gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Vaststellen Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040
Portefeuillehouders	mr. Mariëtte Sedee-Schuitemaker, drs. Jurgen Nobel, Marjolein Steffens-van de Water
Steller	drs. C. Verbeek
Collegevergadering	14 december 2021
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	2021.0003036

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen en voorgestelde aanpassingen volgens de bij dit raadvoorstel gevoegde Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp-Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 en ontwerp-Omgevingseffectrapport;
2. naar aanleiding van de ingediende zienswijzen de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 inclusief Omgevingseffectrapport gewijzigd vast te stellen volgens de voorgestelde aanpassingen in de tabel vanaf bladzijde 49 van de Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp-Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 en ontwerp-Omgevingseffectrapport. Dit betekent dat we inzetten op het fysiek en sociaal verbonden zijn met elkaar en met de omgeving; gebruik blijven maken van onze grote variatie en diversiteit in landschappen en kernen en ons blijven positioneren als attractieve ontmoetingsplaats. Dit komt terug in vier verhaallijnen: wonen waar stad en dorp samenkomen; economisch krachtig en divers; ontspannen in ons buitengebied en slim en stevig verbonden met onze netwerken;
3. de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012) (2013.0028593) en de Structuurvisie 2035 van Haarlemmerliede en Spaarnwoude (2012) in te trekken;
4. de op 3 oktober 2013 vastgestelde Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 (2013.0028472) te herbevestigen en te beschouwen als een deelomgevingsvisie van de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040.

2. Samenvatting

Onze ambitie voor Haarlemmermeer is om door te groeien naar 200.000 inwoners in 2040. Haarlemmermeer moet nu en in de toekomst een aantrekkelijke plek zijn om te wonen en werken. We maken daarbij gebruik van onze ligging als middelpunt van internationale verbindingen en van onze economische toppositie. De kernen met hun eigen karakter en de kwaliteit van het landschap zetten we in om onze identiteit te versterken.
We willen zuinig en zorgvuldig met de ruimte omgaan. De Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 helpt om daarbij de juiste afwegingen te maken. Ze beschrijft ambities en doelen voor verschillende thema's.

Met het vaststellen van de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (hierna: Omgevingsvisie) vervallen de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012) (2013.0028593) en de Structuurvisie 2035 van Haarlemmerliede en Spaarnwoude (2012).
De Omgevingsvisie zet de koers voort die met de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 is ingezet. Dit betekent dat we:

- blijven inzetten op het fysiek en sociaal verbonden zijn met elkaar en met de omgeving;
- gebruik blijven maken van onze grote variatie en diversiteit in landschappen en kernen;
- ons blijven positioneren als attractieve ontmoetingsplaats.

Dit lezen we terug in de verhaallijnen:

1. Wonen waar stad en dorp samenkomen
2. Economisch krachtig en divers
3. Ontspannen in ons buitengebied
4. Slim en stevig verbonden met onze netwerken

De Omgevingsvisie legt het accent op: het bouwen van woningen in stedelijk gebied, het diverser worden van de economie, het mengen van wonen, werken en voorzieningen, het slim gebruiken van de ruimte en het centraler stellen van omgevingskwaliteit en gezondheid.

De gemeenteraad heeft de ontwerp-Omgevingsvisie (2021.0001265) op 26 augustus 2021 besproken. Op 2 september 2021 is de ontwerp-Omgevingsvisie met bijbehorend ontwerp-Omgevingseffectrapport door de raad vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. De ontwerp-Omgevingsvisie heeft van 13 september 2021 tot 25 oktober 2021 ter inzage gelegen. Ook de reacties die wij na sluiting van de zienswijzeperiode hebben ontvangen zijn meegenomen in de beantwoording. Er zijn 35 zienswijzen binnengekomen. In de Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp-Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 en ontwerp-Omgevingseffectrapport (verder: Nota van beantwoording zienswijzen) zijn deze zienswijzen beantwoord. De Omgevingsvisie is naar aanleiding van deze zienswijzen aangepast op de punten zoals opgenomen in de tabel vanaf bladzijde 49 van deze Nota van beantwoording zienswijzen. De aanpassingen gaan over teksten en kaarten bij allerlei onderwerpen en maken de Omgevingsvisie completer en zorgvuldiger.
Met dit raadsvoorstel bieden wij de definitieve Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 met bijbehorend Omgevingseffectrapport ter vaststelling aan de raad aan.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Aanleiding omgevingsvisie
De aanstaande Omgevingswet verplicht gemeenten om een omgevingsvisie vast te stellen, uiterlijk drie jaar na inwerkingtreding van de Omgevingswet. De omgevingsvisie is 'vormvrij' en vervangt het huidige instrument 'structuurvisie'. Een omgevingsvisie bevat volgens de Omgevingswet:

- een beschrijving van de hoofdlijnen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving;
- de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van het grondgebied;
- de hoofdzaken van het integrale beleid voor de fysieke leefomgeving.

Ambitie voor de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040
Onze ambitie voor Haarlemmermeer in 2040 is om door te groeien naar 200.000 inwoners met een aantrekkelijk en toekomstbestendig woon- en werkklimaat. We maken daarbij gebruik van

onze ligging als middelpunt van internationale verbindingen en van onze economische toppositie. De kernen met hun eigen karakter en de kwaliteit van het landschap zetten we in om onze identiteit te versterken.

De Omgevingsvisie helpt ons om de juiste afwegingen te maken en zuinig en zorgvuldig met de ruimte om te gaan. We willen dat de Omgevingsvisie de basis vormt om te inspireren om samen met ons opgaven op te pakken: van inwoner, ondernemer tot ontwikkelaar. We willen dat we met elkaar omgevingskwaliteit toevoegen waar we kunnen. Met een samenhangende benadering van het beleid in de fysieke leefomgeving bereiken we het doel van een aantrekkelijke leefomgeving en een mooier, gezonder, welvarender, evenwichtiger en hechter Haarlemmermeer.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

Proces opstellen omgevingsvisie en inspraak
Na vaststellen van de contourennota (2018.0030265) is de 70%-versie (2020.0000115) van de omgevingsvisie opgesteld. Nadat de gemeenteraad de 70%-versie heeft getoetst om te bekijken of de Omgevingsvisie op de goede weg was heeft de gemeenteraad de ontwerp-Omgevingsvisie op 26 augustus 2021 besproken.
De ontwerp-Omgevingsvisie is op onderdelen aangepast. De Omgevingsvisie is compacter gemaakt door bij de redactie bijvoorbeeld kaarten te schrappen, participatie samen te vatten en het deel over de nationale en provinciale omgevingsvisies uit onze Omgevingsvisie te halen.

Op 2 september 2021 is de ontwerp-Omgevingsvisie met bijbehorend ontwerp-Omgevingseffectrapport door de gemeenteraad vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. De ontwerp-Omgevingsvisie heeft van 13 september 2021 tot 25 oktober 2021 ter inzage gelegen. Ook de reacties die na sluiting van de zienswijzeperiode zijn binnengekomen hebben wij meegenomen in de beantwoording. Er zijn 35 zienswijzen binnengekomen. In de Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp-Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 en ontwerp-Omgevingseffectrapport (verder: Nota van beantwoording zienswijzen) zijn deze zienswijzen beantwoord. De Omgevingsvisie is naar aanleiding van deze zienwijzen aangepast op de punten zoals opgenomen in de tabel vanaf bladzijde 49 van deze Nota van beantwoording zienswijzen. Deze aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen zijn verduidelijkingen en aanvullingen van teksten of kaartbeelden of bijvoorbeeld toevoegingen van ambities voor gebieden en hebben betrekking op zowel in laag I, II als III van de Omgevingsvisie.

Inhoud omgevingsvisie
Met de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 willen we:

- blijven inzetten op het fysiek en sociaal verbonden zijn met elkaar en met de omgeving;
- gebruik blijven maken van onze grote variatie en diversiteit in landschappen en kernen;
- ons blijven positioneren als attractieve ontmoetingsplaats.

Dit lezen we terug in de vier verhaallijnen uit laag I 'De Visie':

1. Wonen waar stad en dorp samenkomen
2. Economisch krachtig en divers
3. Ontspannen in ons buitengebied
4. Slim en stevig verbonden met onze netwerken

We zetten in op: de woningbouwlocaties (nu 'versnellingslocaties'), op knooppuntontwikkeling, op een klimaatbestendige inrichting, op de noodzaak van balans tussen rust en dynamiek, op de ontwikkeling van ons landschap, op een toekomstbestendig mobiliteitssysteem en op het belang van ruimtelijke kwaliteit.

Accenten Omgevingsvisie

- Het accent ligt op het binnen de contouren van de kernen en bij hoogwaardig openbaar vervoer-knooppunten 'verdichten'. Dit levert aanvullende woonmilieus op ten opzichte van onze bestaande woonmilieus en is op termijn ook nodig omdat zogenaamde 'uitleglocaties' eindig zijn en hun beperkingen kennen.
- De Omgevingsvisie maakt ons bewust van de rol die ons landschap heeft in de regio en we gaan door met het versterken van de recreatieve kwaliteiten en zoeken hiervoor samenwerking met anderen.
- We gaan door op de weg van economische diversificatie en herstructurering en transformatie van werklocaties. Op logische plekken mengen we wonen, werken en recreëren voor meer diversiteit. Op werklocaties en in winkelcentra zetten we in op kwaliteit en slim ruimtegebruik.
- Omgevingskwaliteit en gezondheid laten we een centrale rol spelen bij zowel onze ontwikkelopgaven als het beheer en doorontwikkeling van de bestaande omgeving.
- De Omgevingsvisie wijst op het belang van inwoners, ondernemers en andere partijen bij het bereiken van de doelen voor de leefomgeving; samen maken we Haarlemmermeer.

Actualiseren Omgevingsvisie

De omgevingsvisie is een dynamisch document, zal gemonitord worden en zal bijgesteld worden als nieuwe ontwikkelingen of nieuwe inzichten daartoe aanleiding geven. Bij de start van een nieuwe raadsperiode vindt een actualisatie plaats van de omgevingsvisie. Halverwege de raadsperiode zal beoordeeld worden of ook tussentijdse bijstelling nodig is. Omdat de vaststelling van de onderhavige omgevingsvisie dicht ligt op de nieuwe raadsperiode, zal dit voor 2022 nog niet op gaan.

3.3 Wat mag het kosten?

Aan het uitvoeren van dit raadsvoorstel zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden.

Wat zijn de financiële risico's?

Zowel de paragraaf in de ontwerp-omgevingsvisie als in de aangepaste paragraaf zetten in op het voortzetten van het maken van privaatrechtelijk afspraken over een financiële bijdrage. Ten opzichte van de ontwerp-Omgevingsvisie biedt de aangepaste paragraaf een basis voor het maken van afspraken over een financiële bijdrage zowel onder de huidige Wet ruimtelijke ordening (Wro) als straks onder de Omgevingswet. In de paragraaf zijn daarom beide wetgevingskaders opgenomen.
Het realiseren van ambities uit de Omgevingsvisie kan financiële consequenties hebben. In afzonderlijke voorstellen over de te realiseren doelen wordt ingegaan op de dekking van de eventuele financiële gevolgen.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De gemeenteraad is verantwoordelijk voor het stellen van de kaders. Op grond van artikel 3.1 Omgevingswet is de gemeenteraad verantwoordelijk voor het vaststellen van de Omgevingsvisie. Omdat de Omgevingswet nog niet in werking is getreden, vormt artikel 2.1 van de Wro nu nog de wettelijke basis. Via het overgangsrecht zal het de status omgevingsvisie onder de Omgevingswet krijgen. Het college is verantwoordelijk voor het opstellen van de Omgevingsvisie. De portefeuillehouder ruimtelijke ordening/ Omgevingswet is binnen het college het eerste aanspreekpunt.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?

Participatie en communicatie
In het raadsvoorstel ontwerp-Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001265) is het proces van participatie en communicatie uitgebreid toegelicht. De resultaten van de omgevingsgesprekken zijn te lezen op de website van de gemeente www.haarlemmermeergemeente.nl/haarlemmermeer-van-morgen/omgevingsvisie. Alle participatieresultaten zijn opgenomen in het bij dit raadsvoorstel gevoegde document 'Resultaten participatie Omgevingsvisie'. Aan dit document zijn de volgende onderdelen toegevoegd: Dorpsvisie Burgerveen, de resultaten van de 'open link' van het Jongerenpanel en de resultaten van het Digipanel-onderzoek.

De ontwerp-Omgevingsvisie inclusief OER is gepubliceerd op www.openbarebekendmakingen.nl en heeft op www.ruimtelijkeplannen.nl ter inzage gelegen van 13 september 2021 tot 25 oktober 2021.
Na de vaststelling van de ontwerp-Omgevingsvisie hebben we een publieksversie gepubliceerd op de gemeentelijke website www.haarlemmermeervanmorgen.nl . Dit is een korte samenvatting van de visie die ook een functie heeft als leeswijzer. Daarnaast is een animatie gemaakt van wat de Omgevingsvisie is en wat de hoofdlijnen zijn van onze Omgevingsvisie. Deze hebben we - via de website, sociale media en andere kanalen - gedeeld met belangstellenden, waaronder dorps- en wijkraden en belangengroepen en organisaties.
Op 29 september 2021 hebben we een onlinebijeenkomst georganiseerd om de ontwerp-Omgevingsvisie en het ontwerp-Omgevingseffectrapport (OER) toe te lichten. Daarnaast is er tijdens de terinzageperiode een reeks van artikelen over de ontwerp-Omgevingsvisie gepubliceerd in InforMeer. In de definitieve Omgevingsvisie hebben we een infographic opgenomen die kort uitlegt wat in de Haarlemmermeerse Omgevingsvisie staat.

We informeren Haarlemmermeerders via social media, een bericht in InforMeer en de website www.haarlemmermeer.nl/omgevingsvisie over de wijzigingen in de omgevingsvisie naar aanleiding van de zienswijzen. Het college presenteert de aangepaste omgevingsvisie in een persgesprek. Degenen die een zienswijze hebben ingediend worden eveneens geïnformeerd over het collegebesluit en aanstaande raadsbehandeling.
De Omgevingsvisie wordt na vaststelling door de gemeenteraad gepubliceerd en op www.ruimtelijkeplannen.nl gezet.

Juridische aspecten
Na vaststelling door de gemeenteraad vervangt de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012) en de Structuurvisie 2035 van Haarlemmerliede en Spaarnwoude (2012).

Zowel de huidige Wro als de Omgevingswet bieden de mogelijkheid om voor bepaalde activiteiten een financiële bijdrage te vragen ('bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen' onder de huidige Wro, 'financiële bijdragen voor de ontwikkeling van een gebied' onder de Omgevingswet'). De gemeente Haarlemmermeer maakt gebruik van deze mogelijkheid en vraagt via de anterieure overeenkomst om een financiële bijdrage. Het verband tussen de activiteiten en de ruimtelijke ontwikkelingen is vastgelegd in de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 en wordt vastgelegd in de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040. Onder de Omgevingswet wordt het ook mogelijk om in bepaalde gevallen een financiële bijdrage te verplichten. Deze mogelijkheid wordt de komende periode uitgewerkt.

Voor de Omgevingsvisie is een Omgevingseffectrapport (OER) opgesteld (vergelijkbaar met een PlanMER). Het doel van het OER is omgevingseffecten volwaardig af te kunnen wegen op basis van goede informatie. Het OER bestaat uit een 'leefomgevingsfoto' waarin door middel van kaarten met toelichting de huidige stand van zaken van de kwaliteit van de leefomgeving in Haarlemmermeer is aangegeven. Ook het op 29 april 2021 opgeleverde ontwerp-OER is ter visie gelegd. Dit heeft geleid tot een aanpassing in het OER (zie Nota van Beantwoording, zienswijze 31, ad 3.4).

De Omgevingswet treedt naar verwachting op 1 juli 2022 in werking. Dit staat de vaststelling van de omgevingsvisie niet in de weg. De wettelijke grondslag zal de Wet ruimtelijke ordening zijn. Op basis van overgangsrecht geldt de visie onder de Omgevingswet automatisch als een omgevingsvisie. De Omgevingsvisie is uitgangspunt voor het nog op te stellen omgevingsplan.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad/het college over de voortgang worden geïnformeerd?
De Omgevingsvisie vormt het afwegingskader voor ontwikkelingen. Dit betekent dat het enerzijds dient om koers te houden, maar anderzijds moet de Omgevingsvisie tijdig bijgesteld kunnen worden.
Bij de start van een nieuwe raadsperiode vindt een actualisatie plaats van de omgevingsvisie. Hierbij wordt gekeken naar het effect van ontwikkelingen op de gestelde ambities, opgaven en uitwerking. Hieraan voorafgaand wordt een monitoringsrapportage opgesteld (zie laag V). Omdat de vaststelling van de onderhavige omgevingsvisie dicht ligt op de nieuwe raadsperiode, zal dit voor 2022 nog niet op gaan. De eerste actualisatie zal zijn in 2024. Omdat het werken met de Omgevingswet nieuw is, zal tot 1 januari 2029 halverwege de raadsperiode beoordeeld worden of ook tussentijdse bijstelling nodig is. Dit kan het geval zijn als zwaarwegende veranderingen in de leefomgeving plaatsvinden en/of de opgaven (nieuwe inzichten) dit vereisen. Ook het gereed komen of de uitvoering van programma's en het omgevingsplan (beoogd in 2024) kunnen tussentijdse bijstelling nodig maken.

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)? Het vaststellen van een omgevingsvisie is een wettelijke verplichting voor gemeenten, provincies en Rijk. De Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 zal het kader voor de fysieke leefomgeving vormen. Ons handelen binnen de MRA stemmen we af op hetgeen we ons in onze Omgevingsvisie voornemen.

4. Ondertekening
Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de loco-secretaris, de burgemeester,

Michiel Ruis Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n):
- Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040
- Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp-Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 en ontwerp-Omgevingseffectrapport
- Omgevingseffectrapport (OER)
- Bijlagen 1 Relatie nationale en provinciale omgevingsvisie, 2 Tabel met beleidsdocumenten
- Resultaten participatie omgevingsvisie

gemeente
Haarlemmermeer

Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040

Samen maken we Haarlemmermeer



Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040



We willen een prettige plek blijven om te wonen en werken.

NU — 2040

Haarlemmermeer groeit richting 200.000 inwoners in 2040

Onze economie is sterk en bedrijven komen hier graag naartoe.



Het karakter van Haarlemmermeer is belangrijk: het boerenlandschap, de polderwegen, de gemalen, de Ringvaart, onze luchthaven en alle 31 kernen met hun eigen sfeer.



We moeten slim en zuinig omgaan met de ruimte die er is.

In de omgevingsvisie staat welke doelen de gemeente heeft en hoe de toekomst van Haarlemmermeer eruit ziet.





gemeente Haarlemmermeer

Haarlemmermeer maken we samen. Iedereen kan eraan bijdragen.

Benieuwd wat de omgevingsvisie is? Bekijk de video.
Bezoek www.haarlemmermeer.nl/omgevingsvisie

Voorwoord

De integrale visie op hoe Haarlemmermeer er in 2040 uit kan zien ligt voor u, of staat nu open op uw scherm. Deze Omgevingsvisie gaat uiteraard over de fysieke leefomgeving en de kwaliteit van de ruimte. Maar niet alléén daarover.

Haarlemmermeer heeft ervoor gekozen een breed aantal thema's in de Omgevingsvisie op te nemen. In de omgevingsgesprekken met onze inwoners en ondernemers en in discussies van onze raadsleden, kwamen zonder uitzondering zeer uiteenlopende thema's aan bod die allemaal van belang zijn. Onze Omgevingsvisie gaat onder meer over veiligheid, wonen, milieukwaliteit, landschap en groen, economie, water, energie en luchthaven. Bijzonder is dat ook gezondheid als thema in onze visie is opgenomen.

Zo veel onderwerpen, dat is niet voor niets. Die variatie helpt ons om verbanden te leggen. Bij mobiliteit of infrastructuur gaat het ook over gezondheid. Bij voorzieningen als winkels en scholen gaat, moet worden nagedacht over openbaar vervoer. Die onderwerpen staan in relatie tot elkaar. Landbouw levert voedsel, maar draagt ook bij aan een open landschap waar we kunnen fietsen en wandelen én aan de economie. De verschillende thema's hebben met elkaar te maken. Als we dat zien, kunnen we ook zorgvuldige afwegingen maken. En slimme keuzes maken in hoe we omgaan met de ruimte.

Wat mij opvalt en dat hoor ik ook bij inwoners, is dat veel Haarlemmermeerders zich zeer betrokken voelen bij hun omgeving. De gemeente wordt er echt op aangesproken om belangen goed te wegen en met een integrale blik naar de omgeving te kijken. Dat geldt ook voor mijn beide collega-wethouders die medeverantwoordelijk zijn voor deze visie. Bij een belangrijk thema als wonen, dat in de portefeuille zit van wethouder Jurgen Nobel, gaat het vanzelfsprekend over veel huizen bouwen. Maar er moet daarnaast ruimte zijn voor groen, scholen, sport en recreëren.

En in de portefeuille van wethouder Marjolein Steffens-van de Water is het niet anders. Zij is verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte. Biodiversiteit is een van haar thema's. Grote variatie aan dieren en planten, zorgt voor schoon water, vruchtbare grond en een stabiel klimaat. We kunnen niet zonder en daarom staat ook dit in de Omgevingsvisie.

De Omgevingsvisie van Haarlemmermeer is met de veelheid aan thema's behoorlijk ambitieus. We willen een prettige plek blijven om te wonen en werken. Goed bereikbaar, groen en schoon met genoeg plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kunnen bewegen in de buitenlucht. Je moet hier gezond en veilig kunnen leven. Ook het karakter van Haarlemmermeer is belangrijk: het boerenlandschap, de polderwegen, de gemalen, de Ringvaart, onze luchthaven en alle 31 kernen met hun eigen sfeer.

Er zijn momenten dat ik me zorgen maak over hoe we letterlijk de ruimte vinden voor al onze ambities. Hoe houden we het leefbaar, open en groen? Terwijl volkomen duidelijk is dat mensen dit nodig hebben in hun nabije omgeving. En terwijl we ook veel meer woningen nodig hebben, met alle voorzieningen die daarbij horen. Waar het kan, pleit ik daarom voor zorgvuldig met de ruimte omgaan, slimme keuzes maken, zorg voor de kwaliteit van de ruimte en meer groen. In 2040 moeten mensen hier immers nog steeds prettig, gezond en veilig wonen. Met ruimte voor economie, maar ook behoud van het karakter van de kernen en van ons erfgoed.

We willen kwaliteit, maar dan moeten we onze ambities wel scherp hebben. Dat hebben we nu met de Omgevingsvisie. Zo werken we samen aan een gezond, welvarend, mooi en verbonden Haarlemmermeer.

Mariëtte Sedee-Schuitenmaker
Wethouder Ruimtelijke Ordening



< >

Inhoud

Klik op de gewenste laag



Leeswijzer lagen omgevingsvisie

De omgevingsvisie bestaat uit vijf verschillende lagen. De lagen zijn zelfstandig leesbaar.

Laag I 'De visie' is het visiedeel en beschrijft hoe we ons verder ontwikkelen en wat de grote opgaven zijn.
Doorklik naar De Visie.

Laag II 'De gebieden' is het gebiedsgerichte deel. Daarin staan per gebied de gebiedsgerichte opgaven voor de toekomst. We hanteren de indeling van het gebiedsgericht werken.
Doorklik naar De gebieden.

Laag III is het verdiepingsdeel en beschrijft 'De opgaven en thema's'. We starten deze laag met een samenvatting van de ambities. De onderwerpen uit het rad van de leefomgeving zijn onze leidraad. We leggen dwarsverbanden tussen opgaven en thema's.
Doorklik naar De thema's en opgaven.

Laag IV is 'Doorwerking en uitvoering'. Hierin laten we zien wat we doen om onze ambities te bereiken en leggen we een koppeling naar de instrumenten programma's en omgevingsplan.
Doorklik naar De uitvoering.

Laag V is 'Data en monitoring'. Deze laag vullen we de komende jaren. We ontsluiten (geografische) informatie en (onderzoeks)data. Daarmee houden we in de gaten of we onze doelen voor de leefomgeving behalen.
Doorklik naar Data en monitoring.

Inleiding

Voor u ziet u de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040. De omgevingsvisie helpt ons om de juiste afwegingen te maken en zuinig en zorgvuldig met de ruimte om te gaan. Ook inspireert de omgevingsvisie om opgaven gezamenlijk op te pakken: de gemeente samen met inwoners, ondernemers en ontwikkelaars. We voegen (omgevings)kwaliteit toe waar we kunnen. Daarmee bereiken we ons doel voor een aantrekkelijke leefomgeving, waar inwoners en ondernemers graag deel van uitmaken.

Uit alle windstreken

Haarlemmermeer heeft een geschiedenis van mensen die zich uit alle windstreken hier vestigen. Het begint met landarbeiders en agrariërs. De vele typen boerderijen getuigen hiervan. Later volgen vele mensen die soms om hele pragmatische redenen in Haarlemmermeer komen wonen. Tweeverdieners kunnen in meerdere windstreken werken, wonen in een huis met een tuin en parkeren voor de deur. De kinderen kunnen zelfstandig en veilig naar school en sport. De bereikbaarheid is uitstekend, ook naar omliggende historische steden. Dit alles in een groene woonomgeving.

Inwoners voelen zich vooral inwoner van hun kern, dorp of buurt. ‘Haarlemmermeerder’ noemen ze zich niet snel. Toch is er iets als een Haarlemmermeer-gevoel: wat we delen is de kwaliteit van het wonen in Haarlemmermeer. Een plek met ruimte en vergezichten midden in de drukke Randstad. Waar je naar de horizon kunt turen en waar je uren kunt fietsen langs oude dijken, vaarten, lange oude polderwegen en groen, zonder de gemeente uit te hoeven. Of waar je juist in mum van tijd de Ringvaart, de Liede of de trekvaart oversteekt naar historische steden, strand, binnenduinrand of plassengebied. Een woonomgeving waar we samenkomen op feestweken, aan waterplassen, in onze tuinen, op festivals, in onze buurthuizen en cultuurgebouwen, bij winkels en horeca en op onze sportclubs.

Op het land en in de lucht is de internationale luchthaven duidelijk aanwezig. Daarmee is Haarlemmermeer voor veel mensen de entree van Nederland. Haarlemmermeer levert een enorme bijdrage aan de economie van Nederland en de Randstad. Bezoekers van buiten verwonderen zich over de dynamiek. Voor inwoners is de luchthaven een gegeven, dat zowel trots als ergernis kan oproepen. Werk vinden we in de nabijheid. De dienstensector, ICT, logistiek en het midden- en kleinbedrijf zijn sterk vertegenwoordigd. Vier treinstations, hoogwaardig openbaar vervoer, vijf snelwegen en het onderliggend mobiliteitsnetwerk brengen ons naar werk, studie, vrienden, familie en vertier op plaatsen dichtbij en ver weg.

