Echter, door de opkomst van nieuwe markten en signalen dat het imago van Amsterdam als populaire internationale vestigingsplaats onder druk staat (o.a. door toenemende kosten en bureaucratische inburgeringsverplichtingen), betekent dat Nederland, de MRA en Haarlemmermeer minder aantrekkelijk worden als vestigingsplaats voor buitenlandse bedrijven.

## Hoe Haarlemmermeer zich profileert, regionaal en (intern)nationaal

Haarlemmermeer profileert zich niet alleen naar binnen, maar ook regionaal, naar buiten toe. Bijvoorbeeld binnen het Platform Bedrijven en Kantoren Noordvleugel (PlaBeKa), waar Haarlemmermeer samen met de andere Noordvleugelpartijen een concreet plan heeft opgesteld om een einde te maken aan het veel te hoge aanbod van kantorenlocaties in de regio en een aanpak voor herstructurering. Ook worden nieuwe uitvliegroutes rondom Schiphol geëvalueerd, samen met andere gemeenten en de provincie Noord-Holland via de Alderstafel. Op nationaal niveau profileert de gemeente zich voornamelijk als een van de economisch sterkste gemeentes van Nederland. Maar ook op andere manieren profileert Haarlemmermeer zich: bijvoorbeeld door als een van de vijf zogenaamde New Towns een eigen invulling te geven aan het nieuwe stedenbeleid en door lid te worden van de G32, **hierbij ligt de nadruk op het voorkomen van problemen**. Met luchthaven Schiphol binnen de gemeentegrenzen profileert Haarlemmermeer zich op Europees en internationaal niveau. Tevens zorgt het succesvolle koppel Amsterdam-Schiphol niet alleen dat de Metropoolregio Amsterdam de belangrijkste trekker van de Nederlandse economie is, maar zich ook kan ontwikkelen tot een Europese metropool van betekenis. Meer concreet, ten slotte, profileert Haarlemmermeer zich op Europees en internationaal niveau met projecten en initiatieven als Amsterdam Connecting Trade, Amsterdam inBusiness en de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS 2009).

Haarlemmermeer profileert zich actief als onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam MRA: op Haarlemmermeers grondgebied strijken die bedrijven neer die zoeken naar een directe relatie met de luchthaven, een functionele werkomgeving en goede bereikbaarheid. In Nederland is de MRA economisch het meest divers opgebouwd en heeft internationaal een sterke positie in de financiële en zakelijke dienstverlening, ICT, media, creatieve sector, toerisme, congressen, kennissector en logistiek. Schiphol is daarbij enerzijds de poort naar de wereld en anderzijds de poort naar de regio. Haarlemmermeer en de andere overheden in de MRA hebben hun ambitie vastgelegd in het *Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040*. De hoofdambitie van de overheden in de MRA is de Metropoolregio Amsterdam door te ontwikkelen tot een Europese metropool in 2040. De MRA moet zich ontwikkelen tot een metropool die vooral diversiteit en menging (economisch, sociaal, cultureel, landschappelijk, ecologisch en qua woon-, werk- en vrijetijds milieus) als kenmerk heeft en die klimaatbestendig is. De ambitie om uit te groeien tot een economisch sterke, leefbare en duurzame metropool is ook opgenomen in de structuurvisie *Randstad 2040* van het rijk. Op de eerste metropoolconferentie Amsterdam 2009 heeft de regio Amsterdam de Economische Agenda vastgesteld. De Metropoolregio Amsterdam heeft de ambitie om tot de selecte *Global Business Gateways* te behoren en aldus de economische motorfunctie voor Nederland te blijven vervullen. Daartoe zal de regionale economie kwantitatief en kwalitatief moeten groeien. Hiertoe zet de regio in op vijf internationaal onderscheidende stuwende sectoren, te weten de financiële en zakelijke dienstverlening, ICT & creatieve industrie, logistiek, kennisintensieve diensten en industrie (*flowers, food, fish* en *lifesciences*) en toerisme & congressen.

Een verdere verdieping heeft plaatsgevonden door het opstellen van de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS 2009). In dit document, opgesteld door Haarlemmermeer, Amsterdam, Noord-Holland, in samenwerking met Schiphol Group en SADC, wordt de Schipholregio in een nieuw perspectief geplaatst door de traditionele mainportstrategie van de luchthaven te combineren met de metropolitane strategie van de Metropoolregio Amsterdam. Het doel wordt een grotere samenhang in de metropoolregio Amsterdam, om de voordelen van schaal en diversiteit beter te benutten.