Grote opgaven

Vanuit het hier en nu moeten we naar onze toekomst kijken. We staan voor grote opgaven in de samenleving. Deels zijn het bekende opgaven: woningen bouwen, bereikbaar blijven, gezond voedsel produceren, droge voeten houden, economisch welvarend zijn, ruimte voor sport en ontspanning bieden, met zorg en begrip omgaan met elkaar, leven in een veilige omgeving. De context van de opgaven is anders dan in de afgelopen decennia. Meer dan voorheen voelen we de verantwoordelijkheid om onze omgeving nu en in de toekomst leefbaar te houden.

Daar komen nieuwe opgaven uit voort als: hernieuwbare energie opwekken, circulair omgaan met grondstoffen en bouwmaterialen, slimme en elektrische mobiliteit, meer zorg voor de agrarische bodem, energieneutraal of -opwekkend bouwen, slim mengen van functies dichter bouwen waar het kan, duurzamere datacenters, water vasthouden en minder doorspoelen in onze poldersystemen, meer planten- en diersoorten en de wens om gezondheid meer centraal in ons handelen te stellen.

De karakteristieke kenmerken van onze gemeente inspireren ons bij het denken over hoe we deze opgaven combineren en een plek geven.

We zijn deel van de economisch belangrijke metropool Amsterdam en zijn een schakel tussen andere delen van de Randstad. De wereldeconomie is in Haarlemmermeer goed zichtbaar, met de luchthaven, internationaal werkende hoofdkantoren, werknemers en transportbedrijven of met export van land- en tuinbouwproducten. Als regio - en als land- zijn we gevoelig voor de gevolgen van politiek-economische schommelingen elders in de wereld. Hier hebben we geen invloed op. We hebben de opgave om met de juiste randvoorwaarden en ambities onze economische basis breed en gezond te houden.

De manier waarop we leven heeft weerslag op de ruimte om ons heen. We gebruiken de ruimte om te wonen, te recreëren, te bewegen, op te groeien, naar school te gaan, te produceren, te consumeren en te werken. De veranderingen volgen elkaar in hoog tempo op en we zijn continu in beweging. Dat vraagt ook om flexibiliteit, aanpassingsvermogen en durf. In onze gemeente lijkt ruimte overvloedig aanwezig, maar ook bij ons is ruimte een schaars goed. Daar willen we zorgvuldig mee omgaan. Dat vraagt ook om het slim combineren van functies, bijvoorbeeld groen en wateropslag of recreatie en energie-opwekking.

Economische sectoren zijn bezig met transitie door anders om te gaan met energie en grondstoffen en het creëren van toegevoegde waarde. Klimaatverandering maakt dat we anders gaan denken over hoe en waar we energie opwekken. We hebben meer aandacht voor gezondheid en milieukwaliteit (groen, lucht, bodem, water, geluid, voedsel, biodiversiteit). Vanuit ons eigen belang bezien, maar ook vanuit het belang van de natuurlijke omgeving. Onze opgave om woningen te bouwen en ruimte voor werkgelegenheid te bieden (de verstedelijkingsopgave) koppelen we nadrukkelijk aan mobiliteit enerzijds en aan groen en landschap anderzijds. Dit voor aantrekkelijke en gevarieerde woon- en werkmilieus. We willen in onze gemeente veilig en plezierig met elkaar leven en 'wel zijn'. Het hebben van werk en een woning zijn daarbij de basisvoorwaarden.

Lees meer over: geschiedenis, sociale structuur, demografie, omgevingskwaliteit, landbouw, luchthaven, werk en economie
Bekijk meer op YouTube: drooglegging Haarlemmermeer, Het verhaal van de Ringvaart

Kaart: Overzichtskaart gemeente Haarlemmermeer met namen kernen



Afwegen van belangen

De omgevingsvisie om de juiste afwegingen te maken en zuinig en zorgvuldig met de ruimte om te gaan. Ook inspireert de omgevingsvisie om opgaven gezamenlijk op te pakken; van inwoner en ondernemer tot ontwikkelaar.

Bij elke afweging en beslissing die we nemen in onze leefomgeving zijn we ons bewust van de impact op de toekomst van die leefomgeving:

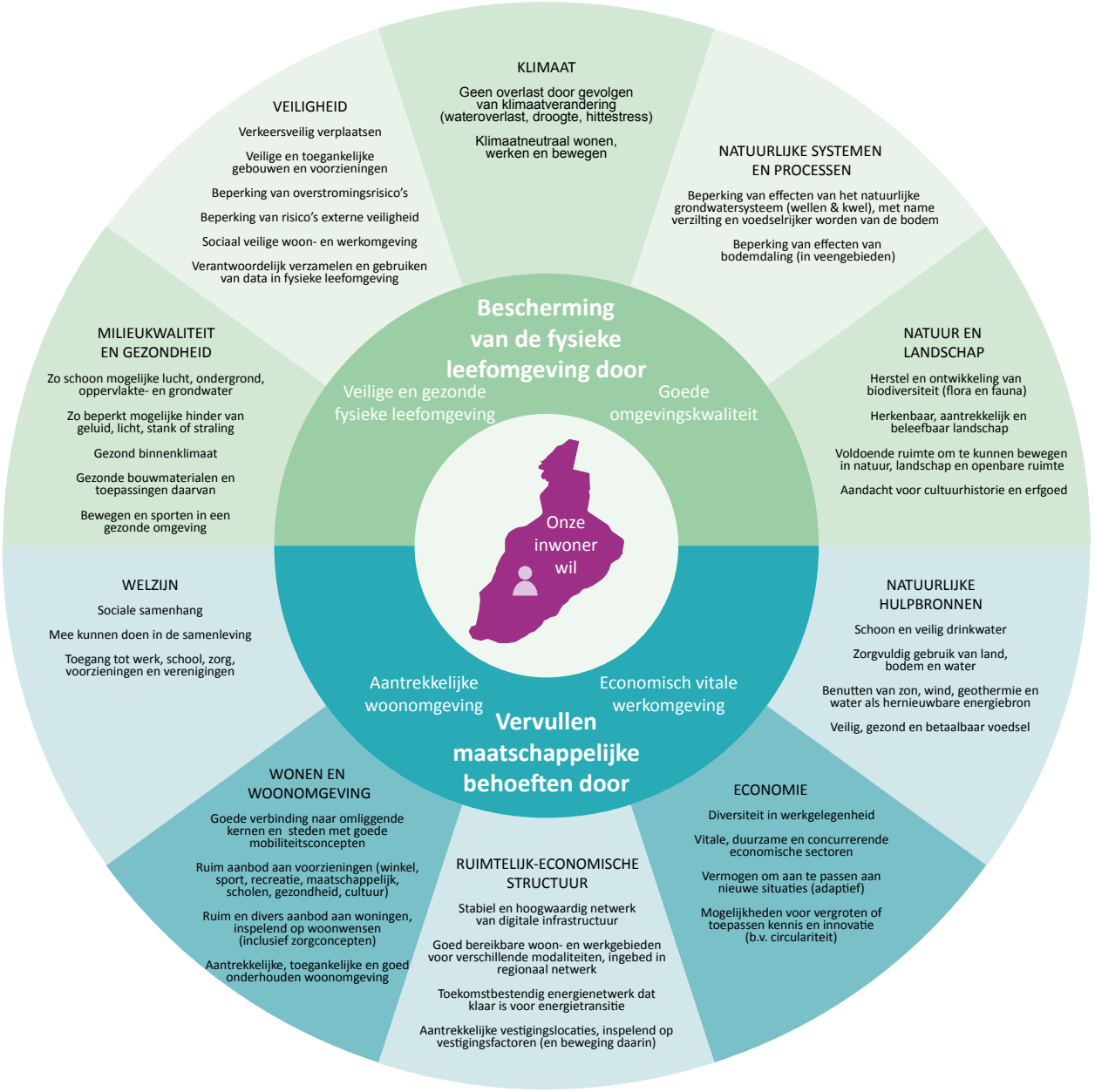
- Draagt de beslissing bij aan wat we met elkaar willen bereiken?
- Leidt de beslissing tot een verbetering van de kwaliteit van onze leefomgeving? Ook op de langere termijn?

Dit is een continu proces dat plaats vindt binnen allerlei ontwikkelingen in allerlei gebieden. Of het nu om ontwikkeling van grote woon- en werkgebieden gaat of om het herbouwen van een woning of (opnieuw) inrichten van erf of tuin. We hebben het Haarlemmermeerse 'rad van de leefomgeving' als hulpmiddel om alle belangen in beeld te houden. De omgevingsvisie omschrijft wat we willen bereiken in voor onze leefomgeving.

Met een samenhangende benadering van afwegingen in de fysieke leefomgeving maken we Haarlemmermeer mooier, gezonder, welvarender, evenwichtiger en hechter.

Lees meer over doel en gebruik van de omgevingsvisie in de kaders.

Figuur: Rad van de leefomgeving



Wat zegt de Omgevingswet

De omgevingsvisie is het samenhangende, strategische beleidskader voor de fysieke leefomgeving. De Omgevingswet verplicht gemeenten om een omgevingsvisie vast te stellen. De omgevingsvisie is 'vormvrij'.
De omgevingsvisie bevat volgens de Omgevingswet:

- een beschrijving van de hoofdlijnen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving;
- de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van het grondgebied;
- de hoofdzaken van het voor de fysieke leefomgeving te voeren integrale beleid.

De elementen die volgens de wet de fysieke leefomgeving bepalen zijn de minimale elementen die in de omgevingsvisie opgenomen moeten zijn. Dit zijn: "bouwwerken, infrastructuur, watersystemen, water, bodem, lucht, landschappen, natuur, cultureel erfgoed, werelderfgoed". Andere nieuwe instrumenten uit de Omgevingswet zijn programma's en een omgevingsplan.

Wat willen wij bereiken met onze omgevingsvisie?

Wij gebruiken onze omgevingsvisie als richtinggevend instrument om afwegingen en keuzes te maken. Met de omgevingsvisie willen we iedereen die actief is in onze leefomgeving inspireren om dié ideeën te verwezenlijken en dié beslissingen te nemen die bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving voor iedereen.

De visie werken we uit in programma's. In deze programma's werken we uit wat we willen uitvoeren, hoe we het uitvoeren en hoe we dit financieel dekken. Regels die nodig zijn voor het borgen van de visie zetten we in het omgevingsplan.

Met de visie ontsluiten we ons beleid voor de leefomgeving en maken we dit makkelijker (digitaal) vindbaar. We maken het begrijpelijk voor inwoners en ondernemers en makkelijker toepasbaar voor iedereen die ermee moet werken. Daarmee inspireren we onze omgeving om met ideeën en initiatieven te komen die passen bij onze ambities. De visie maken we op een heldere manier raadpleegbaar op een digitale manier.

We doen dat via **www.ruimtelijkeplannen.nl** en daarna via het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). Iedereen kan dan de visie lezen.

Omgevingsvisie voor en van mensen

De omgevingsvisie maken we voor de huidige en toekomstige bewoners, bezoekers, ondernemers en werknemers van onze gemeente. De omgeving is van ons allemaal en we maken deze omgeving ook met elkaar.

We hebben ons laten inspireren door verleden en toekomst bij de openbare tentoonstelling 'Haarlemmermeer: van water, land en lucht'.

Met onze inwoners en ondernemers hebben we in 'omgevingsgesprekken' (2019)' nagedacht over wat we belangrijk vinden voor onze leefomgeving in de toekomst. Lees meer: omgevingsgesprekken, document 'Bijlage participatie omgevingsvisie'.

Tijdens de totstandkoming van deze omgevingsvisie in 2020 en 2021 had de wereld te maken met de Covid-19 pandemie en de directe gevolgen daarvan. De omgevingsvisie kijkt een paar decennia vooruit, maar toch zullen de directe en indirecte gevolgen van deze pandemie mogelijk doorwerken. Daar wordt in de desbetreffende hoofdstukken aandacht aan besteed zover de kennis op dit moment reikt. Mogelijke lange termijneffecten monitoren we en kan op termijn leiden tot bijstelling van beleid.

De effecten van ontwikkelingen op onze leefomgeving hebben we op hoofdlijnen in beeld gebracht met het Omgevingseffectrapport ('OER').

I LAAG | De visie

Met onze visie geven we een doorkijk naar hoe we onze gemeente in de toekomst zien. De vier verhaallijnen in dit visiedeel gaan over het wonen, het werken, ons buitengebied en onze netwerken.

Wonen waar dorp en stad samenkomen

De gemeente bestaat grotendeels uit land gewonnen uit het water. Met een pioniersmentaliteit is het nieuwe land ontgonnen. Onze 31 kernen hebben allemaal een eigen karakter. Van dorpen met een lange geschiedenis, verborgen 'buurtschappen' en dijkdorpen aan de Ringvaart. Tot de doorgegroeide 'kruisdorpen' Hoofddorp en Nieuw-Vennep en 'tuindorp' Badhoevedorp, die steeds meer stadse kanten krijgen. Om de hoek liggen historische steden als Amsterdam, Haarlem en Leiden. In onze landelijke dorpen vinden we ruimte, relatieve rust, gemeenschapszin en zicht op groen, akkers of water. Met voorzieningen op loop- of fietsafstand.

Ruimte voor dorpse rust en stads leven

Dorp en stad komen op veel manieren samen in onze gemeente. Inwoners voelen zich soms zowel dorpeling als stedeling. Ruim twee derde van onze inwoners woont in de grotere kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Door de grote woningbehoefte en de gewenste economische ontwikkeling staat er veel druk op de ruimte. Daarom gaan we slim om met de beschikbare ruimte en gebruiken we deze ruimte voor meer functies (multifunctioneel).

We staan voor een bijzondere opgave. We willen het eigen karakter van de dorpen en het polderlandschap behouden, dorpse kwaliteiten stedelijke gebieden omarmen en op plekken waar het kan het stadse leven uitbouwen.

Verdichten met kwaliteit

De toenemende druk op de beschikbare ruimte en de beperkingen van bouwen buiten de grenzen van dorpen en kernen maakt dat we onze blik op zogenaamd 'binnenstedelijk gebied' gaan richten. We willen op plekken die zich er voor lenen stedelijke kwaliteiten, zoals horeca en nieuwe woonmilieus toevoegen door te 'verdichten'. Sommige plaatsen worden meer stads, op andere plaatsen houden we ruimte voor groen. Bijvoorbeeld door woningen en andere functies toe te voegen op en rond knooppunten. Waar het kan proberen we de ruimte meervoudig te gebruiken en te 'verweven' met groen en water.

Daar omheen zorgen we voor een prettig beloopbaar en 'befietsbaar' stedelijk milieu met lommerrijke straten en pleinen. In het Stadscentrum Hoofddorp en op het Pionier-Bolsterrein in Nieuw-Vennep gaan we hier al mee aan de slag. Hier ontstaan levendige stedelijke gebieden die aantrekkelijk zijn voor jongeren. Verdichting op zorgvuldig uitgekozen plekken maakt dat we andere plekken open kunnen houden. Dit vraagt om zorgvuldig maatwerk per kern en per plek.

Schaalsprong in ontmoeten

We stimuleren het ontstaan van levendige plekken op pleinen en in parken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Daar tegenover staan rustige gebieden in de 'mazen' van het stedelijk netwerk, waar ruimte is voor ontspanning en bewegen. Haarlemmermeer is een dynamische gemeente. We groeien door van 157.000 inwoners naar ongeveer 200.000 inwoners in 2040, maar doen dat evenwichtig en zorgvuldig.

Er is een schaalsprong voor mobiliteit nodig waar de Noord-Zuidlijn onderdeel van is. Dit geeft nieuwe mogelijkheden voor de positie, oriëntatie en ontwikkeling van Hoofddorp.



We maken bestaande en nieuwe wijken sociaal stabiel. Daartoe richten we de openbare ruimte zo in dat inwoners met verschillende leefstijlen zich er thuis en veilig voelen en elkaar ontmoeten. Ook zorgen we voor het juiste aanbod van voorzieningen en woningtypes, zowel voor jongeren als voor ouderen.

We streven naar een inrichting waar inwoners zich medeverantwoordelijk voor voelen (eigenaarschap), die uitnodigt om initiatieven te nemen (ondernemerschap) en die mogelijkheden geeft voor aanpassingen (flexibiliteit). Met elkaar gaan we onze leefomgeving van buurt tot bedrijventerrein biodivers, klimaatadaptief en energieneutraal maken.

Lees meer over: kernen, gebieden, stadscentrum Hoofddorp, openbare ruimte, sociaal welzijn, biodiversiteit, klimaatadaptatie, energie, voorzieningen, wonen, feiten en cijfers Haarlemmermeer

In gesprek over de omgeving

Digipanel:
'Hoofddorp wordt steeds meer een stad. Uiteraard heeft dit voordelen, maar ook nadelen. Alles dicht in de buurt en op fietsafstand dat zijn voordelen. Nadelen zijn dat het steeds drukker wordt, dus meer druk op het milieu. Zeker de vraag of ik hier oud wil worden stel ik mij steeds vaker. Maar wat als de ouderen wegtrekken en de huizen te duur zijn voor de jongeren?'

'Wij hebben bewust voor deze buurt gekozen i.v.m. de faciliteiten voor de kinderen. Bereikbaarheid. Makkelijk naar snelweg i.v.m. het werk.'

'Een woonplek is voor mij pas echt prettig als je met elkaar je woonomgeving vormt. Dus ook prettig wonen voor mensen met een beperking, jongeren, ouderen, gezinnen.'

Figuur: 'Wonen waar dorp en stad samenkomen'





Economisch krachtig en divers

Haarlemmermeer heeft een stevige positie binnen de metropool Amsterdam. Onze metropoolregio doet het economisch bijzonder goed in Europa en behoort al jarenlang tot één van de sterkste economische regio's van Nederland. De coronacrisis laat zien dat diversificatie ons minder afhankelijk van de luchtvaartsector kan maken. Daarom richten wij ons meer op sectoren die minder afhankelijk zijn van de luchthaven.

Met diversificatie veerkrachtig

Ons streven is om economisch meer divers te worden. Dit maakt ons minder gevoelig voor economische schokken. Daarom zetten we in op menging van economische sectoren en op bedrijvigheid die minder afhankelijk is van de wereldmarkt en de luchthaven. Zo bieden wij een vestigingsplaats aan een breed palet aan economische sectoren.

We bieden veel werkgelegenheid voor onze inwoners en de regio met meer dan 170.000 arbeidsplaatsen (2019). Deze arbeidsplaatsen bevinden zich op 45 bedrijventerreinen, 13 kantoorlocaties, 19 winkelcentra, ruim 8.000 hectare agrarisch gebied, een groot aantal hotels en andere werklocaties. Het aantal arbeidsplaatsen is ongeveer twee keer zo groot als onze eigen beroepsbevolking (87.000 mensen in 2019). Dat levert een grote inkomende pendel op. We zijn goed in het verplaatsen van mensen, data en goederen.

We worden steeds beter in het benutten van kennis en het creëren van toegevoegde waarde. Bedrijven in handel en logistiek vormen een belangrijk cluster. De sterkste werkgelegenheidsgroei vindt plaats in de sector informatie- en communicatietechnologie (ICT).

Variatie in aanbod voor ondernemers met ambitie

In Haarlemmermeer is economische activiteit op veel verschillende plekken te vinden. De economische activiteit op de formele werklocaties concentreert zich op en rond de luchthaven, aan de oostkant van Hoofddorp en Nieuw-Vennep en in de zone De Liede-Polanenpark-De Weeren. Vaak werd werk- en woonomgeving van elkaar gescheiden om overlast te voorkomen. Ruimtelijke beperkingen voor het wonen door luchtvaart werkten deze scheiding in de hand. Werk en economie zijn ook vindbaar in winkelcentra als Stadscentrum Hoofddorp of Boulevard Cruquius, in de publieke sector, op terreinen waar functies mengen (Sugar City, Pionier, Hoofddorp Noord), in de landbouw, in bedrijvigheid in de openbare ruimte of in woonwijken (van diensten tot zelfstandige professional aan huis). Voor wie niet in Haarlemmermeer werkt is werk in de omgeving goed bereikbaar met auto en openbaar vervoer. Ook de regionale fietsverbindingen worden steeds beter.

Het gevarieerde aanbod aan vestigingsmogelijkheden maakt dat veel typen ondernemingen een bij hen passende plek kunnen vinden. We zijn daarbij wel selectief.

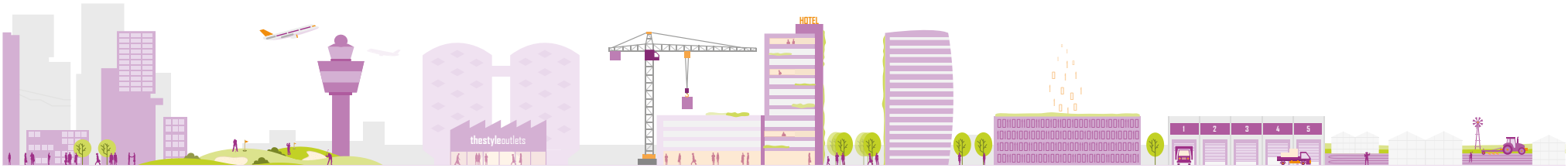
In gesprek over de omgeving

Jongerengemeenteraad:
'Ik weet nog niet wat ik precies wil. Maar dat je de manier van werken kan verbeteren. Bijvoorbeeld groen om de bedrijven heen met een klein parkje en niet alleen hoge gebouwen. Goed vervoer. Zodat ook plekken waar gewerkt wordt, er fijn uitzien.'

'Ik denk dat Haarlemmermeer geen afkeer oproept om te werken, maar ook niet heel uitnodigend is. Ik wil later iets in Den Haag doen. Dat is hier niet, behalve bij de gemeente. Er zijn hier heel veel commerciële bedrijven.'

We streven ernaar dat ondernemers inspelen op onze ambities voor een duurzame en innovatieve economie, met een breed palet aan sectoren die elkaar onderling versterken.

De trend functiemenging neemt in winkelcentra, op informele(re) werklocaties, zoals gemengde bedrijven-terreinen en in woonwijken, toe. We zien dit ook op verschillende van onze werklocaties waar een toenemend aantal hotels is gevestigd. Daar waar het wenselijk is spelen we in op de trend van menging. Waar werk overlast – zoals geluid of veel en/of zwaar verkeer – meebrengt, benutten we onze formele werklocaties.



Mixen waar het matcht

We willen onze monofunctionele formele werklocaties waar het kan gevarieerder maken om ze toekomstgerichter te maken. Mensen brengen (delen van) hun werkweek door op bedrijven- en kantorenterreinen. We vinden het belangrijk dat deze gebieden gezond, veilig, aantrekkelijk en goed bereikbaar zijn. Bijvoorbeeld met mooie en snelle fietsroutes waarlangs wat te beleven is. Voor werknemers – of ze nu thuis of op locatie werken - moet het uitnodigend zijn om voorzieningen als parken en horeca in de nabijheid te bezoeken in de pauze of na het werk. Deze mix van bedrijvigheid waarin grote en kleine bedrijven met en naast elkaar kunnen werken op een plek die mondiaal en regionaal goed ontsloten is, maakt Haarlemmermeer een aantrekkelijke plek om in te investeren. Het verankert de gevestigde bedrijven en organisaties, en trekt nieuwe aan. We willen een aantrekkelijk, groen en toekomstbestendig vestigingsklimaat creëren. Haarlemmermeer is een plek waar je een onderneming vestigt, omdat je medewerkers er goed kunnen wonen, gebruik kunnen maken van uitstekende vervoersverbindingen en voorzieningen.

Oostflank als internationale entree

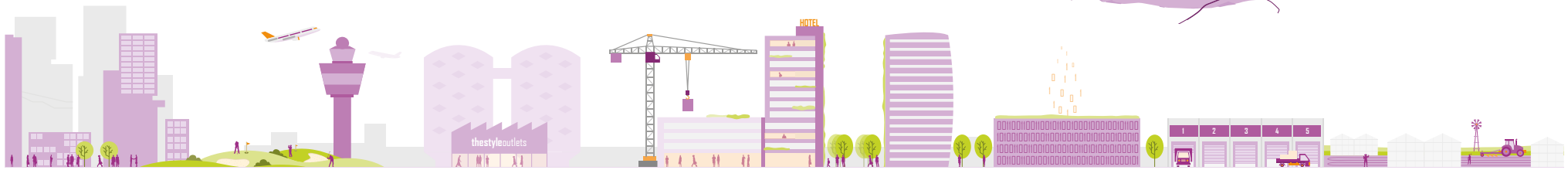
Het merendeel van de arbeidsplaatsen bevindt zich aan de oostzijde van Haarlemmermeer; de Oostflank. De locaties hierhebben de potentie om een schaalsprong te maken in internationale oriëntatie. Zo dragen ze bij aan de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Voorwaarde hiervoor is een uitstekende bereikbaarheid .

We willen slim, integraal en flexibel met dit gebied omgaan. We maken een plek met excellente bereikbaarheid - in alle vervoersmodaliteiten - en een hoogwaardig internationaal woon- en werkmilieu met een eigen identiteit, uitgaande van lokale kwaliteiten en kracht. Het zal een aantrekkelijke en prettige omgeving worden, aanvullend op en goed verbonden met het centrum van Hoofddorp, waarbij flexibiliteit en ruimte is om toekomstige ontwikkelingen zoals de inpassing van de metro een plek te geven. Dit zien we in samenhang met de land- en luchtzijdige ontwikkeling van de luchthaven.

Lees meer over: metropoolregio, feiten en cijfers Haarlemmermeer, commerciële voorzieningen, luchthaven, landbouw, economie, toerisme en verblijf, datacenters, mobiliteit, voorzieningen, openbare ruimte, wonen

Figuur: 'Economisch krachtig en divers'





Ontspannen in het buitengebied

Ons buitengebied is uniek: midden in het stedelijk gebied van West-Nederland met veel openheid en vergezichten. Hoewel er de afgelopen decennia steeds meer ruimte nodig was voor wonen en werken, zijn er grote delen in het noorden en zuiden van onze gemeente waar we de openheid ervaren, met uitgestrekte akkers waar voedsel en energie geproduceerd wordt en veenweidelandschap waar koeien in de wei staan. Met grote en kleine recreatie- en natuurgebieden die allemaal hun eigen sfeer en karakter hebben, waar we vanuit onze wijken en dorpen via aantrekkelijke routes makkelijk naar toe kunnen.

Landschappen verbonden

In het historische veenweidelandschap in het noorden zijn de agrariërs ook natuurbeheerder. Daar staat het landschap steeds meer in het teken van recreatie en natuur. De westkant van de Haarlemmermeerpolder transformeert langzaam in een landschap met meer diversiteit in wonen, natuur en recreatie en met open delen met akkerbouw, recreatie, paardenhouderij en/of waterberging. We zorgen dat de dorpen langs de Ringvaart niet aan elkaar groeien, maar een parelsnoer vormen met groene 'spaties'. Tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep, in het grote en gevarieerde PARK21, vinden we ruimte voor actieve ontspanning. Hier ontstaat ook ruimte voor grootschalige recreatie zoals festivals. Het Floriadeterrein bij Vijfhuizen biedt elk jaar ruimte aan Mysteryland.

In het noordelijk en het zuidelijk agrarisch kerngebied van de Haarlemmermeerpolder blijven de agrariërs de beheerders van het open landschap. Mogelijk kan er in het noordelijk kerngebied binnen het Groene Carré een energielandschap ontstaan. In het energielandschap worden functies als waterberging, natuur, fietsroutes en vormen van agrarisch gebruik gecombineerd. In het zuidelijk kerngebied en in PARK21 werken we samen met waterbeheerders en landbouwers aan innovatie in het waterbeheer en de landbouw om de sector langdurige zekerheden geven waardoor een aantrekkelijk en toegankelijk landschap kan ontstaan en blijven bestaan. Ook streven we naar verbindingen zowel in fysieke als sociale vorm in het landelijk gebied, bijvoorbeeld routes door het landschap en vormen van stadslandbouw. Water verbindt en omringt onze gemeente, van poldersloten en recreatieplassen tot Ringvaart. Van Kaag en Westeinder tot Nieuwe Meer, Mooie Nel en Noordzeekanaal. De diverse landschappen met uiteenlopende vormen van waterhuishoudingen verschillen in uitstraling en belevingswaarde: rustiek en landelijk aan Ringdijk; strakke stoere lijnen in de polders; industrieel langs het Noordzeekanaal.

Erfgoed langs dijken, vaart en linten

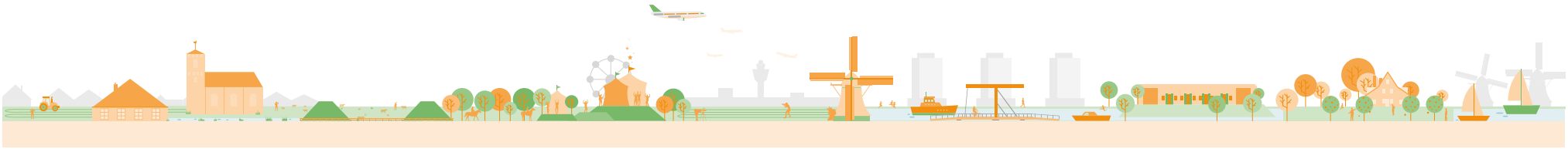
Ons landschap is getooid met erfgoed: boerderijen langs de polderlinten, forten en damsluizen langs de Geniedijk, Vijfhuizerdijk en Inlaagdijk, de Spaarndammerdijk en IJdijk en de Ringdijk. We geven meer bekendheid aan ons erfgoed en behouden en ontwikkelen ons erfgoed. Van de Stompetoren tot de waaier aan boerderijtypen die we nog hebben. Van het terrein van de suikerfabriek tot de forten van de Stelling van Amsterdam. De Ringdijk en Ringvaart ontwikkelen we tot een aantrekkelijk lint met dorpen afgewisseld met 'groene spaties', zoals het groene dijktalud, de voetsloten en weidse polderzichten. Hier liggen kansen om van dit duo, dijk en vaart, een regionaal ringpark te maken.

In gesprek over de omgeving

Digipanel:
'Groene omgeving is een basis voor gezondheid en geluk.'

'Van cultuur genieten en buiten recreëren (park, speeltuin, bos, strandje) zijn belangrijk in de eigen buurt, wanneer je kleine kinderen hebt. Goede scholen en winkels zijn een must.'

Jongerengemeenteraad:
'Ik ben best wel kritisch vanuit vroeger, want volgens mijn ouders waren er vroeger veel boerderijen. De weilanden zijn bijna allemaal weg. De landerijen gaan allemaal weg. Dat moet je niet doen omdat wij zo nodig een leuk parkje willen.'



De lange polderlinten in de droogmakerij Haarlemmermeer– herkenbaar aan de doorgaande bomenrijen en er langs gelegen boerderijen en andere bebouwing - willen we zichtbaar en beleefbaar houden. Polderlinten waar poldersloten de ruimte krijgen, biodiverse erven zijn en aantrekkelijke fietsroutes langs lopen. In het noordoostelijke kwadrant is het banenstelsel van Schiphol met de bijbehorende bebouwing bepalend voor de uitstraling van het landschap. Het spannende en dynamische karakter is hier zichtbaar en beleefbaar als de entree van Nederland. Het Groene Carré biedt ruimte voor fietsen, recreëren, het bergen van water en het verzachten van effecten van geluid. Langs de Schipholweg wordt het Groene Carré voltooid met een noordelijk deel.

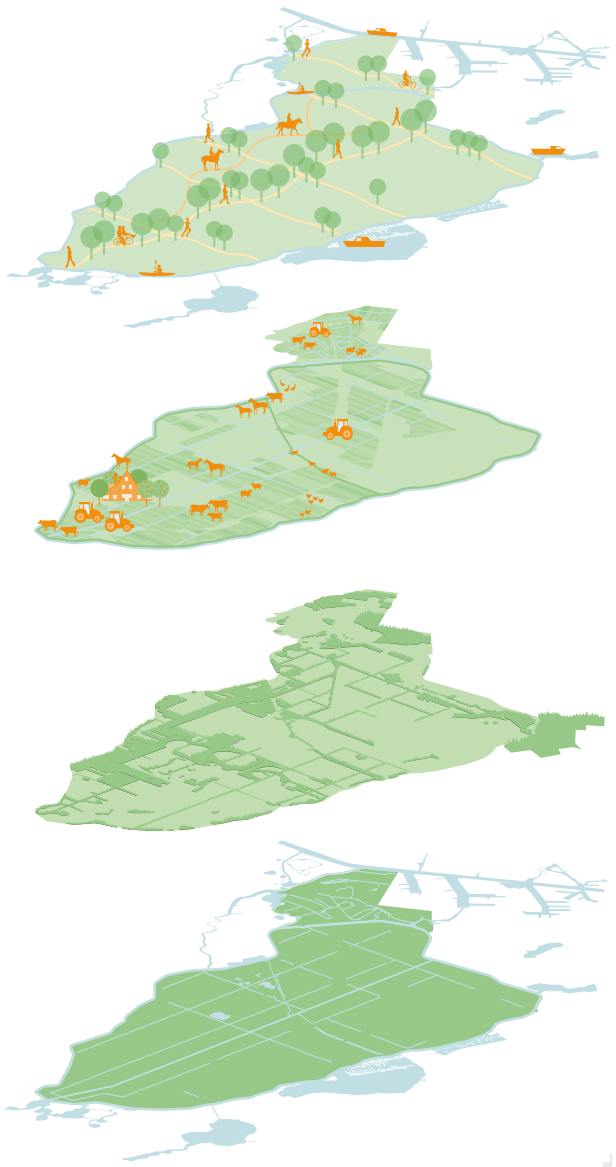
Uniek in de regio, uniek voor de regio

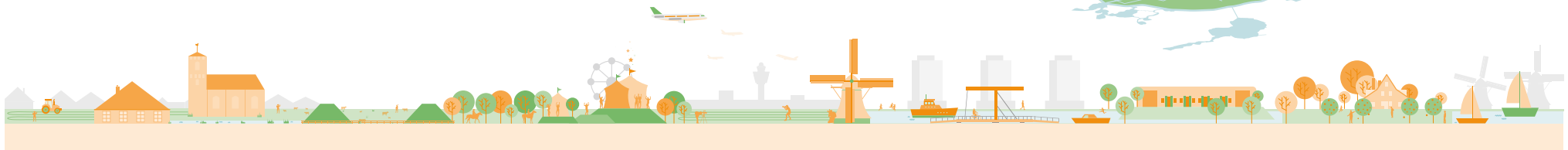
Wij streven naar het koesteren, versterken en uitbouwen van de unieke positie van ons landschap, ook voor de regio. Door ruimte voor voedsel en vergezichten te houden, maar ook door een beleefbaar landschap met natuur, water en erfgoed. Agrariërs hebben een rol als beheerder en hoeder van een beleefbaar agrarisch landschap. Op regionale schaal sluiten we aan bij landschappelijke structuren in en buiten onze gemeente, zoals de Westeinderscheg, de Brettenscheg, de Tuinen van West, de binnenduinrand, de Kagerplassen en het Groene Hart. Zodat mensen uit omliggende stedelijke gebieden van rust, ruimte en vergezichten kunnen genieten. Voor de bij recreanten en inwoners geliefde Ringdijk en Ringvaart zetten we ons in om te komen tot een regionaal ringpark.

Grootschalige ingrepen voor de energietransitie, zoals het zonnecarré en eventuele toekomstige nieuwe windopstellingen, sluiten aan bij de oorspronkelijke opzet van het landschap van de Haarlemmermeerpolder. Dit door de heldere lange lijnen van de polder te volgen. Zonneakkers en eventuele windturbines houden afstand van de polderlinten met hun kleinschalige opzet en afwisseling van werken en wonen, erfgoed en recreatie. Op lokale en bovenlokale schaal zorgen groene aders dwars door de woon- en werkgebieden en energielandschappen voor de verbindingen tussen de groengebieden en een sterke landschappelijke structuur. In onze economische landschappen willen we de haven- en luchthavenactiviteiten ervaren vanuit een groene omgeving. Bedrijven-, kantoor- en energiegebieden zijn met lommerrijke routes dooraderd en omlijst.

Lees meer over: landschap, wonen, Ringdijk, polderlinten, recreatie, economie, energie, natuur, landbouw, erfgoed, gezondheid, feiten en cijfers Haarlemmermeer

Figuur: 'Ontspannen in ons buitengebied'





Slim en stevig verbonden met onze netwerken

Onze leefomgeving is in toenemende mate een kluwen van in elkaar grijpende netwerken. Fysieke netwerken met verplaatsing van mensen, water, elektriciteit, data, afval en riolering. Sociale netwerken van collega's, familie, vrienden, buren, verenigingen en belangengroepen, waarin we ons de hele dag bewegen. In een extra dimensie ontwikkelen zich virtuele netwerken die steeds slimmer worden en steeds belangrijker worden voor het functioneren van onze samenleving.

Fysieke netwerken bundelen

In ons landschap en ons stedelijk gebied liggen tal van fysieke netwerken die het wonen en werken comfortabel maken. Mensen en goederen bewegen over netwerken van wegen, fietspaden, wandelpaden en openbaar vervoer. Het luchtvaartnetwerk verbindt ons met de wereld. Netwerken van water helpen om droge voeten in onze polders te houden en spelen een belangrijke rol bij de voedselproductie. Groene netwerken zorgen voor natuur en recreatie voor mens en dier. Boven- en ondergrondse netwerken met nutsvoorzieningen leveren ons elektriciteit, telecomvoorzieningen (telefonie, tv, internet), water, gas of warmte en voeren onze afvalstoffen, regenwater of opgewekte energie af. Al deze netwerken hebben we nodig als gemeenschap en in het dagelijks leven.

Onze netwerken en de manier waarop we ze gebruiken veranderen. Waar we water eerst snel en efficiënt afvoerden willen we nu water bergen en vertraagd afvoeren, in combinatie met natuurvriendelijke oevers als netwerk voor flora en fauna. Dit vraagt om meer ruimte voor waterberging en flexibiliteit in het beheer van het watersysteem, bijvoorbeeld door het waterpeil te laten fluctueren.

Ons toenemende energie- en datagebruik is meer zichtbaar in het lokale landschap en vraagt meer ruimte. Vernieuwing in vervoersmiddelen vraagt om bredere fietspaden, en een grotere oriëntatie op openbaar vervoer. Kwam vroeger de SRV-wagen aan huis en verving het wijkwinkelcentrum de buurtwinkel, nu komen bezorgdiensten weer aan huis en vinden vooral grote winkelcentra (voor recreatief winkelen) zichzelf opnieuw uit. De netwerken brengen functies met zich mee die zichtbaar zijn in het landschap (datacenter, afvalwaterzuivering, onderstation elektriciteit, hoogspanningsleidingen, piekberging water, biomassacentrale, toeristisch overstappunt, transferium). Die gaan we met zorg inpassen in ons stedelijk gebied en ons landschap. We bundelen netwerken slim waar dat kan en zonder barrières te creëren. Daarmee winnen we ruimte en beperken we de overlast en hinderzones.

Fysieke netwerken



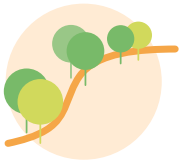
Mobiliteitsnetwerk



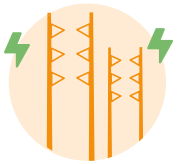
Luchtvaart netwerk



Water netwerk



Groene netwerk



Boven- en Ondergrondse netwerk



In gesprek over de omgeving

Digipanel:
'Vooral openbaar vervoer moet goed geregeld zijn/ blijven, ook bijv. bussen naar plekken die iets minder druk gebruikt worden.'

'Als ik op de fiets of lopend de dagelijkse boodschappen, sporten en sociale contacten kan onderhouden, dan vind ik het prettig wonen.'

Jongerengemeenteraad:
'Ik vind het belangrijk dat de gemeente het aantrekkelijker maakt om met OV te reizen, via de fiets of met elektrisch vervoer. Het extra aanleggen van wegen is niet nodig en is een oplossing voor files voor de korte termijn. Juist door te investeren voor alternatief vervoer zoals de fiets of het OV zal helpen files te verminderen. (...).'

Sociale netwerken verbinden

Doordat we permanent met elkaar verbonden zijn via digitale netwerken is het eenvoudig geworden om gelijkgestemden of diensten te vinden. Of het nu gaat om liefhebbers van opera, vrijwilligerswerk in de mantelzorg, het lenen van een boormachine of het vinden van een nieuwe levenspartner. De generatie die met de smartphone is opgegroeid, weet niet beter dan dat de wereld opengaat met twee duimen op een glasplaatje. Of die wereld om de hoek ligt of op een ander continent maakt niet zo veel uit.

Maar we houden behoefte om elkaar ook fysiek te ontmoeten. Liefst op een plek met een lokaal karakter. Dit draagt bij aan het gevoel van verbondenheid en veiligheid. We zijn op zoek naar een nieuwe balans tussen wereldburgerschap in een mondiaal netwerk en een behoefte aan identiteit uit verlangen naar eigenheid en een kleine gemeenschap, of dat nou thuis is, op de sportclub of op een terras.

We willen in die kluwen van netwerken niet alleen aantrekkelijke infrastructuur hebben, maar vooral goede verblijfsplekken maken met een lokaal karakter en een eigen identiteit. Waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en waar eigenaarschap ontstaat. Restaurant Den Burgh en de woon- en zorgfunctie van Margaretha's Hoeve – beiden voormalige hoeven - zijn mooie voorbeelden hoe historische gebouwen een lokaal karakter aan nieuwe ontwikkeling kunnen geven.

Sociale netwerken


Familie


Vrienden


Buren


Collega's


Sport- of hobbygenoten



Virtuele netwerken benutten

Virtuele netwerken vormen een nieuwe dimensie en veranderen het gebruik van stad en platteland. Internet in combinatie met de smartphone bracht aan het begin van dit millennium een grote verandering. Kennis en informatie zijn overal en altijd voor iedereen beschikbaar. De gang naar de bibliotheek, een reisbureau of een archief is niet meer nodig. Samen met de sociale netwerken vormen virtuele netwerken de stedelijke omgeving. Virtueel vindbaar zijn – als persoon of bedrijf - maakt dat je fysiek heel effectief kunt zijn. We zijn in staat alles op afstand te besturen, data te combineren en met algoritmen gebeurtenissen te voorspellen. Daarmee kunnen we stedelijk gebied efficiënter laten functioneren, maar dit vraagt ook aandacht voor privacy. Kunstmatige intelligentie en robotisering staan nog in de kinderschoenen, maar zullen in de nabije toekomst grote invloed hebben op hoe we onze leefomgeving inrichten.

Voorbeelden:

- Online winkelen verandert het gebruik van winkelcentra. Ook distributiestromen en retourstromen van goederen veranderen.
- Verhuurplatforms als AirBnB maken dat we anders met wonen en verblijven omgaan.
- Slimme energienetwerken stemmen vraag en aanbod van energie beter op elkaar af. Een slimme wasmachine hoeft niet te wassen als er op dat moment elders veel stroom gevraagd wordt.
- Werken hoeft al lang niet meer in een centraal gelegen kantoor. Kennis en informatie zijn immers overal beschikbaar. Kantoren zijn steeds vaker ontmoetings- en vergaderplekken in plaats van werkplekken. Beukenhorst Zuid is een nieuwe generatie werkgebied. De volgende generatie ontwikkelen we nog slimmer en nog meer gericht op functiemenging en ontmoeting.
- Woonwijken zijn niet uitsluitend om in te wonen en te slapen. Internet en mobiele apparaten maken werken aan huis of om de hoek mogelijk. Inwoners kunnen werk- en zorgtaken in de eigen omgeving organiseren, waardoor woonwijken veel levendiger worden en er minder tijd aan forensen verloren gaat.
- Bevoorrading vindt automatisch plaats. We weten precies waar goederen zijn, 'just-in-time delivery' beperkt de noodzaak om voorraad te hebben, dat werkt ruimtebesparend maar vergroot soms de vervoersbewegingen.
- Het voorspellend vermogen kan ook op tal van terreinen de veiligheid verhogen, bijvoorbeeld door ongelukken te voorkomen.
- Precisielandbouw en voortschrijdende robotisering maakt schaalverkleining in de landbouwmechanisatie mogelijk. Dit kan een positief effect hebben op waterproblematiek, op het moment dat lichtere machines een minder grote drooglegging verlangen. Dit helpt ook de bodemdruk van machines te verlagen.

Virtuele netwerken



Internet



De cloud



Sociale netwerken



WiFi



Ongemerkt hebben deze virtuele netwerken een grote invloed op onze manier van leven en dus ook op de eisen die we aan onze leefomgeving en de openbare ruimte stellen. Hoe weten we nog niet precies. Maar als het slimmer kan, dan willen we daarop inzetten.

Knooppunten versterken

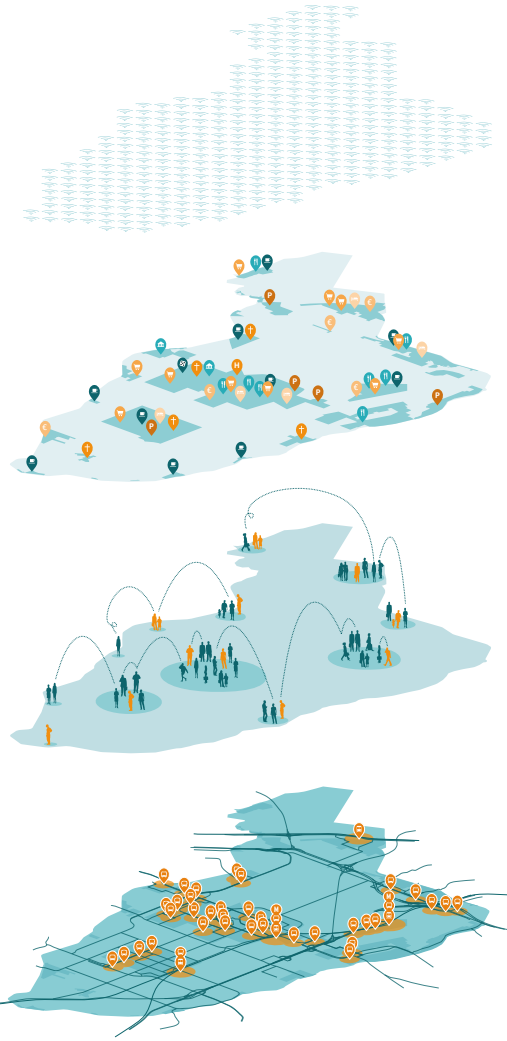
Waar meer netwerken samen komen ontstaan knopen, waar uitwisseling plaatsvindt. De knopen hebben een bepaalde 'vervoerswaarde' en 'plaatswaarde'. Als de plaatswaarde toeneemt ontstaat er een plek die sociaal maatschappelijk waardevol is. Dit zijn de plekken waar handel en geplande en toevallige ontmoetingen plaatsvinden.

We willen onze knooppunten strategisch positioneren in netwerken. Dit versterkt onze positie in het regionale netwerk en daarmee onze economische positie. In de knooppunten worden virtuele en fysieke netwerken met elkaar verknoopt. Denk aan een werkplek nabij een halte in een omgeving met meerdere voorzieningen.
De erfenis van ruimtelijke functiescheiding uit de vorige eeuw veroorzaakt onnodig veel mobiliteit. Voor activiteiten buitenshuis moeten we ons verplaatsen. Door onze meest stedelijke gebieden te transformeren naar beloopbare en befietsbare plekken, waar alle dagelijkse activiteiten kunnen plaatsvinden, hoeven we ons minder (ver) te verplaatsen. Haarlemmermeer kent veel plekken met een hoge vervoerswaarde. Niet alleen Schiphol en station Hoofddorp zijn goed bereikbaar. Ook de haltes van de Zuidtangent hebben een hoogfrequente verbinding met Schiphol, dus met de rest van de wereld. Op deze plekken liggen potenties voor 'knooppunt georiënteerde ontwikkeling'. We willen bij deze haltes en rond het station (in eerste instantie Hoofddorp) gemengde stedelijke gebieden maken en daarmee de plaatswaarde verhogen. We creëren aantrekkelijke gebieden waar je kunt wonen, werken, ontmoeten en sporten en alles bij de hand hebt. Op die manier wordt de noodzaak van mobiliteit minder. Zo ontstaat een virtueel en fysiek goed ontsloten, slimme en beloopbare stad waar alles voor handen is. Met daar omheen aantrekkelijke gebieden waar gezinnen in woningen met tuinen wonen, die het landschap op fietsafstand hebben.

Op die manier maken we de omslag van 20ste-eeuwse functiescheiding, naar een op de netwerksamenleving en de kenniseconomie van de 21ste eeuw ingericht stedelijk en landelijk gebied.

Lees meer over: mobiliteit, wonen, economie, natuur, water, stedelijk programmeren, voorzieningen, commerciële voorzieningen, luchthaven, gezondheid, energie, datanetwerk, sociaal welzijn, feiten en cijfers Haarlemmermeer

Figuur: 'Slim en stevig verbonden met onze netwerken'





Haarlemmermeer 2040

Algemeen

- landelijk wonen
- dorps wonen
- suburbaan wonen
- centrum wonen
- bedrijventerreinen en kantoren
- industrie
- Schiphol
- reservering tweede terminal Schiphol
- bebouwing buiten gemeente
- gemeentegrens Haarlemmermeer

Groen en Landschap

- recreatief park
- sportpark
- bos
- water
- dijken

Verbindingen

- metro + station
- hoogwaardig openbaar vervoer + station
- spoorweg + station
- rijkswegen met afrit
- provinciale wegen
- gemeentelijke wegen
- indicatief en in onderzoek

Stedelijke ontwikkeling

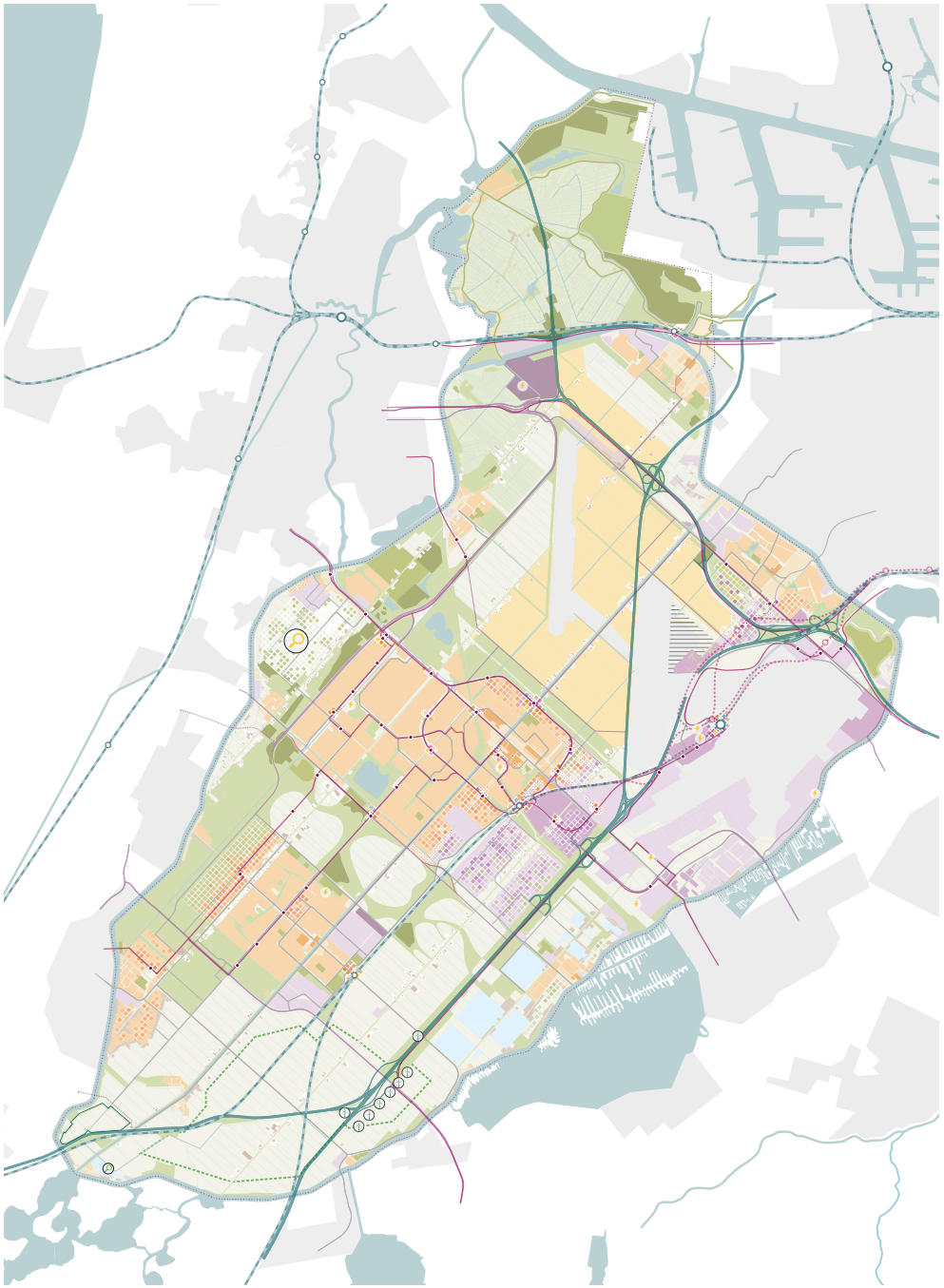
- landelijk
- centrum dorps
- stedelijk centrum
- stedelijk plus
- functiemix / verdichting rond knooppunt
- toekomstig groen
- gebied in onderzoek voor wonen en groen
- mogelijke transformatie naar recreatie

Energietransitie

- transformatorstation
- bestaande windturbines
- bruto zoekgebied zonnecarré
- concreet zoekgebied wind

Landbouw

- weide
- akkerbouw
- glastuinbouw



II LAAG | De gebieden

Verschillende delen van de gemeente kennen hun eigen opgaven. In de laag ‘De gebieden’ gaan we in op de uitdagingen per gebied. Ook bekijken we hoe de samenhang is tussen de gemeente en de regio in de paragraaf Regionale context.