Centraal staat de wisselwerking tussen Schiphol, de Schipholregio en haar grootstedelijke omgeving. Naast de kwaliteit van de luchthaven en het netwerk gaat het ook om een hoogwaardige omgeving, met goed bereikbare, gedifferentieerde vestigingsmilieus (rekening houdend met Schipholgebondenheid). De strategie richt zich sterk op inbedding van Schiphol en directe omgeving in de MRA, zodat optimaal geprofiteerd kan worden van economische potenties van de combinatie luchthaven en stad. Belangrijk is dat de luchthavenontwikkelingen en de ruimtelijk-economische ontwikkelingen duidelijker aan elkaar gekoppeld worden en meer in balans komen. De (internationale) concurrentiepositie van Haarlemmermeer heeft in deze context een duidelijke toegevoegde waarde voor de MRA.

## Bijlage 6 - De componenten van de vier thema's

### **De componenten van sociale duurzaamheid, water, mobiliteit en ruimtelijke transformatie**

Bij sociale duurzaamheid gaat het om de wisselwerking tussen sociale processen, ruimtelijke kenmerken en de ruimte zoals die ervaren wordt. Deze wisselwerking beïnvloedt in grote mate de voorwaarden die nodig zijn om sociale duurzaamheid te laten ontstaan. Andersom kunnen deze voorwaarden de wisselwerking beïnvloeden.

Wat betreft water ligt er een meer technische opgave in de fysieke ruimte, maar water kan ook een rol deze ook gebruikt worden om de sociale ruimte (de manier waarop vrije tijd wordt besteed) en de symbolische ruimte (een historisch besef en gevoel van trots wat betreft de eeuwige strijd tegen het water) te beïnvloeden op een constructieve manier.

Mobiliteit kent uiteraard ook een sterke fysieke component: het aanleggen van infrastructuur voor allerlei modaliteiten. Maar een goed mobiliteitsbeleid beïnvloedt ook hoe het openbaar vervoer gewaardeerd wordt (symbolisch) en hoe bijvoorbeeld ketenmobiliteit leidt tot een effectiever mobiliteitspatroon (sociaal).

Kwaliteit zit ook vanuit de drie dimensies verweven in het vraagstuk openheid, het kernbegrip bij de ruimtelijke transformatie. Het gaat om de wisselwerking tussen beleving (symbolisch), gebruik (sociaal) en inrichting (fysiek) van de polder.

Het creëren van een duurzaam sociaal klimaat en het maken van een duurzaam watersysteem is belangrijk voor de polder waarin we leven. Het watervraagstuk is met name relevant als nagedacht wordt over klimaatbestendigheid.

## Bijlage 7 - Waterbeheersing in Haarlemmermeer

### De aandachtsgebieden voor waterbeheersing in Haarlemmermeer

Waterbeheersing in Haarlemmermeer beslaat verschillende onderwerpen.