In gesprek over de omgeving

Met inwoners, ondernemers, dorps- en wijkraden zijn we in gesprek gegaan over de omgeving waarin ze leven. Zie de paragraaf Omgevingsvisie voor en van mensen. We wilden van hen horen wat zij belangrijk vinden voor nu en voor de toekomst. De volgende onderwerpen lopen als een rode draad door de omgevingsgesprekken heen:

- Realiseer woningen, met name voor ouderen en jongeren, passend bij de locatie en de kern en passend bij de behoefte.
- Benut locaties binnen dorpen en het stedelijke gebied voor het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en het op peil houden van het voorzieningenniveau.
- Help, ondersteun en inspireer inwoners en ondernemers bij de energietransitie en andere grote opgaven.
- Zorg voor bescherming van de gezondheid in relatie tot de aanwezigheid en ontwikkeling van de luchthaven.
- Vind de balans tussen groei (van woningen, infrastructuur en economie) en aandacht voor kwaliteit van bestaande wijken en gebieden.
- Waardeer het open landschap, maar benut dit tegelijkertijd voor wonen, werken, energie, economie, recreatie en natuur en zorg voor een zorgvuldige afweging. Bouw in bestaand stedelijk gebied om open ruimte open te houden en het openbaar vervoer te stimuleren.
- Sociale binding ontstaat door ontmoetingsplekken. Geef hier aandacht aan door voorzieningen - van centra tot zorg, van sporten en spelen tot wijkgebouw - en door inrichting van de buitenruimte.

Lees meer over: opbrengst omgevingsgesprekken.

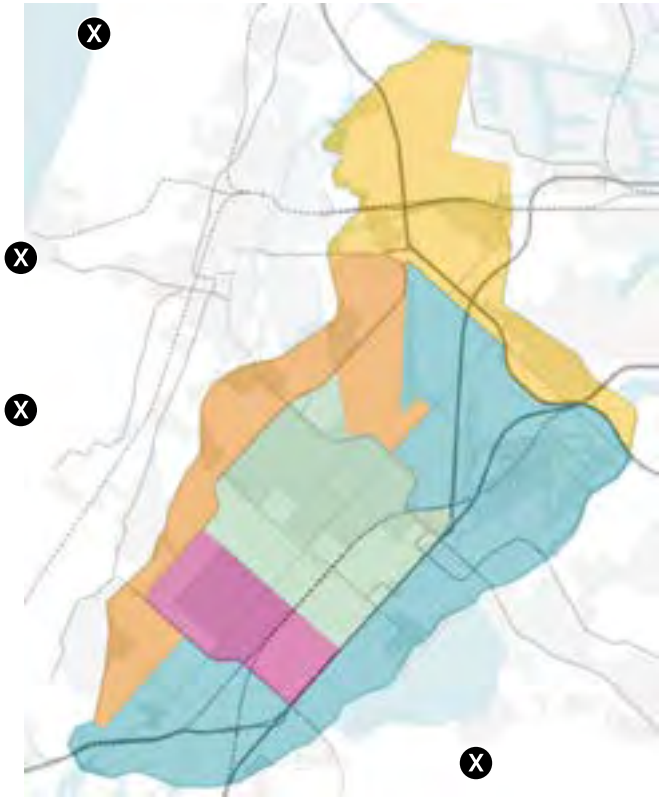
We hebben deze inbreng vertaald in opgaven voor de toekomst en aangevuld en verrijkt met bestaande en nieuwe inzichten. In onze programma’s werken we verder uit hoe we deze opgaven concreet kunnen maken. Lees en bekijk per gebied wat op hoofdlijnen nodig is.

De gebieden:

- **Haarlemmermeer-Noord**
- **Hoofddorp**
- **Haarlemmermeer-West**
- **Nieuw-Vennep**
- **Haarlemmermeer Zuid en Oost**

Klik op de gebieden

Figuur: Begrenzing gebieden Haarlemmermeer



Haarlemmermeer-Noord

In het noordelijk gebied is de invloed van Haarlem en Amsterdam, de haven en de luchthaven goed merkbaar. Er is doorgaand verkeer op A4, A5, A9 en N200 en opstijgend en landend vliegverkeer. Badhoevedorp is een van de eerst ontwikkelde polderdorpen. Het is een sterk onderdeel van het stedelijk gebied van Amsterdam. Het dorp ondergaat een metamorfose door het verdwijnen van de A9 en de komst van woningen, bedrijven en voorzieningen op het oude wegtracé en omgeving.

Lijnden en Nieuwe Meer zijn omringd door respectievelijk kantoren en bedrijven en een golfbaan. De ontwikkeling van de nieuwere werklocaties Polanenpark en De Liede is zichtbaar in het landschap. Samen met ondernemers en politie zet de gemeente in op de veiligheid en handhaving op bedrijventerrein De Weeren. Spaarndam en dubbeldorp Halfweg-Zwanenburg (met NS-station) liggen op het scharnierpunt tussen Haarlem en Amsterdam. Het terrein van de suikerfabriek is ontwikkeld met een outlet centrum (Amsterdam Styles Outlet), horeca, werken en (commerciële) vrijetijdsvoorzieningen.

Het open gebied tussen het Noordzeekanaal en de zuidkant van Zwanenburg is bewust vrijgehouden van verstedelijking door beleid van het Rijk ('bufferzone') en provincie (bijzonder provinciaal landschap) en beperkingen die de luchtvaart met zich meebrengt. Een uitbreiding van de haven van Amsterdam is uitgesloten.

Veetelers en akkerbouwers beheren het open landschap. De polders bij Haarlemmerliede en Spaarnwoude hebben een functie voor natuur, recreatie en landbouw. Als er steeds meer woningen in Haarlem en Amsterdam komen zijn er meer mensen die in dit gebied komen in hun vrije tijd. De kernen in dit gebied zijn dorps maar centraal gelegen. Dat willen we versterken. In deze dorpen en het omliggende landschap moet het fijn, veilig en gezond leven blijven, ondanks de druk van de steden, haven en luchthaven.

Opgaven voor de toekomst:

- Geef ruimte voor fietsende en wandelende recreanten en streef naar het beperken van de toegang voor recreanten met auto's in kwetsbare gebieden.
- Maak waar mogelijk rustplekken waar de kwaliteit van de dorpen en van het gebied te beleven is.
- Streef naar het afmaken van het Groene Carré aan de noordzijde langs de Schipholweg. Zo wordt de luchthaven beter ingepast en wordt de landschappelijke structuur van de polder in het noorden versterkt. Dit biedt aantrekkelijke ruimte voor fiets- en wandelverbindingen en watercompensatie.
- Verbeter de relatie tussen de Haarlemmermeerpolder en Haarlemmerliede en Spaarnwoude, zo mogelijk met een fietsverbinding over de Ringvaart bij fort De Liede. Maak de fietsverbinding van de F200 via de Zoete Inval en het Fort aan de Liede over de Ringvaart naar de F232 veilig als doorgaande snelfietsroute.
- Zorg dat de mogelijke ontwikkeling van (commerciële) (vrijetijds)voorzieningen en de doorontwikkeling van recreatiegebied Spaarnwoude meerwaarde heeft voor inwoners.
- Streef naar een aantrekkelijk en veilig fiets- en wandelnetwerk voor ommetjes in en rond de dorpen. Zo stimuleren we dat inwoners meer bewegen. Gebruik de mogelijkheden van de Ringdijk en Ringvaart voor mogelijke (nieuwe) jaagpaden waar mensen kunnen fietsen en wandelen. Beperk het doorgaande verkeer op de Ringdijk zoveel mogelijk.
- Ontwikkel een samenhangend landschap in de metropoolregio. Sluit aan bij de scheggen van Amsterdam, de Brettenzone en Tuinen van West.
- Pas het cluster zonneakkers in het 'Zonnecarré' rondom het banenstelsel van Schiphol zorgvuldig in en zorg voor lokaal eigenaarschap. Het gebied wordt niet onttrokken aan het agrarisch gebied.
- Ontwikkel de nieuwere werklocaties Polanenpark en De Liede voor bedrijven met een hoge milieucategorie. Blijf inzetten op de veiligheid en handhaving op bedrijventerrein De Weeren.
- Zorg dat erfgoed, voedselproductie en veehouderij in kringlopen en natuur hand in hand gaan. Houd daarbij rekening met autonome processen als bodemdaling.
- Benut de potentie voor herontwikkeling van erfgoed, maar voorkom dat nieuwe functies nadelige effecten voor de leefomgeving hebben.
- Geef aandacht aan de leefbaarheid van bestaande gebieden, zowel ruimtelijk als sociaal. Geef daarbij aandacht aan groen en gezondheid. Zorg voor levendige centra en dorpskernen.
- Zorg waar mogelijk voor afscherming tegen negatieve milieueffecten bij de opzet en inrichting van Badhoevedorp Zuid (binnen en buiten de 'buik') en benut daarbij (winter)groen voor de beleving.

- Zorg dat de veranderingen die de gebiedsontwikkeling van Badhoevedorp met zich meebrengen, aansluiten bij het oorspronkelijke doel om het dorp weer tot een geheel te maken. Zorg ook dat ontwikkelingen een passende schaal krijgen. Daarbij moeten wonen, groen, voorzieningen en verkeer in balans met elkaar worden ontwikkeld. Het groene lint verbindt alle delen van het dorp met een langzaam verkeersroute.
- Benut de beperkte ruimte (die het Luchthavenindelingbesluit geeft) voor nieuwe woningen voor verbetering van de leefbaarheid. Zorg dat deze woningen met goede geluidsmaatregelen gebouwd worden.

Bekijk: opbrengst omgevingsgesprekken Haarlemmermeer-Noord

Vader met kinderen op een steiger in het wandelpark in Badhoevedorp met multifunctionele accommodatie op achtergrond.



Hoofddorp

Hoofddorp is uitgegroeid tot een stad van 76.000 inwoners. Hier woont meer dan de helft van de Haarlemmermeerders. Hoofddorp is aantrekkelijk door het uitstekende voorzieningenniveau met een regionale functie, de aanwezigheid van comfortabele woningen, de bereikbaarheid en economische activiteit. Je kunt er veilig en ruim wonen met werk in de nabijheid, uitstekende scholen en (sport)voorzieningen op een centrale plek van de Randstad. De groei van woonwijken op graanakkers komt met Tudorpark en Lincolnpark tot een einde. Het accent verschuift naar binnenstedelijke vernieuwing en verdichting. Dat vraagt om een andere manier van kijken. Daar is de gemeente in de deelstructuurvisie Hoofddorp (2013, zie kader) mee begonnen. In de Verdichtingsvisie benoemen we daarvoor de voorwaarden. In de komende jaren voegen we nieuwe en andere woonmilieus toe. Hoofddorp zal stapsgewijs doorgroeien naar een diverse stad met meer dan 100.000 inwoners. Het stadscentrum en de stationsomgeving – waar bus, trein en metro samenkomen - kunnen uitgroeien tot een (hoog)stedelijk woonmilieu, met een mix van wonen, werken, voorzieningen en aantrekkelijke straten, pleinen en een mooi stadspark. Deze gebieden worden verbonden met de werkgebieden van Hoofddorp met het Geniepark als centraal park.

De eerste stappen worden gezet in het Stadscentrum Hoofddorp, Hyde Park, Hoofddorp Noord en Lincolnpark. Er liggen nog meer kansen bij HOV-knooppunten zoals in Graan voor Visch Zuid of bij het Spaarne Ziekenhuis. Ook het aantal arbeidsplaatsen neemt toe. We ontwikkelen werklocaties als De President en de oostkant van Hoofddorp verder met een duidelijk (inter)nationaal profiel dat past bij onze ruimtelijke en economische ambities, bij onze luchthaven en bij onze rol als economisch stuwende kracht in de Randstad. Lees meer in het kader 'Oostflank'.

Verstedelijking en verdichting is alleen mogelijk als we ook zorgen voor uitstekende mogelijkheden voor recreatie. Stad en polder kunnen niet zonder elkaar. Groene, hoogwaardige stadsparken, recreatiegebieden en het groen en de parklandboeren van PARK21 houden het stedelijk gebied in balans. Er zijn bijzondere accenten als de Stelling van Amsterdam met de forten.

De bestaande wijken geven een mooie doorsnede van het suburbane wonen. Deze kwaliteit koesteren we. Tegelijkertijd willen we de wijken meer toekomstbestendig maken. Dat doen we door andere soorten woningen in de wijken te bouwen als dat kan. Tuinen en openbaar groen zien we als integraal onderdeel van de groene ruimte en het polderlandschap. De gemeente geeft het goede voorbeeld en inspireert inwoners om de omgeving biodivers en klimaatadaptief in te richten.

Opgaven voor de toekomst:

- Ontwikkel Hoofddorp door met nieuwe stedelijke woonmilieus, onder meer in het Stadscentrum Hoofddorp, in de stationsomgeving (waaronder Hyde Park) aan de noordkant van Hoofddorp (inclusief verlegging van de Weg om de Noord) en rond knooppunten bij HOV-haltes. Zorg dat samenhang tussen deze gebieden ontstaat. Neem de bestaande inwoners van Hoofddorp mee in deze ontwikkelingen.
- Ontwikkel Stadscentrum Hoofddorp tot een aantrekkelijke, duurzame en levendige stad met een hoogstedelijke allure voor iedereen die wil wonen, werken, ontspannen, ontmoeten en winkelen. Breng meer in brede zin meer kwaliteit aan en zorg voor verbeterde verbindingen en goede bereikbaarheid.
- Verbeter de bereikbaarheid van Hoofddorp bij het toevoegen van meer woningen. Wij zetten in op het

Deelstructuurvisie Hoofddorp: werk in uitvoering

De deelstructuurvisie Hoofddorp die de gemeenteraad in 2013 heeft vastgesteld dient als inspiratiekader voor in te zetten ontwikkelingen. Het uitgangspunt van de visie is dat Hoofddorp een levendige, duurzame en goed bereikbare stad wordt en uit kan groeien tot een stad met 100.000 inwoners. Diverse doelstellingen zijn al opgepakt en buiten zichtbaar. Denk aan "Beukenhorst en bedrijventerreinen transformeren", "Hoofddorp krijgt een groter en aantrekkelijk stadscentrum en een stadspark" of "De autobereikbaarheid van Hoofddorp wordt verbeterd". Ook deze doelen uit het bestaande beleid zijn of worden opgepakt:

- "Nieuwe lijnen voor hoogwaardig openbaar vervoer.
- Duurzame voorzieningen voor Hoofddorpers komen op logische ontmoetingsplekken.
- Grote sportcomplexen kunnen op termijn naar PARK21, kleine complexen blijven of komen dicht bij de bewoners.
- Interne groen en fietsverbindingen verbeteren.
- We versterken ondernemerschap in de woonwijk.
- We gaan knooppunten uitbuiten en entrees maken.
- Historische panden en wegen behouden en hergebruiken.
- Meer waterberging maken."

Deze uitgangspunten blijven onverminderd van kracht. De Deelstructuurvisie Hoofddorp is ongewijzigd, te zien als een deelomgevingsvisie, en geeft een gebiedsgerichte uitwerking voor Hoofddorp. De visie voor Hoofddorp is hier te vinden.

doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp, het ontwikkelen van Hoofddorp als Intercitystation en een verbetering van de ringstructuur rond Hoofddorp.

- Voorkom dat bestaande noodzakelijke bedrijven geen plek meer hebben door 'verdringing' door nieuwbouw van woningen op (voormalige) bedrijvenlocaties. Stimuleer het vergroten van de levensduur van werklocaties, bijvoorbeeld door circulair en flexibel bouwen.
- Zorg dat de sociale cohesie, bereikbaarheid en veiligheid op orde blijft en versterkt wordt. Vooral in wijken die ouder worden en vergrijzen en waar nieuwe groepen bewoners komen wonen.
- Geef meer gebruikswaarde aan plekken in de wijken, zowel in de openbare ruimte als bij voorzieningen. Zo kunnen plekken ontstaan waar mensen graag komen en ze andere mensen ontmoeten. Dat draagt bij aan de sociale cohesie.
- Realiseer PARK21, gelegen tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Met PARK21 maken we een groot en gevarieerd landschap om te recreëren, te verblijven en te ondernemen, voor nu en in de toekomst.
- Geef Hoofddorp hoofdfietsroutes naar de groene recreatiegebieden als PARK21 (in een kwartiertje in het groen). Maak wandelommetjes mogelijk vanuit alle woonwijken langs poldertochten, polderwegen en naar recreatiegebieden aan alle zijden van Hoofddorp. Met name aan de noord-, zuid- en oostzijde is een inhaalslag nodig. Dit doen we onder meer door de aanleg van PARK21 te versnellen.
- Ontwikkel stedelijk gebied met groen en water. Zo geef je ruimte aan biodiversiteit en klimaatadaptatie en kunnen mensen gezond bewegen.
- Besteed aandacht aan de kwaliteit van privéterrein in bestaande wijken, bijvoorbeeld door mensen te stimuleren om hun tuin groen in te richten.

Bekijk: opbrengst omgevingsgesprekken Hoofddorp

Mensen laten de hond uit en maken een praatje bij de Toolenburgerplas in Hoofddorp.



Haarlemmermeer-West

Lisserbroek, Beinsdorp, Zwaanshoek, Cruquius en Vijfhuizen liggen in het westen aan de Ringvaart. Deze dorpen liggen in de relatieve luwte van de grote kernen er omheen. Op een paar plekken geeft het doorgaand verkeer venijnige verkeersdrukte. Het omliggende landschap is anders van karakter geworden. In Zwaanshoek-Noord, Boseilanden en Groene Weelde zijn steeds meer gebieden waar mensen graag heen gaan om te recreëren en de natuur te beleven. Inwoners en ondernemers aan de Spieringweg en de Ringdijk houden de poldertraditie van het houden van paarden hoog. Lisserbroek en Cruquius staan aan de vooravond van een groeispurt met de komst van de nieuwe woonwijken Wickevoort en de Post van Krayenhoff (Cruquius) en Binnen Turfspoor en Noord (Lisserbroek). Dit heeft ook sociale gevolgen voor deze dorpen. Hoe de woningbouw ten zuiden van Cruquius eruit komt te zien is een verkenningstocht. Behoud van (industrieel) erfgoed geeft de woningbouwontwikkeling een eigen karakter en vertelt over de geschiedenis van het gebied. We willen de 'groene spaties' tussen de dorpen behouden en voorkomen dat de dorpen aan elkaar groeien. Op het noordelijk deel van de Kromme Spieringweg staan de (melk)veehouders voor de opgave de landbouw te verduurzamen. Bijzonder erfgoed als De Olmenhorst, het Cruquiusgemaal en Fort bij Vijfhuizen zijn trekpleisters van formaat.

Opgaven voor de toekomst:

- Ga zorgvuldig om met woningbouw. De woningbouwopgave voor Haarlemmermeer-West bestaat uit de bouw van woningen op locaties bij Lisserbroek, in Nieuw-Vennep West en in Cruquius en tussen Cruquius en Zwaanshoek. Het zijn de laatste locaties waar we grootschalig buiten de kernen kunnen bouwen. We zoeken naar dorpse manieren van wonen die passen bij de bestaande dorpen en de gebieden waar gebouwd wordt.
- Zorg voor 'eerst bewegen, dan bouwen' door te investeren in oplossingen voor het verkeer.
- Help (melk)veehouders en akkerbouwers in hun transitie naar kringlooplandbouw en stadslandbouw. Zoek en ontwikkel nieuwe vormen van agrarisch gebruik, zoals stadslandbouw, grenzend aan de nieuwe woongebieden. Heb hierbij oog voor bodemdaling (bijvoorbeeld bij Vijfhuizen).
- Laat Nieuw-Vennep en Hillegom niet aan elkaar vastgroeien. De doorgaande noord-zuid groenstructuur aan de westkant wordt verder uitgebouwd. Aan de westkant van de N205 komt geen woningbouw. Als we nieuwe kleine woonwijken bouwen in de dorpen, zorgen we dat die passen bij de identiteit van het dorp.
- Laat ook Hoofddorp, Cruquius en Zwaanshoek niet aan elkaar vastgroeien. Zoals de Boseilanden een buffer vormen tussen Floriande en Zwaanshoek zo zal een nieuwe groen- en landschapsstructuur de nieuwe woongebieden identiteit geven.
- Wees zuinig op en maak gebruik van de zoete kwel die langs de westelijke Ringdijk naar boven komt.
- Realiseer ontbrekende schakels in het netwerk van groen, recreatie en bijbehorende routes voor fietsers, wandelaars, ruiters en andere recreanten.
- Maak meer verbindingen naar en over de Ringvaart voor langzaam verkeer. Zorg dat deze goed aansluiten bij de recreatieve en utilitaire routes van de binnenduinrand. Zo zijn er meer mogelijkheden voor recreatie. Dit is nuttig voor doorgaand fietsverkeer naar scholen, werk of voorzieningen. Sluit deze verbindingen binnen de polder goed aan op nieuwe en bestaande woonwijken en groengebieden.
- Stem woningbouw mede af op de lokale behoeften – van nu en die van de toekomst - en let op het belang van sociale binding in de kernen die met een woningbouwopgave te maken krijgen. Hou daarbij rekening met het principe van 'dubbel-dorpen'.
- Sluit de nieuwbouw van Lisserbroek aan op de bestaande kern.
- Zorg dat de beoogde woningbouwlocaties (transformatie en 'uitleg') bij Cruquius een heldere identiteit hebben. Gebruik (industrieel) erfgoed zoals de overslagkraan op de Bennebroekerdijk. Onderzoek dit op een ontwerpende manier en zorg voor heldere structuren voor ontsluiting, groen, water, et cetera.
- Zorg dat het maatschappelijke voorzieningenniveau past bij het beoogde woonmilieu en de beoogde omvang van het te ontwikkelen gebied en kijk daarbij ook naar (het effect op) de maatschappelijke voorzieningenstructuur in de omgeving (zowel binnen als buiten de gemeente)'.

Bekijk: opbrengst omgevingsgesprekken Haarlemmermeer-West

Nieuw-Vennep

Nieuw-Vennep heeft een grote groeispurt doorgemaakt. Het is gegroeid van een dorp met van oudsher een sterke landbouwbinding naar een kern van ruim 31.000 inwoners. De sportclubs, scholen, winkels en fiets- en wandelroutes hebben een verbindende rol gehad bij het aaneensmeden van het 'oude dorp' en de nieuwe wijk Getsewoud. Vrijliggend in het polderlandschap kom je Nieuw-Vennep nog altijd van alle kanten binnen langs akkers en karakteristieke polderwegen. De aanleg van een nieuw woongebied in Nieuw-Vennep West met een landelijk en deels agrarisch karakter en het opnieuw ontwikkelen van het Pionier-Bolsterrein tot een meer stedelijk gemengd gebied met wonen, werken en voorzieningen zorgen ervoor dat ook Nieuw-Vennep een nieuwe sprong in ontwikkeling maakt. Om het centrum van Nieuw-Vennep klaar te maken voor de toekomst moet de strategie voor verbetering doorgezet worden in concrete uitvoering. Oudere wijken en bedrijventerreinen hebben aandacht nodig om hun kwaliteit te behouden. Aan de zuidkant geeft Venneperhout ruimte voor ontspannen in het groen. Doorontwikkeling van Venneperhout naar het westen ligt voor de hand. Aan de noordkant krijgt PARK21 gestaag vorm.

Opgaven voor de toekomst:

- Realiseer de verdichtingslocatie Pionier-Bols en de uitleglocatie Nieuw-Vennep West. Voor Nieuw-Vennep West staat wonen in en aan het landschap centraal als aanvulling op de bestaande woonmilieus.
- Maak van het Pionier-Bolsterrein een aantrekkelijk, gemengd woon- en werkgebied waar ook jongeren en ouderen woonruimte vinden.
- Voer de strategie uit het beleid voor commerciële voorzieningen uit voor Nieuw-Vennep centrum en omgeving. Daarbij kijken we in groter verband naar de functies, bereikbaarheid, uitstraling en de relatie met de uitbreiding van het dorp aan de westkant en de herontwikkeling van Pionier-Bols.
- Realiseer PARK21 gelegen tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Met PARK21 maken we een groot en gevarieerd landschap om te recreëren, te verblijven en te ondernemen, voor nu en in de toekomst. Voorkom dat infrastructuur als de Noordelijke Randweg als barrière werkt in de bereikbaarheid van PARK21.
- Geef de akkerbouw een vernieuwende rol, bijvoorbeeld in het woongebied in Nieuw-Vennep West en in PARK21.
- Geef bestaande woon- en werkgebieden de benodigde aandacht en zorg dat kansen voor nieuwbouw in bestaande gebieden benut worden, met aandacht voor een groene, klimaatadaptieve en beweegvriendelijke inrichting.
- Zorg dat het woningbouwprogramma een aanvulling is op het bestaande woonmilieu zodat bewoners van de bestaande wijken kunnen verhuizen naar de nieuwe wijken als ze kleiner, groter of anders willen gaan wonen.
- Verbind Nieuw-Vennep West met het groen en zorg voor een duidelijke scheiding met Lisserbroek en Beinsdorp. Benut de bestaande onderdoorgangen onder de N205 en N207 voor fietsers en wandelaars en laat routes hierop aansluiten.
- Ontwikkel het drukbezochte Venneperhout dóór richting het westen, met aandacht voor kwaliteit in het bestaande groen.
- Benut verbreding van infrastructuur om bestaande barrièrewerking voor mens en dier te verminderen. Nieuwe barrières worden voorkomen.
- Benut de groene en open entrees van Nieuw-Vennep als kwaliteit. Het is bijzonder en prettig om via open landschap en groeiende bosgebieden thuis te komen.

Bekijk: opbrengst omgevingsgesprekken Nieuw-Vennep

PARK21

PARK21 is een gebied van 1000 hectare tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Het wordt een groot en gevarieerd landschap om te recreëren, te verblijven en te ondernemen. PARK21 is de nieuwe achtertuin voor onze inwoners, maar ook het groene hart van Haarlemmermeer, een bijzondere schakel in de regionale groenstructuur van de MRA, een verbinding tussen duin- en bollenstreek en Westeinderplassen, een nieuw landschap, een manier om Haarlemmermeer en haar cultuurhistorie méér gezicht te geven. Dat doen we niet alleen, maar met initiatiefnemers.

De ambities:

- Voorzien in de lokale behoefte aan recreatiemogelijkheden, kwantitatief, maar ook kwalitatief. Het verbindt de kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en zorgt voor een krachtige, groene en recreatieve oost-westverbinding door de polder.
- Stad en platteland, inwoners en boeren samenbrengen. Gebruikmakend van de ligging in een dichtbevolkt gebied en de recreatieve aantrekkingskracht van het park ontstaan zo nieuwe perspectieven voor de landbouw.
- Recreatieve en toeristische functies ontwikkelen voor inwoners uit Haarlemmermeer, maar ook voor regionale, nationale en wellicht internationale bezoekers.
- Een voorbeeldproject op gebied van duurzaamheid zijn, met onder andere als belangrijke inzet verduurzaming van het watersysteem in het gebied.

- De Polderlaag houdt het bestaande open polderlandschap met zijn polderwegen zichtbaar en herkenbaar, het verankert het park in de cultuurhistorie. Ook biedt het ruimte voor transformatie naar kringlooplandbouw en verbrede stadslandbouw.
- De Parklaag is een toegankelijke recreatieve groenstructuur die zorgt voor samenhang en verbinding in PARK21. Hier ligt het recreatieve netwerk van wandel-, fiets-, skate- en ruiterpaden en hier is ruimte voor sport, spel en voorzieningen. De laag vormt ook de groen/blauwe verbinding die gelegd wordt tussen gebieden en draagt bij aan de biodiversiteit.
- De Leisurelaag biedt (commerciële) duurzame educatieve en/of recreatieve voorzieningen. Deze voorzieningen worden landschappelijk ingepast in de groene omgeving en versterken, verbreden en vergroten de Parklaag.

Het realiseren van de 'prioritaire' Parklaag tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep is de hoofddoelstelling van PARK21. Dit groen is openbaar toegankelijk en bestaat uit minimaal 179 hectare en kan groeien tot 360 hectare. De Parklaag is de drager, aanjager en verbindende schakel tussen gebieden en wordt klimaatadaptief en ecologisch ingericht.

Lees hier meer over: PARK21 ambitie en doelstellingen (2021)

Meisje in speeltuin Margaretha's hoeve in Nieuw-Vennep.



Haarlemmermeer Zuid en Oost

Dit gebied strekt zich uit van Oude Meer tot Buitenkaag, met daartussen kernen als Rijsenhout, Burgerveen, Weteringbrug en Abbenes. Ook Schiphol en de agrarische kerngebieden vallen in dit gebied. De kernen liggen allemaal in de invloedssfeer van de luchthaven. Er kunnen daarom weinig nieuwe woningen gebouwd worden. Omdat bijna alle kernen aan de Ringvaart en plassen als Westeinder en Kaag liggen is het er heel prettig om te wonen. Panorama's vanaf de Ringdijk op de omringende omgeving geven het gebied een uitzonderlijke kwaliteit. Abbenes heeft een bijzondere identiteit als voormalig eiland in een meer van graanvelden.

Er spelen leefbaarheidsthema's als overlast van bedrijven, parkeren en luchtvaart (onder andere in Oude Meer, Aalsmeerderbrug, Buitenkaag), leegstaande kassen (Rijsenhout), verkeer (Ringdijk, ontsluiting Lisse). Sociaal maatschappelijk blijft aandacht voor (zorg)voorzieningen nodig daar waar deze onder druk staan.

Het zuiden van Haarlemmermeer is de enige plek waar ruimte en mogelijkheden zijn voor windturbines. Langs de A4 staan diverse turbines die van verre zichtbaar zijn en die de lange lijnen van de oorspronkelijke polderverkaveling accentueren. Eventuele nieuwe lijnopstellingen zullen op vergelijkbare wijze de oorspronkelijke verkaveling volgen.

Fietsers en voetgangers kunnen met een veerpont de Ringvaart oversteken tussen Aalsmeer en Rijsenhout.



Opgaven voor de toekomst:

- Voer het programma voor de Ringdijk en de Ringvaart uit met voorstellen voor verkeersmaatregelen, verkeersveiligheid en vergroten van recreatieve kwaliteiten. Evalueer het programma en kijk of er een vervolg nodig is om de kansen en kwaliteiten van de Ringdijk en de Ringvaart verder uit te bouwen. Juist in dit gebied ligt het mooiste en meest karakteristieke deel van de Ringvaart, maar ruimte voor recreatie langs de dijk, routes en verbindingen zijn beperkt.
- Zorg voor veilige en aantrekkelijke langzaam verkeerroutes tussen de kernen en door de Oostflank.
- De genoemde dorpen zijn voor hun voorzieningen (scholen, werk en winkels) deels aangewezen op de 'overkant', maar ook op Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Omgekeerd zijn voor inwoners van Hoofddorp en Nieuw-Vennep de Ringdijk en Ringvaart, de Westeinderplassen en de Westeinderscheg aantrekkelijk voor recreatief gebruik. Zij profiteren van verbindingen als de Geniedijk en een verbinding vanuit PARK21 naar de Ringdijk.
- Voorkom overlast door bedrijvigheid; van parkeerproblematiek (Aalsmeerderbrug, Buitenkaag) tot lichtoverlast.
- Geef aandacht aan de groene kwaliteiten van de leefomgeving. Het Ringdijkpark bij Aalsmeerderbrug is bijvoorbeeld een buffer tussen logistiek en wonen en biedt ruimte voor waterberging. De 'Westeinderscheg' tussen het Amsterdamse Bos, de Bovenlanden en de Westeinderplas kan ook een aantrekkelijk gebied worden, mits er meer oost-westverbindingen binnen de polder en over de Ringvaart komen voor langzaam verkeer. En de verbinding tussen PARK21 en de Westeinderscheg gemaakt wordt.
- Streef naar een dorpsbosje van een enkele hectares voor elk dorp voor sport, spel en ontspanning, verkoeling en waterberging. Streef naar het aansluiten op routes in de omgeving en als het kan op de Ringdijk.
- Benut de beperkte ruimte (die het Luchthavenindelingbesluit geeft) voor nieuwe woningen voor verbetering van de leefbaarheid. Stimuleer dat deze woningen met goede geluidsmaatregelen gebouwd worden. Experimenten met het 'living field lab' leveren kennis op hoe geluidsadaptief te bouwen.
- Geef gezondheid en aspecten als geluid, fijnstof of lichthinder de benodigde aandacht om nadelige gezondheidseffecten te beperken.
- Er is in en rond Abbenes grote zorg over de mogelijke komst van windturbines en de effecten daarvan op het landschap en de leefbaarheid.
- Onderzoek of de omgeving van het oudste gemaal van de polder, De Leeghwater, een aantrekkelijke rol in de recreatiestructuur kan spelen.
- Benut zo mogelijk de recreatieve potentie van Buitenkaag en Rijsenhout bij de transformatieopgave van het glastuinbouwgebied.
- Faciliteer sanering van niet te herstructureren kassen in het voormalig glastuinbouwgebied en zorg dat alternatieve functies bijdragen aan het woon- en leefgenot. Lobby hiervoor bij het Rijk.
- Streef naar het verbinden van PARK21 (Duin-Westeinder) met de Westeinderscheg. Voor de recreatiebehoefte op regionaal niveau en voor de positionering van de Oostflank is een doorontwikkeling van het recreatieve landschap – zowel op water als op land - van belang.
- Benut waar mogelijk de kansen voor natuur inclusief bouwen bij alle nieuwe bedrijvigheid, nieuwe bebouwing en bouwwerken. Groen op bedrijfsterreinen is van belang voor het tegengaan van hittestress, waterberging en aantrekkelijke routes voor woon-werk (langzaam) verkeer.

Bekijk: opbrengst omgevingsgesprekken Haarlemmermeer-Zuidoost

Oostflank

Het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam willen dat de regio aantrekkelijk blijft om te wonen en dat bedrijven zich er graag vestigen. Daarom is er het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Het is de bedoeling dat het gebied tussen Amsterdam-Zuid en Hoofddorp dé internationale entree van Nederland wordt. Het ligt strategisch bij het centrum van Amsterdam, de Zuidas en Schiphol. Duurzame ontwikkeling is belangrijk. Er moet een goede balans zijn tussen wonen en werken, bereikbaarheid, voorzieningen, groen en internationale oriëntatie.

De (werk)locaties in de Oostflank van Haarlemmermeer kunnen bijdragen aan de internationale concurrentiepositie van de regio. Dit kan alleen als deze locaties optimaal bereikbaar zijn. Hiervoor zetten we in op het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp via Schiphol.

Voor het gebied zijn vier motoren gedefinieerd:
1. Versterking van het landschap
2. Inzetten op gemengde stedelijkheid
3. Verbreden van de economie binnen de clusters
4. Verbinden, verblijven, verplaatsen

Deze inzichten worden gebruikt bij de verdere uitwerking van het gebied.

Regionale context

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Mensen en bedrijven trekken zich niets aan van gemeente- of provinciegrenzen. Daarom werkt Haarlemmermeer met gemeenten en provincies samen aan de Metropoolregio Amsterdam (MRA), een stedelijke regio die functioneert als één grote stad met 2,5 miljoen inwoners, 300.000 bedrijven en 1,5 miljoen banen. Deze regio is een van de economische groeimotoren en belangrijkste sociale knooppunten van Nederland. De regio doet mee in de internationale top. In het zuiden en zuidwesten grenst Haarlemmermeer aan de samenwerking Holland Rijnland, een gebied dat snel verstedelijkt. Haarlemmermeer kan een belangrijke rol spelen in de verbinding tussen de noordelijke en zuidelijke Randstad.

Opgaven in de regio

Mondiale ontwikkelingen en regionale dynamiek leiden tot een toenemende druk op de ruimte. Maar ook op sociaal vlak zorgt het voor druk omdat economische verschillen groter worden. Deze stapeling van claims, opgaven en ambities vereist een nieuwe manier van werken. Als we een concurrerende, leefbare metropoolregio voor iedereen willen zijn en blijven dan moeten ontwikkelingen leiden tot lokaal beleefbare kwaliteiten.

De opgaven zijn complex. De groei van de diensteneconomie gaat gepaard met een aanzienlijke banengroei en een snelle toename van het aantal inwoners en toeristen. De regionale druk op alle segmenten van de woningmarkt is onverminderd groot en de wachtlijsten voor een sociale huurwoning zijn fors.

Werken hoeft al lang niet meer in een centraal gelegen kantoor. De druk op de openbare ruimte neemt toe. De trek van huishoudens uit Amsterdam naar de regio is weer op gang gekomen. Dat leidt tot stijgende prijzen in de hele regio. Gecombineerd met de concentratie van werk in Amsterdam en rond Schiphol dreigt het verkeerssysteem op (inter)nationaal, regionaal en lokaal niveau vast te lopen. Ook is voor een leefbare metropool nabijheid van kwalitatief goede groene ruimte belangrijk. Nieuwe opgaven op het gebied van klimaat-bestendigheid, energietransitie en circulaire transitie vragen ook om ruimte. Ze hebben grote gevolgen voor de inrichting van stedelijk gebied en de landschappen.

De sociale samenhang in de regio staat onder druk. Economische tweedeling en segregatie op basis van inkomen, opleidingsniveau of afkomst dreigt ervoor te zorgen dat kansen in de MRA ongelijker verdeeld raken en de MRA er niet meer voor iedereen is.

Haarlemmermeer in de metropoolregio

Haarlemmermeer zorgt voor verbinding op verschillende schaalniveaus. Door de aanwezigheid van de nationale luchthaven Schiphol verbindt Haarlemmermeer Nederland met de rest van de wereld. De gunstige ligging van onze gemeente tussen de noordelijke en zuidelijke Randstad maakt ons de verbindende schakel tussen de grote steden. Meer ingezoomd op de regio maakt het oostelijk deel van de gemeente – als knooppunt benoemd in de regio - onderdeel uit van de zogenaamde zuidwestcorridor. Dat is het woon-, werk- en recreatiegebied van Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp. Deze regio is van grote betekenis voor de verdere ontwikkeling van de internationale concurrentiekracht van de metropoolregio.

Onze gemeente ligt in het verlengde van twee groene scheggen van Amsterdam, de Westeinderscheg (inclusief Ringvaart en Ringdijk) en de Spaarndammerscheg (verlengde van de Brettenzone). Dit maakt onze positie binnen het landschap van de regio van groot belang. De westzijde van Haarlemmermeer, van Buitenkaag tot Buitenhuizen, vormt een laatste groene, relatief open ruimte tussen de verstedelijking van de binnenduinrand en Bollenstreek en de kernen in Haarlemmermeer. Dit is een belangrijk uitloopgebied voor alle kernen aan beide zijden van de westelijke Ringvaart. De Ringdijk en Ringvaart als geheel hebben de potentie een regionaal Ringpark te worden.

Het belang van het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp is groot. Dit draagt bij aan een robuuste oplossing voor veilig in- en overstappen van OV-reizigers in de Schipholknoop. Dit voorziet ook in een goed bereikbare corridor tussen Hoofddorp en Amsterdam voor de toekomst. Dit biedt kansen voor de ontwikkeling van de stationsomgeving Hoofddorp, Stadscentrum Hoofddorp, Hoofddorp Centrum en de Oostflank van Haarlemmermeer als entree van de metropoolregio.

Haarlemmermeer heeft een aantal bijzondere lokale kwaliteiten. Die zijn een unieke aanvulling op de vestigingsmilieus in de regio:

- De hoog- én laagdynamische zones in Haarlemmermeer: In de hoogdynamische Oostflank zijn de grootschalige werklocaties, nabij spoor- en de rijkswegen A4, A5 en A9 en Schiphol. Deze zone is nauw verbonden met de laagdynamische zone aan de westkant van Haarlemmermeer met een gevarieerd aanbod aan woonmilieus (stedelijk, suburbaan, landelijk). Daar voeren kwaliteit van wonen, recreatie en agrarische bedrijvigheid de boventoon.
- Een sterke landschappelijke structuur gebaseerd op de oorspronkelijke inrichting voor agrarisch gebruik na de droogmaling van het Haarlemmermeer. Daardoor is nu nog steeds de openheid van het landschap te beleven. Dat geldt ook voor het eeuwenoude landschap van de open veenpolders in het noorden met de Spaarndammerdijk en Inlaagdijk als zuidelijke dijken van het Oer-IJ. Het diverse agrarisch gebruik geeft kansen om de moestuin van de metropool te worden.
- Het netwerk van waterverbindingen (recreatief en voor beroepsvaart) en doorgaande landschappelijke structuren als drager voor (langzaam verkeer) routes.
- Monumenten die de geschiedenis van Haarlemmermeer vertellen. De Geniedijk, Vijfhuizerdijk en Lieweg, de acht forten en fortterreinen maken onderdeel uit van de Stelling van Amsterdam. Daarmee staat Haarlemmermeer op de Werelderfgoedlijst UNESCO. De Spaarndammerdijk en het dorp Spaarnwoude met de Stompe Toren kennen een veel oudere historie. Andere unieke monumenten zijn de drie gemalen van de Haarlemmermeerpolder (Cruquius, Lijnden en Leeghwater), het complex van sluisjes en bebouwing van de suikerfabriek in Halfweg en de verschillende typen boerderijen in de Haarlemmermeerpolder als getuigen van de pioniers uit alle windstreken.
- De groeiende ICT-sector in de Oostflank van Haarlemmermeer, met veel datacenters in de nabijheid. Dit maakt Haarlemmermeer een interessante vestigingsplaats voor kennisintensieve zakelijke dienstverlening. Dat is momenteel de sterkst groeiende en internationaal meest concurrerende economische sector.

Haarlemmermeer en de zuidvleugel van de Randstad

Aan de zuidzijde grenst Haarlemmermeer aan gemeenten die deel uit maken van het regionale samenwerkingsverband Holland Rijnland. Met een belangrijke stedelijke ontwikkeling liggen er voor dit gebied grote ruimtelijke opgaven. Dat is vooral zo vooral langs de as Katwijk-Leiden-Alphen a/d Rijn, inclusief het daarbij behorende groenblauwe raamwerk en de economische ontwikkelingen in Leiden en in de Greenports, liggen er voor het gebied Holland Rijnland grote ruimtelijke opgaven. Wat betreft de infrastructurele verbindingen tussen de Greenports (en de heroverweging ervan), Schiphol en de stedelijke kernen in Holland Rijnland ligt er een gezamenlijke opgave met Haarlemmermeer. Holland Rijnland ligt tussen Haarlemmermeer en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Hoewel dit niet zo zeer een opgave voor Haarlemmermeer is, is het interessant om te beschouwen welke rol wij kunnen spelen in het beter verbinden van de metropoolregio's in Nederland.

Wat willen we bereiken?

Wij willen dat de MRA zich verder ontwikkelt als internationaal concurrerende metropool met lokale kwaliteiten. Haarlemmermeer benut haar regionale positie door bij te dragen aan het versterken van de zuidwestcorridor en de internationale concurrentiekracht van de metropoolregio. Uitgangspunt hierbij is dat dit een gunstig effect heeft op de kwaliteit van het leef- en werkklimaat in Haarlemmermeer. Behoud, versterking en beheer van het karakteristieke landschap is daarbij een belangrijk element.

Wij willen onze (schakel)positie tussen de noordelijke en zuidelijke Randstad benutten en zorgen voor een betere verbinding met de zuidelijke Randstad. Het gaat hierbij niet alleen om de dubbeldorpen maar ook over het verbeteren van de regionale mobiliteit (afstemming van openbaar vervoer systemen) en de landschappelijke groenblauwe verbindingen.

Wat gaan we doen?

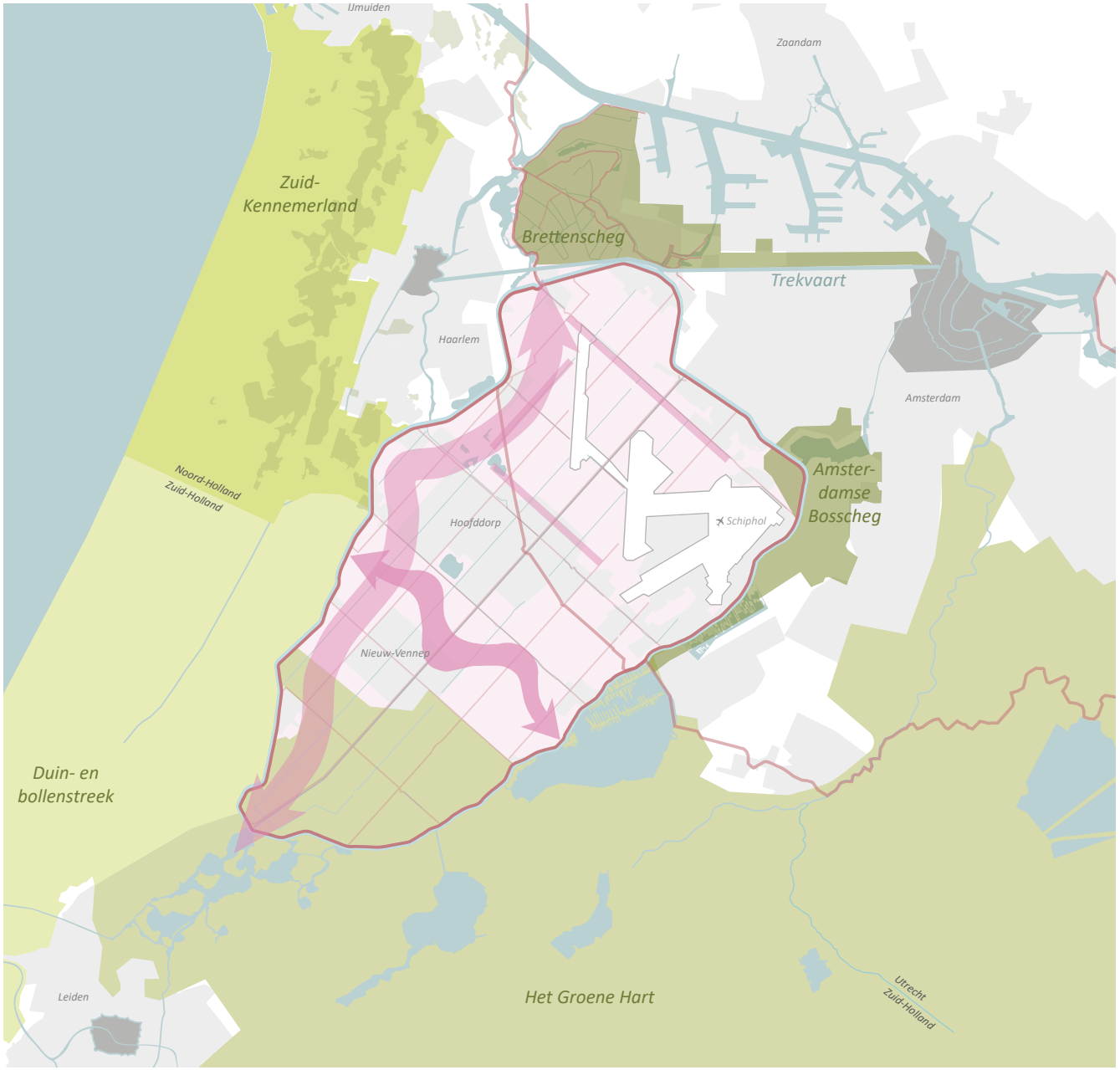
De MRA wil haar internationale concurrentiepositie behouden en waar mogelijk versterken. Daar is een schaalsprong voor nodig op het gebied van verstedelijking en mobiliteit.

Het verder ontwikkelen van de regio is niet alleen een zaak van lokale en regionale overheden. Bewoners, bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen, belangenorganisaties, aanpalende regio's, het Rijk en investeerders worden uitgenodigd om een rol te pakken bij de metropool in ontwikkeling. Regionaal wordt ontwikkelen met behoud van het landschap gestimuleerd.
Als de economische kerngebieden in Nederland beter met elkaar verbonden zijn, kunnen deze beter als een netwerk gaan functioneren. Het verbinden van de metro in de regio Amsterdam en de Randstadrail in de regio Rotterdam kan hierin een positieve rol spelen. Deze opgave is primair voor de metropoolregio's, de provincies Noord- en Zuid-Holland en het Rijk. Voor ons is het goed om deze opgave te definiëren en op het netvlies te houden bij toekomstige ontwikkelingen.

Wat is daarvoor nodig?

De verstedelijkingsstrategie van de metropoolregio richt zich op ontwikkelingen in het gebied tot 2050. Het geeft in hoofdlijnen een onderbouwde beschrijving van de ontwikkeling op bijvoorbeeld het vlak van economie, klimaat, demografie, energietransitie, woningbouw, mobiliteit, bezoekers, voorzieningen en culturele trekkers, ruimtedruk en leefbaarheid, betaalbaarheid en segregatie. Specifiek gaat het erom hoe de schaalsprong die de regio doormaakt in goede banen wordt geleid, hoe de bijbehorende verbindingen gestalte krijgen en hoe de verstedelijkingsopgave wordt gefinancierd. Hierbij is

Kaart: Haarlemmermeer in omliggende landschappen



aandacht voor de verschillende schaalniveaus. Het Rijk en de MRA werken in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid aan de mobiliteitsvraagstukken uit die voortkomen uit de Verstedelijkingsstrategie voor de MRA.

Van groot belang voor de metropoolregio zijn de ontwikkelingsassen, zoals Zuid West Amsterdam-Schiphol-Haarlemmermeer (ZWASH). De inzet is om investeringen te doen waar ze het meeste nut hebben voor de ruimtelijke economische ontwikkeling van de regio. De focus op knooppuntontwikkeling is goed, maar daarbij moeten we de noodzakelijke suburbane ontwikkelingen en landschappelijke ontwikkeling als tegenwicht van de stedelijke ontwikkeling in de metropoolregio niet uit het oog verliezen. Voorwaarde voor de verstedelijkingsopgave van de metropoolregio is dat voldoende grootschalige investeringen in infrastructuur en groen en recreatie worden gedaan. De kansen van het gebied rondom station Hoofddorp kunnen aansluiten bij de internationale functie en uitstraling van de corridor Zuidwest Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp. Er moet een schaalsprong plaatsvinden om de internationale entree van Nederland te versterken. Daarbij moet ook gekeken worden naar de rol als groene contramal en de verbinding met de zuidelijke Randstad; Holland Rijnland en metropoolregio Rotterdam.

Het is niet alleen van belang om aan te sluiten op de ontwikkelingsassen voor verstedelijking, maar ook om aan te sluiten op de groene scheggen van Amsterdam. Ooit ingezet in het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP) uit 1935, is het nu tijd deze groene structuren te verlengen. De gemeenten rond ons groeien door tot aan onze grens. De groene scheggen zijn op regionale schaal een tegenhanger voor de verstedelijking. Ze geven lucht en bieden ruimte voor ontspanning, klimaatadaptatie en waterberging. Aan de westkant van Haarlemmermeer is het ook noodzakelijk ruimte te houden voor groen, stadslandbouw en recreatie. PARK21 is een schakel tussen duinen en het groen in de westflank en de Westeinderplas en Westeinderscheg aan de oostkant. Daarmee is PARK21 een cruciale schakel in de regionale groenstructuur.
De Ringdijk is zelf een sterke route, die veel rondjes binnen en buiten de polder mogelijk maakt. De doorgaande Ringvaart is een belangrijke schakel in het waternetwerk van de Hollandse plassen en Hollandse steden (Amsterdam, Haarlem, Leiden, Rotterdam). De Ringdijk en Ringvaart bieden op regionale schaal een verbindende schakel tussen landschappen en parels binnen en buiten de gemeente. Ze kunnen uitgroeien tot een regionaal Ringpark.