- **Droog houden.** In verschillende gebieden is het moeilijk om de polder droog te houden. Bij hevige of langdurige neerslag kunnen peilstijgingen niet verwerkt worden. Vaak is de oorzaak een 'te zuinige' inrichting, zoals te weinig waterlopen en te weinig ruimte voor waterberging. De maximale bemalingcapaciteit voor Haarlemmermeer is volledig benut.
- **Kwelwater.** In grote delen van de polder is sprake van kwel, een opwaartse waterstroom. Kwel ontstaat door de lage ligging van het gebied, de geringe weerstand van de zogeheten holocene deklaag van klei en veen en de ingestelde peilen in de polder. Ter plaatse van de oude, zandige, geul van Hoofddorp is de kwelstroom het grootst.
- **Brakke of zilte kwel.** In grote delen van de polder is de kwel brak of zilt. In het westen is de kwel zoet door de invloed van de zoetwaterbel onder de duinen. Ook het diepere, zoutere grondwater komt omhoog. De verwachting is dat het zoutgehalte van het kwelwater in de toekomst met 30% toeneemt.
- **Kansen voor biodiversiteit.** De verschillende soorten water kunnen ook kansen bieden. Natuur met brak water biedt een biotoop voor soorten die elders niet voorkomen. Verschillen kunnen leiden tot diversiteit en een gunstige ontwikkeling van het ecosysteem.
- **Voedselrijk water.** Door de zoute kwel heeft het oppervlaktewater in Haarlemmermeer een verhoogd chloridegehalte en een hoog nutriëntengehalte (sterk eutroof ofwel voedselrijk). Ook het water van de Ringvaart is voedselrijk.
- **Intensieve bemaling.** Haarlemmermeer heeft veel akkerbouwgebieden die een diepe bemaling nodig hebben. Door intensieve bemaling krijgt de kwel meer kans en neemt in grote delen van de polder het chloridegehalte toe. Dit is weer nadelig voor de akkerbouwteelten.
- **Doorspoelen.** Om verzilting (verbrakking) tegen te gaan, wordt de polder doorgespoeld met grote hoeveelheden water ingelaten vanuit de boezem (de Ringvaart). Door de zeespiegelrijzing en de lagere afvoer van rivierwater wordt het water in de Ringvaart steeds zouter en minder geschikt als doorspoelwater. Op termijn is doorspoelen een complexe en kostbare alternatief, reëel gezien is het niet goed meer mogelijk.
- **Regenwater vasthouden.** Regenwater is zoet, maar wordt in natte tijden afgevoerd. Het streven is om dat schone, zoete water vast te houden en te gebruiken. Door het waterpeil te verhogen ('op te zetten') is kwel tegen te gaan, maar dit heeft consequenties voor het landbouwgebruik.
- **Piekberging.** Piekberging is een oplossing voor problemen buiten de Haarlemmermeer. Het is nodig om de boezem te ontlasten bij langdurige, hevige neerslag. Het bergen van piekafvoeren vanuit de boezem is vooral nodig voor het zuidelijk deel en het centraal gelegen deel van Rijnland. In Haarlemmermeer is een piekberging - een gebied dat eens in de vijftien jaar onder water komt te staan - nodig voor 1 miljoen m<sup>3</sup> water.

### Het vernieuwd droogmakerijsysteem en het plassensysteem

Duurzame oplossingen voor waterbeheer in de Haarlemmermeer bestaan uit een combinatie van twee systemen die - afhankelijk van de locatie in de polder - toegepast worden: het zogeheten vernieuwd droogmakerijsysteem en het plassensysteem.

Het **vernieuwd droogmakerijsysteem** combineert de volgende principes:

- het huidige gemiddelde peil, of een lichte verhoging daarvan, gericht op het ontsnipperen van het watersysteem;
- toepassing van flexibel peilbeheer, alleen daar waar de agrarische functie verdwijnt;
- een stelsel van sloten en tochten;
- brede, ondiepe oeverzones, wat lastig te combineren lijkt met flexibel peilbeheer.

Het droogmakerijsysteem is toe te passen in de gehele Haarlemmermeerpolder en is de enige oplossingsrichting voor de gebieden met een lage tot matige deklaagweerstand: het grootste deel van de polder.

Het **plassensysteem** combineert de volgende principes:

- een sterk verhoogd peil (mogelijk tot boezempeil) in een aaneengesloten gebied;
- toepassing van flexibel peilbeheer;
- plassen. Ook sloten en tochten zijn mogelijk.

Het plassensysteem is alleen toe te passen in delen van de Haarlemmermeerpolder waar de weerstand van de deklaag groot genoeg is (binnen de huidige regelgeving kan dat alleen plaatsvinden als de agrarische functie verdwijnt), zoals in een deel van de Westflank. Daar kan een groot aaneengesloten wateroppervlak ontstaan. Rijnland heeft dit grote open water nodig:

- een capaciteit van 1 miljoen m<sup>3</sup> is nodig om het gehele boezemsysteem aan de normen van het NBW te laten voldoen. Een door kaden omgeven gebied zal naar verwachting eens per 15 jaar voor dit doel gebruikt worden.
- een grote plas kan door flexibel peilbeheer dienen als voorraadberging voor droge periodes (2 miljoen m<sup>3</sup> voorraadberging). Het gebied kan zo grotendeels in zijn eigen behoefte voorzien.