III LAAG | De thema's en opgaven

Laag III beschrijft 'De thema's en opgaven'. De onderwerpen uit het rad van de leefomgeving zijn onze leidraad. We leggen dwarsverbanden tussen thema's en opgaven.

Per onderwerp uit het rad van de leefomgeving beschrijven wij waar we staan, wat er aan de hand is, wat we willen bereiken, wat we gaan doen en wat daarvoor nodig is. We volgen het rad rechtsom. We beginnen met de thema's uit de bovenkant van het rad. Dat zijn de onderwerpen die gaan over de bescherming van de fysieke leefomgeving. Daarna volgen onderwerpen die te maken hebben met het vervullen van maatschappelijke behoeften en aan de onderkant van het rad staan.

Gezondheid 42
Milieukwaliteit: geluid 50
Milieukwaliteit: geluidsadaptief bouwen 53
Milieukwaliteit: lucht 54
Milieukwaliteit: divers 58
Milieukwaliteit: ondergrond 60
Milieukwaliteit: bodem 64
Veiligheid 66
Omgevingsveiligheid 69
Water en klimaat(adaptatie) 71
Landschap en groen 76
Omgevingskwaliteit 84
Natuur en biodiversiteit 89
Erfgoed 93
Landbouw 95
Glastuinbouw 99
Economie 101
Commerciële voorzieningen 106
Luchthaven en luchtvaart 108
Wonen 115
Mobiliteit 119
Openbare ruimte 126
Energie 128
Datanetwerk en virtueel netwerk 134
Toerisme en verblijf 137
Sporten, spelen en bewegen 140
Maatschappelijke voorzieningen 142
Sociaal welzijn 143
Grondstoffen, circulariteit en afval 145


KLIMAAT
Geen overlast door gevolgen van klimaatverandering (wateroverlast, droogte, hittestress)
Klimaatneutraal wonen, werken en bewegen
VEILIGHEID
Verkeersveilig verplaatsen
Veilige en toegankelijke gebouwen en voorzieningen
Beperking van overstromingsrisico's
Beperking van risico's externe veiligheid
Sociaal veilige woon- en werkomgeving
Verantwoordelijk verzamelen en gebruiken van data in fysieke leefomgeving
NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
Beperking van effecten van het natuurlijke grondwatersysteem (wellen & kwel), met name verzilting en voedselrijker worden van de bodem
Beperking van effecten van bodemdaling (in veengebieden)
MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
Zo schoon mogelijke lucht, ondergrond, oppervlakte- en grondwater
Zo beperkt mogelijke hinder van geluid, licht, stank of straling
Gezond binnenklimaat
Gezonde bouwmaterialen en toepassingen daarvan
Bewegen en sporten in een gezonde omgeving
NATUUR EN LANDSCHAP
Herstel en ontwikkeling van biodiversiteit (flora en fauna)
Herkenbaar, aantrekkelijk en beleefbaar landschap
Voldoende ruimte om te kunnen bewegen in natuur, landschap en openbare ruimte
Aandacht voor cultuurhistorie en erfgoed
Bescherming van de fysieke leefomgeving door
Veilige en gezonde fysieke leefomgeving
Goede omgevingskwaliteit
Onze inwoner wil
Aantrekkelijke woonomgeving
Economisch vitale werkomgeving
Vervullen maatschappelijke behoeften door
WELZIJN
Sociale samenhang
Mee kunnen doen in de samenleving
Toegang tot werk, school, zorg, voorzieningen en verenigingen
NATUURLIJKE HULPBRONNEN
Schoon en veilig drinkwater
Zorgvuldig gebruik van land, bodem en water
Benutten van zon, wind, geothermie en water als hernieuwbare energiebron
Veilig, gezond en betaalbaar voedsel
WONEN EN WOONOMGEVING
Goede verbinding naar omliggende kernen en steden met goede mobiliteitsconcepten
Ruim aanbod aan voorzieningen (winkel, sport, recreatie, maatschappelijk, scholen, gezondheid, cultuur)
Ruim en divers aanbod aan woningen, inspelend op woonwensen (inclusief zorgconcepten)
Aantrekkelijke, toegankelijke en goed onderhouden woonomgeving
RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
Stabiel en hoogwaardig netwerk van digitale infrastructuur
Goed bereikbare woon- en werkgebieden voor verschillende modaliteiten, ingebed in regionaal netwerk
Toekomstbestendig energienetwerk dat klaar is voor energietransitie
Aantrekkelijke vestigingslocaties, inspelend op vestigingsfactoren (en beweging daarin)
ECONOMIE
Diversiteit in werkgelegenheid
Vitale, duurzame en concurrerende economische sectoren
Vermogen om aan te passen aan nieuwe situaties (adaptief)
Mogelijkheden voor vergroten of toepassen kennis en innovatie (b.v. circulariteit)

Laag III De thema's en gebieden: samenvatting ambities

Lees hier de samenvatting van wat we willen bereiken in de fysieke leefomgeving. Dit zijn onze ambities voor een gezonde, veilige en leefbare omgeving. Eerst bespreken we de onderwerpen die gaan over het vervullen van maatschappelijke behoeften ('onderkant' rad van de leefomgeving), daarna de onderwerpen die gaan over bescherming van de leefomgeving ('bovenkant' rad van de leefomgeving).

Bescherming van de fysieke leefomgeving

Gezondheid

We zorgen voor een gezonde fysieke leefomgeving door de leefomgeving te beschermen:

- Lucht, bodem en ondergrond, oppervlaktewater en grondwater zijn zo schoon mogelijk.
- We zorgen dat er zo beperkt mogelijke hinder is van geluid, licht, geur of magneetvelden.
- De verantwoordelijkheid voor een gezonde en schone leefomgeving delen we met alle gebruikers van de fysieke leefomgeving. We wijzen daar alle gebruikers op.

Een leefomgeving die de gezondheid bevordert:

- Streven naar het blijven van koploper zijn waar het gaat om een inclusieve en toegankelijke samenleving.
- Initiatieven voor een rookvrije leefomgeving faciliteren.
- We zorgen voor een beweegvriendelijke leefomgeving door onze bestaande en nieuwe wijken hierop in te richten.
- We nodigen uit tot wandelen en fietsen – naar werk, sport en voorzieningen - door een fijnmazig en goed fiets- en wandelnetwerk.
- We behouden en versterken waar mogelijk ons sport-, speel en beweeglandschap.
- We scheppen de ruimte voor rust en ontspanning in tuinen, openbare ruimte, speelplaatsen, parken en groengebieden.
- We richten onze voorzieningen, parken en openbare ruimte in op een manier dat iedereen – jong of oud, met of zonder beperking – mee kan doen: een inclusieve en toegankelijke leefomgeving.
- We zorgen voor ontmoetingsplaatsen in voorzieningen en openbare ruimte. Met een sociaal duurzame inrichting, gericht op ontmoeting en 'meedoen', bevorderen we de gezondheid.
- We dagen ons bedrijfsleven uit om de gezondheid van werknemers te bevorderen.

Milieukwaliteit: geluid

- We streven naar bescherming van mensen in woningen, in andere geluidgevoelige gebouwen en op geluidgevoelige locaties tegen te hoge geluidsbelastingen door wegverkeer, railverkeer, vliegverkeer en industriebronnen.
- We willen zorgdragen voor een – in zoveel mogelijk gevallen - akoestisch goed woon- en leefklimaat om de gezondheid van inwoners te borgen. Overlast door geluid kan immers leiden tot (slaap)verstoring en gezondheidsklachten.

Geluidadaptief bouwen

We streven ernaar om met geluidadaptief bouwen geluidsniveaus te verminderen of de perceptie van geluid te beïnvloeden.

Milieukwaliteit: lucht

Onze ambitie in deze visie is de balans tussen ruimtelijke en economische ontwikkelingen en verbetermaatregelen te laten doorslaan naar het verbeteren van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst te behalen.

- We willen dat onze kinderen geen astma en andere luchtwegklachten ontwikkelen omdat ze in hun jonge jaren langdurig langs een drukke weg hebben gespeeld en/of gewoond.
- We willen voorkomen dat inwoners met zwakke longen in situaties terecht komen dat ze aan te hoge concentraties van fijnstof worden blootgesteld.
- We vinden het belangrijk dat binnen de gemeente een nauwere samenwerking is tussen de beleidsvelden gezondheid en milieu. We bevorderen en intensiveren deze samenwerking.
- We willen de luchtkwaliteit in samenhang en op integrale wijze oppakken. Het is belangrijk dat bij de ontwikkeling van andere beleidsterreinen (zoals mobiliteits-, energie- en ruimtelijk beleid) rekening wordt gehouden met verbetering van de luchtkwaliteit voor het behalen van gezondheidswinst.
- We willen samenwerken met andere partijen en organisaties om gezamenlijk gezondheidswinst te realiseren.

- Voldoende afstand houden tot de weg is ons uitgangspunt als het gaat om realiseren van gevoelige bestemmingen, zoals woningen. Het advies van de GGD, om het beschermen van de gezondheid te regelen vanuit het principe afstand houden en verkeersintensiteit in plaats van toetsing aan concentraties, is hiermee ook ons uitgangspunt.
- De GGD-richtlijn om geen nieuwe gevoelige bestemmingen te realiseren binnen een afstand van 50 meter van een weg met minimaal 10.000 mvt/etmaal vraagt naar ons oordeel meer nuance en differentiatie. Deze richtlijn kent namelijk maar één type 'drukke weg' en bijbehorende afstandsmaat, terwijl meerdere situaties met bijbehorende afstandsmaten denkbaar zijn. Ook het belang van woningbouw moet hierbij goed worden afgewogen. Hiervoor zal een aparte beleidsnotitie worden opgesteld. Uiteraard zijn extreme afwijkingen van de GGD-richtlijnen ongewenst.

Milieukwaliteit: divers

- Wij willen dat inwoners, bezoekers en werknemers zo min mogelijk gehinderd worden door (de effecten van) licht, geur, magneetvelden, straling of trilling. Het zorgvuldig toedelen van functies kan toekomstige overlastsituaties voorkomen.

Milieukwaliteit: ondergrond

- Wij willen zorgdragen voor de ondergrond.
- Wij willen de ondergrond een rol laten spelen bij de bescherming van onze leefomgeving en het bereiken van maatschappelijke doelen als zorgvuldig ruimtegebruik, omgevingskwaliteit, energietransitie, klimaatadaptatie, gezonde leefomgeving, aantrekkelijk landschap of toekomstbestendige landbouw. Waar nodig benutten we stedelijk programmeren, omdat we daarmee doelen kunnen combineren.

Milieukwaliteit: bodem

Wij hanteren in ons bodembeleid de volgende uitgangspunten:

- De gezondheid van de mensen moet zo veel mogelijk worden beschermd.
- De chemische bodemkwaliteit mag niet verslechteren.
- De kwaliteit van de bodem moet zo zijn dat de functies wonen, werken, infrastructuur, natuur en landbouw op een verantwoorde wijze toegewezen kunnen worden en mogelijk zijn.
- Vanuit duurzaamheid denkend worden hergebruiksmogelijkheden van vrijkomende grond optimaal gefaciliteerd.
- Vrijkomende grond en bagger wordt zo dicht mogelijk bij de herkomstlocatie hergebruikt.
- Eigenaren en gebruikers van gronden dragen zoveel mogelijk bij aan het verbeteren van de bodemkwaliteit.
- Het toepassen van grond mag niet tot ongewenste effecten leiden voor kwetsbare ecosystemen (zoals het ophogen van veengebied).
- Indien nodig voor de bescherming van onze bodem, stellen we eigen beleid op voor nieuwe bedreigingen van de bodem.

Veiligheid

Wij streven ernaar dat inwoners, ondernemers en bezoekers in Haarlemmermeer veilig zijn, zich veilig voelen en bereid zijn samen met professionele partners de veiligheid te vergroten.
Daarbij is prioriteit toegekend aan:

- Verbeteren van het veiligheidsgevoel in de eigen buurt.
- Versterken van de keten 'zorg-veiligheid': we willen de woon- en leefsituatie van inwoners verbeteren, overlast voor de omgeving verminderen, recidive en escalatie voorkomen en bijdragen aan de sociale kwaliteit in wijken en kernen.
- Aanpak van ondermijning/ georganiseerde criminaliteit: we willen en moeten voorkomen dat de onderwereld verweven raakt met de bovenwereld zodat de rechtsorde in gevaar kan komen.
- Integraal samenwerken aan contraterrorisme, extremisme en radicalisering: de problematiek op dit gebied willen we zeer beperkt houden.

Omgevingsveiligheid

- Wij willen een zo veilig mogelijke leefomgeving in Haarlemmermeer voor mens, dier en milieu.
- Ongewenste (fysieke) veiligheidsrisico's moeten tot een aanvaardbaar minimum beperkt blijven. Dit doen we door te zorgen voor veilige bouwwerken en omgeving, door onze inwoners zelfredzaam en 'samenredzaam' te laten zijn, door (zeer) kwetsbare groepen te beschermen en door te zorgen voor een effectieve hulpverlening bij crises en rampen.

Water en klimaat(adaptatie)

Om te komen tot een robuust, duurzaam en klimaatbestendig watersysteem zetten we in op twee sporen; (1) het vergroten van klimaatbestendigheid en (2) het verbeteren van de waterkwaliteit. Klimaatbestendigheid kan vergroot worden door de gevolgen en schade van de effecten van klimaatverandering (hitte, droogte, wateroverlast en overstroming) zoveel mogelijk te beperken al dan niet te voorkomen. De waterkwaliteit wordt verbeterd door bewust om te gaan met (de hoeveelheid) schoon en vuil water in natuur-, landbouw- en stedelijke gebieden.

Landschap en groen

We willen onze landschappen voorbereiden op deze toenemende vraag naar aangename ruimte om te verblijven, ontspannen en gebruiken. Dat doen we door de typerende landschappen te versterken en beter toegankelijk te maken.
Met het realiseren van deze groen- en landschapsopgave willen we:

- bijdragen aan een aantrekkelijk verblijfs- en vestigingsklimaat voor zowel inwoners als ondernemers;
- bijdragen aan grote maatschappelijke opgaven, zoals een gezonde leefstijl, meer biodiversiteit, tegengaan van hittestress en klimaatadaptatie;
- het landschappelijke raamwerk (lanen, polderlinten, waterlopen, dijken) als drager benutten voor recreatieve routes. Deze verbindingen zijn een onderdeel van en aanvulling op een uitgekiend netwerk van (snel) fietsroutes en zullen op een logische manier aansluiten op de routes in de kernen;
- energietransitie en andere grote opgaven passend krijgen in oorspronkelijke polder en de ruimtelijke dragers;
- goede landschappelijke inpassing van alle opgaven (erfbeplanting, inpassing nieuwe bebouwing, natuurinclusief).

Omgevingskwaliteit

Omgevingskwaliteit is van ons allemaal en komt als bovenliggende doelstelling breed terug in veel van ons beleid. Of het nu gaat om erfgoed, landschap, wonen, economie, mobiliteit of natuur.

- Met ontwikkelprincipes en duidelijke kenbare regels voor gebieden voeren we vooraf het juiste gesprek over kwaliteit. Dit helpt alle partijen die in het ontwerpproces in onze leefomgeving een rol spelen.
- Door de ontwikkelprincipes en kenbare regels beschermen we het buitengebied voor verrommeling en versnippering.
- We voorkomen dat de omgevingskwaliteit onder druk komt te staan door 'vermarkting' met als voorbeeld reclame.
- Door het beleid voor omgevingskwaliteit hebben we dialoog over ontwikkelingen en brengen we het karakter van de polders in balans met de dynamiek die uit de markt komt.

Natuur en biodiversiteit

- Wij willen biodiversiteit zichtbaar en beleefbaar maken voor de inwoners en bezoekers.
- Wij willen bereiken dat iedereen in Haarlemmermeer zich mede-eigenaar voelt van de natuur en zich in wil zetten voor het behoud hiervan. Dit geldt voor inwoners, ondernemers, bezoekers en voor de gemeente.
- Wij willen het beheer van het eigen areaal richten op versterking van de biodiversiteit.
- Wij willen een variatie aan biotopen met daarin vitale populaties van planten- en diersoorten en verbindingen tussen de leefgebieden behouden en realiseren.
- Wij willen kansen aangrijpen om de biodiversiteit te vergroten waar zich mogelijkheden voordoen.
- Wij willen met zorg omgaan met de ecologische kwaliteiten van de stedelijke omgeving en het buitengebied.

Erfgoed

We geven erfgoed een meer centrale rol door erfgoed als inspiratiebron te gebruiken. We houden erfgoedparels in stand en zetten erfgoed als middel in tijdens ontwerpprocessen voor ruimtelijke en maatschappelijke kwaliteitsimpulsen. Voor erfgoed dat onmisbaar is om het karakter van Haarlemmermeer te laten zien, streven we naar een juridische status als beschermd erfgoed.
Op die manier willen we:

- Het verhaal van Haarlemmermeer beter zichtbaar en beleefbaar maken voor inwoners, ondernemers en bezoekers.
- Inzetten op het in standhouden en versterken van het nog aanwezige erfgoed, zowel boven- als ondergronds.
- Verbindingen met erfgoed leggen bij stedelijke- en landschappelijke ontwikkelingen.
- Immaterieel en materieel erfgoed met elkaar verbinden.
- De synergie tussen landschap, erfgoed, monumenten en kunst versterken.
- Hergebruik en herbestemmen van erfgoed verder stimuleren.
- Een integrale benadering bewerkstelligen – door aansluiting en inbedding te zoeken van erfgoed bij andere beleidsterreinen als vrijetijdseconomie, ruimtelijke ontwikkeling en het sociale domein.

Vervullen maatschappelijke behoeften

Landbouw

Wij willen een economisch sterke agrarische sector en een vitaal platteland in balans met haar omgeving.

- Wij vinden niet alleen de voedselproductie en de werkgelegenheid die deze economische sector biedt van belang, maar ook de maatschappelijke en landschappelijke waarde. In feite zijn de agrarisch ondernemers beheerders van een groot deel van het Haarlemmermeerse landschap. Zij zorgen daarmee voor de openheid van het landschap en behoud van de cultuurhistorische waarde en het erfgoed van de polder. Dit biedt onze inwoners rust en ontspanningsruimte in de verstedelijkte omgeving.
- Bovendien bieden sommige agrarische bedrijven zorg en educatie. Daarmee maakt het agrarisch landschap onze gemeente tot een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor

wonen en werken, uniek in de Randstad. Wij hechten grote waarde aan al deze waarden die de agrarische sector in zich heeft.
- Wij willen de sector ondersteunen bij de transitieopgaven.

Glastuinbouw

In Rijsenhout staan economisch gezonde en florerende bedrijven, waar we ons voor inzetten. Anderzijds zijn er leefbaarheidsproblemen doordat de sierteelt percelen heeft verlaten en er daar geen functie of weinig perspectief is. Ook de langjarige (boven)regionale reservering voor sierteelt/ glastuinbouw wordt in het kader van een leefbaar en duurzaam Rijsenhout geplaatst.

Economie

Naar een toekomstbestendige en veerkrachtige economie
- waar mensen werk doen dat aansluit bij hun opleiding en ambitie in een veilige, gezonde en prettige werkomgeving;
- waar ondernemers vanuit de dynamiek hun kansen pakken;
- waar maatschappelijke verbondenheid een belangrijke waarde is van het ondernemerschap;
- waar ruimte geboden wordt aan onderzoeken en experimenteren en innovatie wordt gestimuleerd;
- waar een breed palet aan sectoren elkaar onderling versterkt en zorgen voor een weerbare en toekomstbestendige economische structuur en diversiteit;
- waar de verbindingen en bereikbaarheid uitstekend zijn.

Commerciële voorzieningen

- We willen een toekomstbestendige voorzieningenstructuur waarbinnen ruimte bestaat voor ondernemerschap, dynamiek en innovatie.
- We zetten in op concentratie in toekomstbestendige centra, het stimuleren van kwaliteit en diversiteit in centra en de basis op orde in centra. Dit vinden wij voor onze inwoners, ondernemers, bezoekers en de werknemers van belang voor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de gemeente.

Luchthaven en luchtvaart

- We willen een toekomstbestendige luchthaven die in samenhang met de omgeving wordt ontwikkeld. We moeten de balans behouden tussen leefbaarheid voor inwoners en het behoud van het internationale netwerk op Schiphol. Dat houdt in een gemeente waar onze inwoners goed en gezond kunnen wonen, leven en werken en een economisch sterke en bereikbare luchthaven die in samenhang met de omgeving en met behulp van innovatie kan worden ontwikkeld.
- Wij willen dat de luchtkwaliteit verbetert en dat geluidsoverlast door vliegverkeer afneemt. Ook streven we naar mogelijke maatregelen tegen grondgeluid. Daarnaast willen we een betere nachtrust door een nachtsluiting. Hierbij mogen nachtvluchten niet worden verplaatst naar de randen van de nacht.
- Wij richten ons op de kansen die de luchthaven biedt voor een toekomstbestendige ontwikkeling, innovatie en verduurzaming van de luchthavenregio en op nieuwe middelen om met hinder om te gaan. Bij deze ontwikkeling hoort een goede aansluiting tussen arbeidsmarkt en onderwijs. Daarnaast wordt ook gewerkt aan diversificatie.
- Wij willen geen uitbreiding van het banenstelsel met een parallelle Kaagbaan en/of andere aanpassingen van het banenstelsel die nadelig uitpakken voor onze inwoners.
- Wij willen ruimte om voldoende woningen te bouwen met goede ruimtelijke ordening vanwege de toenemende woningbehoefte in de metropoolregio. Hiervoor is maatwerk nodig en dienen we niet alleen uit te gaan van berekende geluidscontouren. Ook kleinschalige woningbouw moet op beperkte schaal mogelijk zijn voor de vitaliteit van sommige kernen. Ook is ruimte in de regelgeving vanuit het Rijk nodig. Als er aanvullende beperkingen vanuit het Rijk komen door bijvoorbeeld nieuwe rekenregels voor cumulatie van geluid brengt dit mogelijk nieuwe beperkingen met zich mee.
- Wij willen dat naast de luchtzijdige, ook de landzijdige veiligheid en bereikbaarheid gewaarborgd zijn (waaronder het doortrekken van de Noord-Zuidlijn).

Wonen

- We willen door nieuwbouw mogelijk te maken bijdragen aan een toegankelijke woningmarkt.
- We willen een diverser aanbod van woonmilieus: van (sterk) stedelijk in Hoofddorp tot centrum dorps en landelijk in de kleinere kernen.
- We willen meer diversiteit in prijs- en eigendomscategorieën; de beschikbaarheid van betaalbare woningen willen we vergroten.
- We willen goede huisvesting voor verschillende doelgroepen.
- We willen een vitale, toekomstbestendige en kwalitatief goede woningvoorraad in aantrekkelijke wijken en kernen.
- We willen een toekomstbestendige, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving voor onze inwoners behouden en versterken.

Mobiliteit

- Wij willen voor onze inwoners vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen.
- Wij willen ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen'. Daar waar het infrastructuur betreft, willen wij vooroplopen in het faciliteren van nieuwe technologie.
- Wij willen een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst.
- Wij willen bestaande knelpunten in het netwerk oplossen.
- Wij willen overlast van mobiliteit zoveel mogelijk beperken.
- Wij streven naar een afname van het aantal verkeersslachtoffers.
- Wij willen nieuwe ruimtelijke plannen ontwikkelen op de juiste plekken. Hierbij zorgen we dat ketenmobiliteit goed georganiseerd is.
- Wij stemmen onze ambities en ontwikkelingen af met regio, Rijk en bedrijfsleven.
- Wij richten ons op het verminderen van vervuilende mobiliteit en het verduurzamen van mobiliteit.
- Wij monitoren de algehele status van ons mobiliteitssysteem.

Openbare ruimte

- We willen dat de inrichting, beheer en onderhoud van onze openbare ruimte bijdraagt aan de benoemde kernwaarden voor openbare ruimte en bijbehorende ambities.
- De inrichting en het beheer van de ruimte sluit aan op de herkenbaarheid en identiteit van de betreffende plek, waaronder de verschillende woonmilieus zodat sprake is van diversiteit in de openbare ruimte.
- De openbare ruimte is aantrekkelijk en veilig ingericht, toegankelijk voor iedereen en nodigt uit tot gezond bewegen.
- Er wordt rekening gehouden met de klimaatadaptieve wensen en het bijdragen aan de gewenste biodiversiteit.
- De samenleving waardeert de openbare ruimte.
- De openbare ruimte heeft herkenbare groen- en waterstructuren die logisch aansluiten op groene structuren buiten het bebouwde gebied. Een groene inrichting speelt een belangrijke rol bij een kwalitatief goed ingerichte leefomgeving.
- Het beheer wordt financieel slim aangepakt, is doelmatig en duurzaam.

Energie

We willen dat warmte, elektriciteit en brandstoffen die in Haarlemmermeer gebruikt worden in 2050 volledig afkomstig zijn uit duurzame bronnen. Een deel daarvan wordt ook lokaal geproduceerd.

- Voor warmte betekent dat er lokale warmtebronnen moeten komen om aardgas te vervangen.
- Voor elektriciteit geldt dat we lokaal in theorie genoeg kunnen opwekken met zonnepanelen en windturbines om onze woningen, lokale bedrijven en lokaal transport van stroom te voorzien.
- We willen dat de energie-infrastructuur die hiervoor nodig is goed ruimtelijk en landschappelijk ingepast wordt en slim gebruikt wordt.

Datanetwerk en virtueel netwerk

- Inwoners en ondernemers hebben de mogelijkheid om te beschikken over snel internet.
- Digitale diensten die wij zelf aanbieden worden zo inclusief als mogelijk voor onze inwoners en ondernemers.
- Data die in de publieke ruimte worden verzameld, of data die door de gemeente of in opdracht van de gemeente worden geproduceerd zijn zoveel mogelijk vrij en openbaar toegankelijk voor inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties.
- De netwerken in onze fysieke leefomgeving worden zo ingepast en georganiseerd dat er geen sprake is van verrommeling, inefficiënt ruimtegebruik of andere nadelige effecten voor de leefomgeving.
- Het is duidelijk waar en waarom wij data verzamelen en hoe mensen inzicht krijgen in deze data die over hen verzameld is.
- Inwoners en bezoekers hebben de keuze of hun data wordt verzameld in de publieke ruimte voor commerciële doeleinden of digitale diensten van de gemeente.
- Wij gaan sturen op de vestigingslocaties, inpassing en vergroening van datacenters. Hierbij willen we alleen de meest innovatieve en duurzame datacenters faciliteren.
- Ook stellen we een maximum aan de aansluitcapaciteit en het ruimtegebruik voor datacenters en sluiten we datacenters uit op locaties waar we ze niet willen. Hierdoor blijft er voldoende aansluitcapaciteit voor andere sectoren en houden we ruimte voor andere soorten bedrijvigheid op onze bedrijventerreinen.

Toerisme en verblijf

- We willen vooral inzetten op de mogelijkheden die toerisme biedt voor werkgelegenheid, verbinden en ontwikkelingen van inwoners en bedrijven.
- Haarlemmermeer verwelkomt bezoekers, omdat die helpen om diverse voorzieningen, zoals winkels, op peil te houden. De samenhang van het toeristische product met de diverse beleidsterreinen zoals sport, recreatie, cultuur uit zich in een aanbod voor bewoners en bezoekers met een grote belevingswaarde.
- Met ons beleid voor verblijfsaccommodaties willen we zorgen dat ons eigen toeristisch aanbod wordt versterkt. We streven naar een toekomstbestendig, evenwichtig en gediversifieerd aanbod van verblijfsaccommodaties in Haarlemmermeer.

Sporten, spelen en bewegen

- Onze ambitie is om onze inwoners, bezoekers en werknemers met sport en bewegen positief gezond te krijgen. Met positieve gezondheid bedoelen we dat mensen het vermogen hebben om zich aan te passen en zelf de regie te voeren, kijkend naar de fysieke, emotionele en sociale uitdagingen van het leven.

Maatschappelijke voorzieningen

- We willen het niveau van maatschappelijke voorzieningen de komende jaren efficiënter en optimaler inzetten.
- We willen in onze nieuwe wijken de maatschappelijke activiteiten en accommodaties realiseren op eenzelfde niveau. Om ditzelfde niveau voor de nieuwe woonwijken te bereiken gaan we niet alleen nieuwe accommodaties organiseren, maar ook het gebruik van bestaande accommodaties optimaliseren.
- We stemmen het voorzieningenniveau steeds af op de voorzieningen in aanpalende wijken of kernen, waaronder de dubbeldorpen.

Sociaal welzijn

- Inwoners ontwikkelen zich naar vermogen, participeren actief in de samenleving en ontplooien zich optimaal. Zij krijgen - waar nodig - hulp en ondersteuning gericht op het naar vermogen en zelfstandig deelnemen aan de samenleving. De fysieke leefomgeving draagt zoveel als mogelijk bij aan deze doelstelling.
- Bij ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving zorgen we dat de sociale leefomgeving deze veranderingen kan bijbenen.

Grondstoffen, circulariteit en afval

- We willen in Haarlemmermeer onderdeel zijn van een duurzame economie waarin grondstoffen worden hergebruikt.
- We kopen circulair in om het gebruik van primaire grondstoffen te beperken en innovatie te stimuleren.
- We richten een inzamelsysteem in dat inwoners helpt de hoeveelheid restafval te verminderen en afval te scheiden.

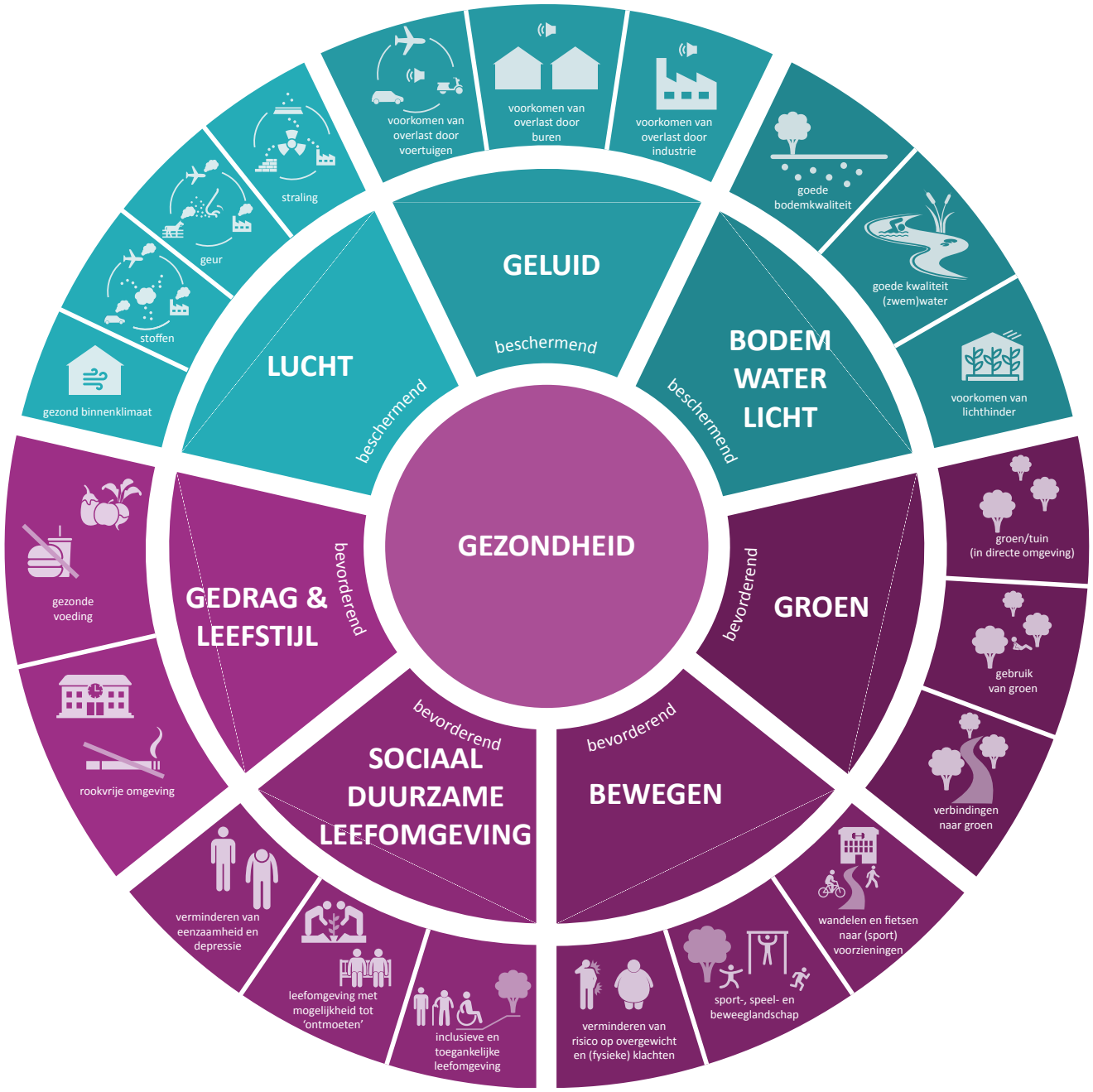
Gezondheid

Milieukwaliteit en gezondheid

We willen een gezonde leefomgeving voor onze inwoners en onze inwoners verleiden tot een gezonde en verantwoorde leefstijl. Gezondheidsbescherming gaat over milieuaspecten als geluid, lucht of bodem en is vaak opgenomen in ruimtelijk beleid of regelgeving. Gezondheidsbevordering gaat over een verantwoorde leefstijl en is vaak opgenomen in sociaal maatschappelijk beleid of regelgeving. Een gezonde omgeving die uitnodigt tot bewegen helpt mensen om gezonder te blijven. Daarom nemen we gezondheid mee in ons beleid voor de leefomgeving. De afbeelding laat de relaties zien tussen gezondheid en andere aspecten van de leefomgeving.

De omgeving waarin wij wonen, werken en recreëren heeft invloed op onze gezondheid. Een gezonde leefomgeving is een leefomgeving die als prettig wordt ervaren, die uitnodigt tot gezond gedrag en waar de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is. Een omgeving waar je al lopend of fietsend aan je dagelijkse beweging komt heeft een positief effect op de gezondheid. Een matige luchtkwaliteit of een lawaaiige omgeving heeft negatieve effecten.

De aanwezigheid van de luchthaven Schiphol en van meerdere grote rijks- en provinciale wegen in onze gemeente beïnvloeden de luchtkwaliteit en de ervaren geluidshinder. Daartegenover biedt Haarlemmermeer veel mogelijkheden voor recreatie in water- en groenrijke gebieden. Wij willen bij het ontwikkelen van onze woon- en werkomgeving zo vroeg mogelijk nadenken over gezondheid.



Maatschappelijke ontwikkelingen en sociale factoren beïnvloeden de gezondheid van inwoners. Zo worden mensen vaker aangesproken op hun zelfredzaamheid, is eenzaamheid een steeds groter maatschappelijk vraagstuk en roept de publieke opinie steeds luider om maatregelen tegen ongezonde gewoonten als roken en suikerrijke voeding. In ons programma Maatschappelijke Ontwikkeling staat als doel: "Inwoners ervaren zo min mogelijk sociale- en gezondheidsproblemen en ontwikkelen een verantwoorde leefstijl." Een verantwoorde leefstijl is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van inwoners zelf. Maar we willen een verbinding maken tussen preventie en de inrichting van de fysieke leefomgeving. Een inspirerende omgeving die uitnodigt om te bewegen draagt immers bij aan een gezonde leefstijl.

Met het stimuleren van een gezonde leefstijl valt veel te winnen. Jaarlijks sterven 35.000 Nederlanders door roken, overgewicht of probleem-drinken. Door deze drie onderwerpen aan te pakken, kan de gezondheid van heel veel mensen verbeteren. Gezonde voeding is goed voor iedereen. En door roken te voorkomen zijn er minder meerokers. Landelijke afspraken voor verbetering van de gezondheid uit het Nationaal Preventie-akkoord (2018) vertalen we lokaal in onze gezonde wijkaanpak. Met onze lokale partners maken we afspraken om gezondheidsverschillen te verkleinen. En we kijken waar we lokaal met een preventieve aanpak winst kunnen behalen. Een gezonde en stimulerende inrichting van de leefomgeving en educatie over gezond lokaal geproduceerd voedsel helpen hierbij.



Drie jongens sporten bij de Toolenburgerplas in Hoofddorp.

Gezondheidsbescherming

Bij gezondheidsbescherming richten we ons met name op geluid, lucht(kwaliteit), bodem(kwaliteit), water(kwaliteit) en hittestress, omdat hier de grootste opgaven liggen.

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

In Haarlemmermeer komt veel mobiliteit samen. De gemeente heeft een hoogdynamische zijde. Dat is de oostelijke helft van het grondgebied. Hier lopen snelwegen en is Schiphol. Het geluidsniveau in onze gemeente is hoog. Door de beperkingen van het LIB (Luchthavenindelingbesluit Schiphol) mogen er binnen bepaalde geluidscontouren en omgevingsveiligheidszones geen woningen gebouwd worden.

Er zijn verschillende bronnen van geluid in Haarlemmermeer. Het gaat om geluid van Schiphol, zowel van het vliegverkeer door de lucht als van grondgeluid van startende en proefdraaiende vliegtuigen. Het gaat ook om het geluid van de rijkswegen (A4, A44, A9, A5) en provinciale en lokale wegen en industriegeluid van bedrijven. Geluid heeft een negatief effect op de volksgezondheid (bron: GGD, RIVM). Het veroorzaakt stress, verhoogde bloeddruk, toename van hart- en vaatziekten en cognitieve beperkingen bij kinderen. Leerprestaties van kinderen in een omgeving met veel geluidsoverlast zijn slechter dan in een omgeving waar het stiller is. Ook kan geluid een negatief effect hebben op het slaapgedrag van inwoners. Slaapverstoring bij ernstige geluidshinder kan een grote impact hebben op de gezondheid van mensen. Daaruit voortvloeiende stress en ziekten kunnen de dagelijkse activiteiten belemmeren. Dat kan gevolgen hebben voor het werk en inkomen van inwoners.

In sommige wijken en dorpen in Haarlemmermeer ervaren inwoners meer geluid(shinder) dan in andere. Ook per type geluid bestaat er verschil. Lees meer over geluid.

De luchtkwaliteit in Haarlemmermeer wordt beïnvloed door hogere concentraties fijnstof rond (snel)wegen en de luchthaven. Daarnaast vormen zeezout en diverse buitenlandse bronnen aanzienlijke bronnen van fijnstof. Dat komt bijvoorbeeld uit het Ruhrgebied in Duitsland en andere sterk geïndustrialiseerde regio's en zelfs uit de Sahara. Uit onderzoek blijkt dat de concentratie ultrafijn stof sommige dagen relatief hoog is in de omgeving van de luchthaven Schiphol. Er is wereldwijd nog weinig bekend over de effecten van ultrafijn stof. Het RIVM doet daarom een vierjarig onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijn stof rond Schiphol. Uit een eerste deelonderzoek (2019) naar effecten van ultrafijn stof op korte termijn blijkt dat de blootstelling aan ultrafijn stof rond Schiphol een kortdurend effect kan hebben op de gezondheid. Op zulke dagen hebben kinderen meer luchtwegklachten, zoals kortademigheid en piepende ademhaling.

In veel gebouwen is de luchtkwaliteit binnen slechter dan buiten (bron GGD). Daarom is ook het binnenklimaat van woningen, voorzieningen en werkomgevingen een thema. Het binnenklimaat van Haarlemmermeerse scholen en kinderopvanglocaties vraagt om blijvende aandacht en waar nodig verbetering.

De chemische bodemkwaliteit in de gemeente is van belang voor de volksgezondheid. We willen wonen, recreëren of spelen op zo schoon mogelijke grond. In onze gemeente is een aantal locaties bekend waar bodemsanering plaats moet vinden om risico's weg te nemen. Deze verantwoordelijkheid ligt bij de provincie.

De bodemkwaliteit kan ook gevolgen hebben voor de (kwaliteit van de) voedselproductie. De agrarische bodemkwaliteit loopt in heel Nederland achteruit en daarmee wordt de voedselproductie en de andere functies die de bodem en ondergrond vervullen in het ecosysteem bedreigd. Landelijk loopt het aandeel nutriënten in voeding terug zo blijkt uit onderzoek.

Ons oppervlaktewater biedt op allerlei plaatsen mogelijkheden voor recreatieve en sportieve activiteiten in en op het water. Voor de volksgezondheid is de kwaliteit van zwemwater van belang. Lees meer over: zwemwater. Ons drinkwater komt uit het IJsselmeer, de Rijn en uit bronwater en wordt gezuiverd in de duinen. De kwaliteit van het oppervlaktewater heeft sterk te lijden onder de invloed van geneesmiddelen, drugs, hormoonverstorende stoffen, consumptieproducten, bestrijdingsmiddelen en industriële hulpstoffen. De zuiveringskosten lopen steeds verder op. Onze afvalwaterketen speelt een belangrijke rol bij de algehele volksgezondheid.

Klimaatverandering stelt ons voor nieuwe uitdagingen. In het zwemwater van Haarlemmermeer (Toolenburgerplas, Haarlemmermeerse Bos) is sprake van de ontwikkeling van blauwalg in warme zomers. Blauwalg kan oog- en huidirritaties, maag- en darmklachten veroorzaken. De officiële zwemlocaties worden gedurende het zwemseizoen gecontroleerd in opdracht van de provincie.

Hitte heeft niet alleen effect op de kwaliteit van het zwemwater, maar kan ook leiden tot hittestress in bewoonde gebieden. Potentiële hittestressgebieden in Haarlemmermeer zijn ziekenhuizen en verzorgingshuizen in Hoofddorp en Nieuw-Vennep en Stadscentrum Hoofddorp. Ook werkgebieden met weinig groen kunnen onaangenaam heet worden. Vooral ouderen en jonge kinderen kunnen hier nadelige gevolgen van ondervinden. Bekijk meer in de klimaatatlas.

Wat willen we bereiken?

We zorgen voor een gezonde fysieke leefomgeving door de bescherming van de leefomgeving te waarborgen:

- Lucht, bodem en ondergrond, oppervlaktewater en grondwater zijn zo schoon mogelijk.
- We zorgen dat er zo beperkt mogelijke hinder is van geluid, licht, geur of magneetvelden.
- De verantwoordelijkheid voor een gezonde en schone leefomgeving delen we met alle gebruikers van de fysieke leefomgeving en daar wijzen we alle gebruikers op.

Wat gaan we doen?

We gaan vooral in op gezondheidsrisico's die het gevolg zijn van omgevingsfactoren. Onze ambitie is om deze risico's niet alleen te beperken, maar ook om hier iets positiefs tegenover te zetten waar inwoners profijt van hebben en waar ze zelf aan kunnen bijdragen.

Zo kunnen we de ervaren geluidshinder beperken door op bepaalde locaties waar veel geluidshinder wordt ervaren geluidsadaptief te bouwen. Ook andere stedenbouwkundige ingrepen kunnen geluidshinder beperken. Bijvoorbeeld door 'geluidsslim' te verkavelen, te zorgen voor geluidluwe zijden bij woningen of door 'pocketparks' te maken: parkjes waarin het geluid van ruisende bladeren of van een fontein of waterval het geluid van vlieg- of wegverkeer naar de achtergrond duwt. We kunnen aangeven waar op welk moment (relatieve) stilte is, zodat inwoners weten waar ze rust

kunnen vinden. Op de website van NOMOS online is het baangebruik en vliegtuiggeluid live te zien. Mogelijk kan met deze gegevens een app worden ontwikkeld die de actuele geluidsverwachting weergeeft en laat zien waar op dat moment relatieve stilte te verwachten is.

De luchtkwaliteit binnenshuis kan beter. Hier kunnen inwoners zelf een bijdrage aan leveren. GGD en gemeente kunnen inwoners voorlichten over het belang van goede ventilatie in hun woning. Bij nieuwbouw van woningen liggen kansen voor een goed binnenklimaat. Ook aan het binnenklimaat van scholen, maatschappelijke voorzieningen en werklocaties kan en moet veel verbeterd worden. Hier brengen inwoners een groot deel van de dag door. We werken in Haarlemmermeer aan scholen met het gezondste binnenklimaat van Nederland.

Op verbetering van de luchtkwaliteit buitenshuis gaan we uitgebreid in het deel milieukwaliteit lucht.

We vinden het belangrijk dat onze kinderen tijdens het spelen en bij het moestuinieren niet in aanraking komen met vervuilde grond. We stellen eisen aan de chemische bodemkwaliteit bij moestuinen, speelplaatsen en speeltuinen en onderzoeken of dit ook nodig is ten behoeve van agrarisch bodembeheer.

De kwaliteit van oppervlaktewater en drinkwater kunnen we verbeteren door in te zetten op preventie. Een gezondere leefstijl gecombineerd met ander gedrag kan vervuiling van het oppervlaktewater en daarmee ons drinkwater (denk aan medicijnresten, drugs) verminderen.



Fietsers achter de geluidswal langs de Driemerenweg Floriande in Hoofddorp.

Wat is er nodig?

De wettelijke milieukwaliteitseisen zijn niet alleen gebaseerd op gezondheidseffecten, maar ook op economische overwegingen. Daardoor veroorzaakt luchtverontreiniging nog een forse ziektelast, terwijl de normen in vrijwel heel Nederland worden gehaald (Gezondheidsraad, Meewegen van gezondheid in omgevingsbeleid, 2017). Wat betreft ultrafijn stof stelt de Raad voor de Leefomgeving en infrastructuur (RLI) daarbij dat er weinig twijfels zijn over de schadelijkheid van ultrafijn stof, maar dat er nog geen algemeen geaccepteerde normen beschikbaar zijn (Luchtvaartbeleid. Een nieuwe aanvliegroute, 2019). De RLI signaleert ook dat er meer aandacht moet zijn voor ervaren geluidshinder naast de berekende of gemeten geluidbelasting: "Ontwikkel een deugdelijke maat voor ervaren geluidshinder ten gevolge van luchtvaart." Met andere woorden: met de huidige wettelijke normen behalen we geen gezondheidswinst. De ambitie is om leefbaarheid en de groei van de luchthaven in balans te houden. Bij de invulling van de woningbouwopgave houden we op een verantwoorde manier rekening met de aanwezigheid van de luchthaven. We onderzoeken of en hoe we op specifieke plekken geluidsadaptief kunnen ontwerpen en bouwen.

Lees meer over: geluid, geluidsadaptief bouwen, luchthaven en luchtvaart, lucht, (ultra)fijnstof, chemische bodemkwaliteit, landschap en groen, water en klimaat(adaptatie), hittestress, zwemwater, licht, geur, trilling, magneetveld, straling, voorzieningen, landbouw, mobiliteit, openbare ruimte

Gezondheidsbevordering

Bij gezondheidsbevordering richten we ons op het stimuleren van een gezonde leefstijl en het uitnodigen tot bewegen.

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Hoe staat het met de gezondheid van onze inwoners? Daarvoor is het ook van belang om naar onze demografie en bevolkingsopbouw te kijken.

Haarlemmermeer is nu nog een relatief jonge gemeente: één derde van alle inwoners is jonger dan 27 jaar. In de 'nieuwste' wijken zoals Toolenburg, Floriande en Getsewoud woont verreweg het grootste deel van de jeugd. In vrijwel alle wijken en kernen gaat het aantal kinderen en jongeren afnemen. Ook gaan zich fikse leeftijdsverschuivingen voordoen. De grote groep peuters en kleuters uit de 'Vinex-generatie' heeft massaal de adolescentie bereikt. Lees meer over de bevolkingsopbouw.

Het aandeel 65-plussers in de bevolking neemt naar verwachting toe. De aanstaande vergrijzing en de stijgende levensverwachting doet vooral het aantal 'oudste' ouderen van 75 jaar en ouder toenemen. Hierdoor neemt ook het aantal inwoners toe dat steun nodig heeft in hun dagelijks leven.

Het groeiend aandeel zelfstandig wonende ouderen zorgt voor een toename van kwetsbare mensen. Het huidig preventief huisbezoekenproject voor inwoners die 80 jaar worden, laat zien dat het goed gaat met het merendeel ervan. Valongevallen vormen wel een toenemend probleem onder ouderen. Ongeveer 12% van de inwoners van Haarlemmermeer kent lichamelijke beperkingen qua mobiliteit, zien of horen (RIVM, 2016) en hun aandeel neemt door vergrijzing toe. Ook eenzaamheid is een veel voorkomend probleem.

Voor alle leeftijdsgroepen is het van belang om te bewegen, niet alleen om op gezond gewicht te blijven. Bewegen vermindert het risico op allerlei ziektes en heeft een positieve invloed op de bloeddruk, het cognitief functioneren, overgewicht, cholesterol en depressie. Voor kinderen is bewegen extra belangrijk, omdat ze daardoor goed groeien, niet te zwaar worden, hun spieren ontwikkelen en minder snel ziek worden. Onder bewegen valt sporten, maar bijvoorbeeld ook wandelen, (buiten)spelen met vriendjes, fietsen naar school/werk, huishoudelijk werk en tuinieren. De beweegrichtlijn van de Gezondheidsraad geeft de minimaal aanbevolen uren beweging per week weer. Meer bewegen is altijd beter. Net als het voorkomen van veel stilzitten. Met het meer thuiswerken - door corona versterkt – is ook het belang van gezond bewegen in de woonomgeving groter geworden.

Typerend voor Haarlemmermeer is dat de gemiddelde inwoner wel (actief) sport, maar lang niet altijd voldoet aan de beweegrichtlijn. Eén van de verklaringen daarvoor is dat onze gemeente uitgestrekt is en afstanden naar (sport)voorzieningen soms groot zijn. Er wordt veel gebruik gemaakt van de auto om naar sport, school of werk te komen en weinig gebruik gemaakt van de fiets. Gemiddeld sport 56% van onze inwoners minstens één keer per week. Dit is meer dan het Nederlandse gemiddelde van 51% (CBS). Daarentegen is het fietsgebruik bij afstanden korter dan 7,5 km lager dan gemiddeld.

Lees meer over de gezondheid van onze inwoners in: de GGD-gezondheidsatlas Kennemerland.

Wat willen we bereiken?

Een leefomgeving die de gezondheid bevordert:

- Streven naar het blijven van koploper zijn waar het gaat om een inclusieve en toegankelijke samenleving.
- Initiatieven voor een rookvrije leefomgeving faciliteren.
- We zorgen voor een beweegvriendelijke leefomgeving door onze bestaande en nieuwe wijken hierop in te richten.
- We nodigen uit tot wandelen en fietsen – naar werk, sport en voorzieningen - door een fijnmazig en goed fiets- en wandelnetwerk.
- We behouden en versterken waar mogelijk ons sport-, speel en beweeglandschap.
- We scheppen de ruimte voor rust en ontspanning in tuinen, openbare ruimte, speelplaatsen, parken en groengebieden.
- We richten onze voorzieningen, parken en openbare ruimte in op een manier dat iedereen – jong of oud, met of zonder beperking – mee kan doen: een inclusieve en toegankelijke leefomgeving.
- We zorgen voor ontmoetingsplaatsen in voorzieningen en openbare ruimte. Met een sociaal duurzame inrichting, gericht op ontmoeting en 'meedoen', bevorderen we de gezondheid.
- We dagen ons bedrijfsleven uit om de gezondheid van werknemers te bevorderen.

Wat gaan we doen?

Inclusieve en toegankelijke omgeving

Haarlemmermeer streeft ernaar om koploper te blijven waar het gaat om een inclusieve samenleving. In Haarlemmermeer hebben we een lokale inclusieagenda om uitvoering te kunnen geven aan het VN Verdrag Handicap. We richten ons daarbij zowel op de fysieke als de sociale pijler. Ons sociaal beleid is erop gericht om de deelname van onze inwoners aan werk of andere activiteiten te vergroten. We maken onder meer het vrijetijdsaanbod voor mensen met een beperking beter toegankelijk en betrekken ervaringsdeskundigen bij het vergroten van het bewustzijn van het belang van toegankelijkheid. Samen met ondernemers vormen we een alliantie tegen eenzaamheid en werken we aan een gezamenlijke aanpak. Ook de gezonde wijkaanpak maakt onderdeel uit van ons sociaal beleid. Koersvast, steeds beter, Beleidskader voor het sociaal domein 2019-2023, Lokale Inclusie Agenda 2020.

In bestaande en nieuwe gebieden willen we goede algemene toegankelijkheid voor iedereen (zie ook onze Leidraad Inrichting Openbare Ruimte). Dat doen we door bij nieuwe ontwikkelingen direct te zorgen voor een goede toegankelijkheid van gebieden. Daarmee neemt de zelfstandigheid en gelijkwaardigheid in het maatschappelijk functioneren van onze inwoners toe. En dat bespaart ons herstelmaatregelen. We doen niet meer, maar doen dingen vooral anders:

- We denken bij ontwerp, inrichting en uitvoering van gebouwen en gebieden vaker en eerder aan toegankelijkheid.
- We betrekken hierbij de inwoners om wie het gaat, zij hebben onmisbare ervaringskennis.

De toegankelijke omgeving zorgt voor een hoger niveau van welzijn en meer zelfredzaamheid en deelname bij inwoners met een beperking. Dat heeft als effect dat mogelijk minder beroep op zorg en ondersteuning wordt gedaan. Ook de woningvoorraad moet toegankelijk blijven voor inwoners met een beperking, evenals het openbaar vervoer.

Lees meer over: Woonbeleidsprogramma. Gezondheidsbeleid Kennemerland en Haarlemmermeer. DIOR

Beweegvriendelijke omgeving

We streven naar een beweegvriendelijke omgeving. Dit is een leefomgeving die mensen faciliteert, stimuleert, uitdaagt en uitnodigt om te bewegen en te sporten. Met het oog op de gezondheid van onze inwoners is het cruciaal dat zij bewegen integreren in hun dagelijks leven, bijvoorbeeld door te wandelen of te fietsen naar school of werk, door vaker de trap te nemen dan de lift en door regelmatig te kiezen voor actieve recreatie in de openbare ruimte (zoals wandelen, fietsen, spelen en ongeorganiseerd sporten) in plaats van voor passieve vormen van vrijetijdsbesteding achter de voordeur.

Populaire recreatiegebieden als de Toolenburgerplas, het Haarlemmermeerse Bos, Venneperhout en het toekomstige PARK21 bieden plaats aan uiteenlopende vormen van sport, spel en bewegen. Je komt er zwemmers, hardlopers en mountainbikers tegen. Ook is er ruimte voor recreëren en spelen. Lees meer over: Sport en beweegvisie Haarlemmermeer 2019-2035

Terwijl de sportdeelname in Haarlemmermeer hoog is, voldoen veel inwoners nog niet aan de normen voor beweeggedrag. Om daar verandering in te brengen willen we bewegen meer integreren in (de inrichting van) de openbare ruimte én inwoners stimuleren tot een actievere leefstijl door bijvoorbeeld wat vaker de auto te laten staan. Dat moet ertoe leiden dat actief bewegen de logische en vanzelfsprekende keuze wordt in het dagelijks leven.

Dit is wat we doen:

- Inzet op actieve mobiliteit (fietsen, wandelen) als de meest logische en efficiënte keuze. Hiervoor streven we naar een dicht netwerk van snelle, aantrekkelijke en veilige wandel- en fietspaden en naar autoluwe buurten of zones met voldoende fietsenstallingen bij ontmoetingsplaatsen of OV-knooppunten.
- Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de afstand tot voorzieningen en met bankjes langs looproutes. Daarbij richten we ons ook op de behoeften van mensen met niet-lichamelijke beperkingen.
- Bij de ontwikkeling van onze stedelijke gebieden en knooppunten benutten we het concept van de ‘beloopbare stad’.
- Voor alle leeftijden en doelgroepen streven we naar diverse uitdagende sport- en speelplekken in onze (toekomstige) wijken en recreatiegebieden. Denk aan vrij toegankelijke sportpleintjes en ‘trapveldjes’, brede stoepen om te spelen, plekken voor outdoor fitness of urban sports en aantrekkelijke routes voor bijvoorbeeld hardlopen, wielrennen en skaten.

Groene omgeving

Behalve het bieden van de ruimte en het decor om te wandelen, fietsen, spelen of sporten heeft groen ook een eigen gezondheidswaarde. Het is aangetoond dat herstel na ziekte in een groene omgeving voorspoediger gaat en dat groen bijdraagt aan ontspanning en vermindering van stress. Groen draagt daarnaast bij aan het verminderen van hittestress in risicogebieden.

De ambitie is dan ook om de kwaliteit van het groen te verbeteren en de omvang van groen te vergroten, in gelijke tred met de woningbouwontwikkelingen. We streven ernaar dat het landschap en de huidige en nieuwe groengebieden beter bereikbaar en toegankelijk worden. Dat vraagt om een samenhangend netwerk van wandel- en fietsverbindingen, waarmee onze inwoners binnen een kwartiertje op de fiets in een groengebied kunnen zijn. In alle dorpen en wijken streven we naar het creëren van mogelijkheden voor ommetjes (aantrekkelijke wandelroutes binnen en buiten de bebouwing variërend van 3 tot 6 km).

Rookvrije omgeving

Onderwijsinstellingen zijn verplicht om een rookvrij terrein te hebben. We ondersteunen initiatieven van partners, zoals sportverenigingen en ziekenhuizen, uit onze gemeente waar mogelijk.

Wat is er nodig?

Toegankelijke leefomgeving

De ambitie om koploper te blijven op het gebied van een inclusieve samenleving én leefomgeving vraagt om betere afspraken of normen om de fysieke leefomgeving en de gebouwen toegankelijk te maken. We stellen daarom in bepaalde gevallen eisen die boven het landelijke Besluit bouwwerken leefomgeving uitgaan. Dit bevat het minimale technische niveau waaraan elk gebouw moet voldoen uit een oogpunt van gezondheid en veiligheid. Omdat het Besluit bouwwerken leefomgeving alleen een minimale ondergrens voor toegankelijkheid aangeeft, eisen we van initiatiefnemers van woningbouwprojecten om bij gelijkvloerse woningen groter dan 70 m2 actief de richtlijnen en adviezen uit het Handboek voor Toegankelijkheid en het keurmerk van Woonkeur '(basispakket') toe te passen. Deze richtlijnen nemen de



Werknemers ontspannen buiten voor hun kantoorpand Beukenhorst-Zuid in Hoofddorp.

knelpunten zoveel mogelijk weg. De meerkosten voor deze extra eisen zijn nihil of minimaal, mits vanaf het begin meegenomen. Als partijen er niet volledig in slagen de richtlijnen toe te passen, vragen wij hun gemotiveerde toelichting voor vervolgoverleg. Voor het kleine segment van zorggeschikte woningen willen we dat de Woonkeur 'Plus'-variant wordt toegepast. Aan het begin van het ontwerpproces toetsen we op toegankelijkheid. We schakelen ervaringsdeskundigen in om met ons een toetsingskader te ontwikkelen.

Gezondheidsbevorderende en tot beweging uitnodigende leefomgeving

We zetten actief in op nieuw te ontwikkelen gebieden en woonwijken. In nieuwe groengebieden zorgen we voor aandacht én ruimte voor beweging. Nieuwe woonwijken worden zo ontwikkeld dat bewegen centraal staat en er voldoende ruimte wordt gecreëerd om groen aan te leggen.

In bestaande gebieden en woonwijken ondersteunen we initiatieven die gezondheid en bewegen bevorderen. Tenslotte stimuleren we vernieuwingen. Hierbij geven we als gemeente het goede voorbeeld door bewegen en groen prioriteit te geven bij alle soorten vernieuwing in bestaande gebieden en woonwijken. Hier hoort ook het veranderen van bestaande ongewenste situaties (onveilig, onaantrekkelijk, ontbrekende routes of voorzieningen).

Lees meer over: demografie, landschap en groen, natuur en biodiversiteit, openbare ruimte, sporten, spelen en bewegen, toerisme, commerciële voorzieningen, wonen, sociaal welzijn



Milieukwaliteit: geluid

Milieukwaliteit en gezondheid

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Geluid in Haarlemmermeer wordt onder meer veroorzaakt door vliegtuigen, wegverkeer, railverkeer en industrie. Vliegtuigen produceren niet alleen geluid tijdens het vliegen, maar kunnen ook bij het starten grondgeluid veroorzaken. In Haarlemmermeer zien we een duidelijke geluidverdeling; van oost naar west neemt de hoeveelheid geluid af, omdat de invloed van de grote (snel)wegen en de luchthaven minder wordt naar het westen toe.
Hinder door overvliegende vliegtuigen wordt het meest ervaren in onder meer Zwanenburg, Halfweg, Burgerveen, Oude Meer en delen van Hoofddorp, Rijsenhout, Abbenes en Nieuw-Vennep.

Verdichting/woningbouwopgave

De gemeente staat voor een grote uitdaging gelet op de woningbouwopgave. Hierbij is sprake van zowel verdichting als uitbreiding. Ook transformatie van bestaande bebouwing en gebieden is hierbij aan de orde. Wij vinden het van belang dat, met name bij verdichting en transformatie waarbij wonen en industrie c.q. verkeer naar elkaar groeien, een goede leefomgeving kan worden gegarandeerd. Het aspect geluid zal in een zo vroeg mogelijk stadium van een ontwikkeling deel uitmaken van de belangenafweging en het streven naar een goede volksgezondheid. Uit het OmgevingsEffectRapport blijkt dat bij een aantal woningbouwontwikkelingen de effecten van geluid optreden. Hiervoor zijn maatregelen te treffen. Bij sommige woningbouwlocaties is de verwachting dat het omgevingsgeluid relatief hoog blijft.

Grondgeluid vliegtuigen

Het aspect grondgeluid neemt een aparte plaats in binnen het in de gemeente aanwezige achtergrondniveau. Grondgeluid is het geluid dat wordt veroorzaakt bij het snelheid maken en het opstijgen van vliegtuigen ter plaatse van de startbanen. Het is voor het grootste deel locatie-gebonden en wordt niet door wetgeving genormeerd. Grondgeluid treft zowel bestaande woningen als nieuw te realiseren woningen. Hinder door grondgeluid van de luchthaven wordt het meeste ervaren in onder andere Badhoevedorp, Vijfhuizen en Hoofddorp.

Cumulatie van geluid

Wettelijk is er een verplichting om het 'gecumuleerde' geluidsniveau bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te beschouwen. Dit betekent dat het geluid van verschillende bronnen bij elkaar wordt opgeteld. Via bepaalde rekenregels wordt dan bijvoorbeeld het geluid van wegverkeer opgeteld bij het geluid van vliegtuigen. De toelaatbaarheid van het gecumuleerde niveau dient nader te worden gemotiveerd. Er bestaat daarvoor geen wettelijke norm. Het gecumuleerde geluidsniveau zou de beleving van geluid voor onze inwoners weer moeten geven. Voor onze gemeente is het gecumuleerde geluidsniveau zeer specifiek, gelet op de bijdrage van het luchtvaartgeluid van Schiphol. In ons beleid zal deze bijdrage een duidelijk herkenbare plek innemen bij de afweging voor ruimtelijke ontwikkelingen.

In de zomer van 2020 heeft een consultatie plaatsgevonden van de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet. In deze versie van de regeling is voor luchtvaartgeluid gebruik gemaakt van nieuwe dosis-effectrelaties. Dat betekent in dit geval dat men aanneemt dat bij hetzelfde geluidsniveau meer hinder optreedt dan waarvan men eerst was uitgegaan. Dat betekent dat luchtvaartgeluid een veel groter aandeel krijgt in de gecumuleerde geluidsniveaus en de afweging van de kwaliteit van de leefomgeving. Deze zal door de nieuwe regeling als slechter worden beoordeeld.
De geluidniveaus zelf zijn dus niet veranderd, maar de (theoretische) optelsom van al het geluid valt wel hoger uit. Inmiddels is de regeling vastgesteld en zal op een later nog vast te stellen moment in werking treden. Dit geldt nog niet voor de nieuwe dosis-effectrelaties voor de luchtvaart. Er wordt namelijk eerst een impactanalyse uitgevoerd, voordat verdere besluitvorming plaatsvindt.

Bij de bepaling van de acceptatie van de gecumuleerde geluidsbelasting voor nieuwe ontwikkelingen kan naast een afweging over de hinderlijkheid, ook een afweging van maatschappelijke en economische aspecten plaatsvinden.

Technologische ontwikkeling

Met de komst van elektrisch rijden verwachten wij minder geluid van verkeer op met name 50 km/uur ontsluitingswegen van asfalt. Elektrische voertuigen verminderen de geluidsoverlast van verkeer, doordat elektromotoren stil zijn. Het positieve effect is het grootst

bij lage snelheden, wanneer het geluid van de banden nog niet overheerst. De technologische ontwikkelingen op het gebied van stillere vliegtuigmotoren zullen naar verwachting ook tot lagere geluidemissies leiden. Op gezoneerde industrieterreinen bepalen zogenaamde 'geluidproductieplafonds' wat de toekomstige toegestane geluidemissie is. Ook het proefdraaien van vliegtuigen valt onder een gezoneerd industrieterrein.

Wat willen we bereiken?

We streven naar het beschermen van mensen in woningen en andere geluidgevoelige gebouwen tegen te hoge geluidsbelastingen door wegverkeer, railverkeer, vliegverkeer en industriebronnen.
We willen zorgdragen voor een – in zoveel mogelijk gevallen - akoestisch goed woon- en leefklimaat om de gezondheid van inwoners te borgen. Overlast door geluid kan leiden tot (slaap)verstoring en gezondheidsklachten.

Voor de bescherming van mensen ten aanzien van geluid hanteren wij wettelijke normen en ons eigen beleid. Uitgangspunt is dat wij er alles aan doen om bij ontwikkelingen zo min mogelijk verslechtering van de akoestische kwaliteit te veroorzaken. Verbetering van het leefklimaat staat voorop daar waar kansen aanwezig zijn. Wij werken dit nader uit in geluidbeleid.

Lees meer over hoe wij tegen luchtvaartgeluid aankijken bij: luchthaven en luchtvaart en geluidsadaptief bouwen

Wat gaan we doen?

Het nog op te stellen geluidbeleid zal meer gebiedsgericht worden; de Omgevingswet biedt daar ook alle mogelijkheden toe. Bij een landelijk woongebied verwacht men immers een lager geluidniveau dan midden in het centrum van Hoofddorp, waarbij op elke locatie natuurlijk het achtergrondniveau wel altijd een rol zal spelen.

Voor geluidsgevoelige gebouwen in de zogenaamde 'geluidaandachtsgebieden', behorende bij de bronnen rail, verkeer en industrie, is de volgende aanpak te hanteren:

- onderzoek of geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om aan de standaardwaarde te voldoen;
- beperk de overschrijding zoveel mogelijk;
- overschrijd de grenswaarde niet (de Omgevingswet maakt dit wel mogelijk in uitzonderlijke omstandigheden).

De Omgevingswet hanteert een groter aantal geluidsbronnen voor de berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting. Dit betreft onder andere windturbines en windparken. Naast het gecumuleerde geluidsniveau zullen wij de effecten op de kwaliteit van de leefomgeving per geluidsbron beschouwen. Ook hierbij maken wij keuzes, afgestemd op het geluidskarakter van het desbetreffende gebied.

Leefkwaliteit
Naast inzet op een gebiedsgerichte afweging van toelaatbare geluidsniveaus bij ontwikkelingen zullen ook eisen worden gesteld aan de uitvoering van woningen en andere geluidsgevoelige functies. Met name de aanwezigheid van een geluidsluwe gevel wordt in de Omgevingswet als een belangrijk aandachtspunt voor een goede leefkwaliteit beschouwd. Ook zullen kaders worden gesteld voor de toepassing van zogenoemde niet-geluidgevoelige gevels (voorheen 'dove gevels'). Bij deze gevels is geen sprake van toetsing aan wettelijke akoestische kwaliteit. Een niet-geluidgevoelige gevel bevat geen te openen delen, zoals deuren. Onder de Omgevingswet zijn echter ook andere bouwkundige maatregelen mogelijk bij een dergelijke gevel.

Naast aanpassingen aan woningen kunnen ook zogenoemde stille gebieden een rol spelen als compensatie in gebieden met een hoge geluidbelasting. Dit willen wij bij nieuwbouw in overweging nemen wanneer van toepassing.

Wij zullen in de komende periode verder onderzoek doen naar de omvang en dominantie van grondgeluid binnen de gemeente. De onderzoeken en mogelijke uitvoeringsprogramma's voor de zogenaamde 'geluidsadaptieve woningbouw' voor reductie van luchtvaartgeluid zullen ook voor grondgeluid deels een positieve bijdrage kunnen leveren. Grondgeluid zal een vaste plek innemen bij een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Gemeentelijke wegen en industrieterreinen
Met de invoering van wettelijke geluidproductieplafonds is voor de Rijksinfrastructuur een monitoringssysteem ingevoerd voor de maximaal te verwachten geluidsniveaus. Ook voor provinciale wegen zal een monitoringsverplichting worden ingevoerd met geluidproductieplafonds. Voor de geluidemissie van gemeentelijke wegen op hun omgeving is gekozen voor een andere systematiek. Op basis van de verkeersintensiteiten wordt een zogenaamde Basisgeluidemissie bepaald. Dit is in beginsel de bestaande geluidssituatie bij inwerkingtreding van de

Omgevingswet. De wet verplicht ons hierbij tot een vijfjaarlijkse monitoring. Bij een (mogelijke) overschrijding zullen wij actie ondernemen. Bij de aanpak van overschrijdingen zal een afweging worden gemaakt op technische en financiële gronden. De monitoring zal hiermee van invloed zijn op de leefkwaliteit van gebieden met bestaande en nog te realiseren woningbouw.

Voor gemeentelijke industrieterreinen (voorheen bekend als 'gezoneerde' industrieterreinen waar grote geluidsmakers toegestaan zijn) zullen geluidproductieplafonds worden ingevoerd. Binnen de gemeente is sprake van drie grote industrieterreinen, zijnde industrieterrein de Liede in Vijfhuizen, Spoorzicht in Nieuw-Vennep en Schiphol-Oost. De uitgangspunten en het beleid voor het industrieterrein Schiphol-Oost vallen, in afwijking van de andere twee industrieterreinen, onder de bevoegdheid van de provincie. Door de geluidproductieplafonds is de invloed van deze industrieterreinen op de omgeving begrensd. Daarbij worden de akoestische uitgangspunten (geluidruimte) die zijn vastgesteld bij de oprichting van deze industrieterreinen in acht genomen. Voor woningbouw in de nabijheid van deze industrieterreinen hanteren wij de wettelijke maximale grenswaarden.

Actieplan geluid
Het nu gebruikelijke Actieplan geluid wordt onder de Omgevingswet een verplicht programma.
Voor de monitoring van bestaande situaties verplicht het Actieplan onderzoek te doen naar de bronnen wegverkeer, railverkeer, industrie en luchtvaart. Wij hanteren bij de maatregelen die op basis van het Actieplan zullen worden genomen een plandrempel die aansluit bij het voorkomen van ongewenste situaties in de toekomst. De plandrempel is gebaseerd op de leefkwaliteit en de ambitie die wij nastreven bij nieuwe situaties, mogelijk vastgelegd door omgevingswaarden.

Monitoring
Vanuit wetgeving is er al sprake van een monitoringsverplichting voor de bronnen weg, rail, industrie en luchtvaart. Ook vanuit de gemeente wordt op monitoring ingezet ten behoeve van het welzijn van haar inwoners. Met onderzoek zal de beleving van inwoners ten aanzien van bestaande geluidbronnen in kaart worden gebracht, waar relevant. Ook zal de effectiviteit van beleid en maatregelen worden gemonitord om hieraan tijdig sturing te kunnen geven indien nodig. Ten aanzien van het aspect grondgeluid zal monitoring plaatsvinden ten behoeve van de uitwerking van maatregelen en een eventueel te ontwikkelen afwegingskader.

Geluidbeleid
We onderzoeken of we de beleving van geluid kunnen betrekken bij het beleid. We geven inzicht in de gecumuleerde geluidsbelasting voor inwoners. We gaan aan de slag met de principes voor geluidsadaptief bouwen. Bij voorkeur hebben geluidgevoelige gebouwen minimaal één geluidluwe gevel. Dit is een gevel met een relatief lage geluidbelasting. Ook streven we naar maximaal één niet-geluidgevoelige gevel (voorheen een 'dove gevel'). We zorgen dat ook nieuwe bronnen van geluid minimale overlast en hinder veroorzaken. Denk hierbij aan warmtepompen die nodig zijn voor de energietransitie. We herzien ons Actieplan geluid 2018-2023. Wij dragen er zorg voor dat de toekomstige geluidproductieplafonds minimaal de huidige situatie weergeven en waar mogelijk tot minder geluid leiden. We zorgen dat zonebeheermodellen van alle gezoneerde industrieterreinen transparant en raadpleegbaar zijn.

Wat is daarvoor nodig?
Het geluidbeleid zal nog nader uitgewerkt worden. Per gebied zullen mogelijk omgevingswaarden worden vastgesteld voor maximale niveaus buiten geluidgevoelige gebouwen en voor gecumuleerde geluidniveaus. Bij hoge geluidniveaus buiten zal er extra aandacht zijn voor de niveaus binnen gebouwen door betere geluidisolatie. Ook kan op andere manieren compensatie gezocht worden, zoals extra groen in een wijk of stille gebieden. Daarnaast experimenteren we met geluidsadaptief bouwen.

Lees meer over: geluidsadaptief bouwen, gezondheid, luchtkwaliteit, mobiliteit, luchthaven en luchtvaart, landschap en groen, wonen, economie, energie

Milieukwaliteit: geluidsadaptief bouwen

Milieukwaliteit en gezondheid, economie, wonen en woonomgeving

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Geluidscontouren van vliegtuiggeluid zijn gebaseerd op de gemiddelde geluidsbelasting van al het vliegverkeer rond de luchthaven. Deze zijn de afgelopen decennia flink kleiner geworden door stillere vliegtuigen en beter afgestemde vliegprocedures. Het aantal vliegbewegingen is daarentegen toegenomen. Het aantal mensen dat zich gehinderd voelt is gestegen. Daarnaast lijkt de 'geluidsgevoeligheid' te zijn toegenomen. Een hoger percentage mensen geeft aan zich 'gehinderd' te voelen bij hetzelfde geluidsniveau. Overigens zijn de gebieden met de hoogste geluidbelasting niet per sé de gebieden waar het meest geklaagd wordt. Persoonlijke eigenschappen en zogenaamde 'niet-akoestische' factoren zijn hierbij ook van belang. Onderzoek laat zien dat het piek-geluidsniveau van een overvliegend vliegtuig en of je binnen of buiten een gebouw staat, de mate van overlast beter voorspellen dan het gemiddelde geluidsniveau. Een belangrijke 'niet-akoestische' factor is de mate waarin mensen het gevoel hebben dat ze zich kunnen aanpassen aan het geluid. Uit onderzoek blijkt dat we de directe leefomgeving rondom mensen anders kunnen ontwerpen om overlast van geluid te beperken.

De manier waarop we ontwerpen en bouwen heeft invloed op de mate waarin mensen aan geluid worden blootgesteld. Ook voor vliegtuiggeluid kunnen gebouwen een geluid-afschermende functie hebben. Die werking kan versterkt worden door de vorm en materialisatie van de gebouwen. Het maakt dus uit waar we tuinen en slaapkamers positioneren. Omdat geluidscontouren worden berekend met modellen die de gebouwde omgeving buiten beschouwing laten, is dit effect niet zichtbaar in de huidige contouren.

Wij gaan onderzoeken hoe we met deze wetenschap de stedelijke omgeving rondom onze luchthaven anders vorm kunnen geven. Geluidsadaptief bouwen kan via twee lijnen: 1) het verminderen van de geluidniveaus en 2) het beïnvloeden van de perceptie van geluid.

Het verminderen van de geluidniveaus

Gebouweigenschappen die geluidniveaus aan de geluidluwe zijde verminderen zijn:

- Hoogte: hogere gebouwen bieden een hogere mate van afscherming, mits er geen harde of weerkaatsende gevelmaterialen worden gebruikt.
- Uitkragingen en loggia's: daken die uitsteken en inpandige balkons of loggia's zorgen ervoor dat geluid 'langer' moet reizen om de ontvanger te bereiken met per saldo een lager geluidsniveau.
- Hellende vlakken: het gebruik van hellende vlakken kan invallend geluid afkaatsen richting de lucht in plaats van richting de ontvanger.
- Gevel- en grondmaterialen: een slimme keuze van materialen kan geluidgolven verstrooien en/of absorberen. Geluid blijft niet, of minder, hangen tussen gebouwgevels.
- De afstand tussen gebouwen.

Beïnvloeding perceptie geluid: natuur in de stad

Beleving van geluid hangt sterk af van wat het oog ziet. Zowel voor het geluid van wegverkeer als vliegtuiggeluid geldt dat mensen de 'geluidsomgeving' anders ervaren in een stedelijke omgeving mét bomen en groen. Door het toevoegen van groen en water wordt de hoor- en zichtbare omgeving aangepast. Dat geeft een andere perceptie van plek en omgeving. Er zijn ervaringen met 'pocketparks': parkjes waarin het geluid van ruisende bladeren of van een fontein de geluidservaring van vlieg- of wegverkeer meer naar de achtergrond kan duwen.

Wat willen we bereiken?

We streven ernaar om met geluidsadaptief bouwen geluidsniveaus te verminderen of de perceptie van geluid te beïnvloeden.

Wat gaan we doen?

We doen nader onderzoek naar geluidsadaptief bouwen, bijvoorbeeld door het opzetten van proeven en pilots in samenwerking met universiteiten. We bepalen op basis van onderzoeksresultaten welke ambities we neerleggen voor geluidsadaptief ontwerpen.

Lees meer over: gezondheid, geluid, wonen, luchthaven, (ultra)fijnstof, groen, openbare ruimte, Luchthavenindelingsbesluit

Milieukwaliteit: lucht

Milieukwaliteit en gezondheid, economie, wonen en woonomgeving

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

De kwaliteit van de lucht heeft een direct effect op de gezondheid. Luchtvervuiling levert een belangrijke bijdrage aan ziekte en (vroegtijdige) sterfte. Landelijk leidt het tot bijna 11.000 sterfgevallen per jaar (bron: RIVM). Geschat wordt dat ongeveer 3,5 procent van de totale ziektelast in Nederland het gevolg is van een slechte luchtkwaliteit. Hiermee hangen verschillende kosten samen die, gedeeltelijk, kunnen worden voorkomen door de luchtkwaliteit te verbeteren (Interdepartementale beleidsonderzoek luchtkwaliteit, Rijk 2019).
Luchtvervuiling draagt bij aan onder andere:

- Luchtwegklachten zoals hoesten, piepen en kortademigheid
- Oogklachten, geïrriteerde of geprikkelde ogen
- Hart- en vaatziekten
- Longkanker
- Dementie
- Vroegtijdige sterfte

Extra gevoelig zijn kinderen, ouderen en mensen met hart- en vaatziekten of longaandoeningen. Longen van jonge kinderen zijn nog niet genoeg ontwikkeld en kunnen makkelijk worden beschadigd door slechte luchtkwaliteit. Astma ontstaat hierdoor vaak al in de kindertijd. En een groot deel van de volwassenen die na hun 20ste levensjaar astma hebben ontwikkeld waren vaak al in de kindertijd aan slechte lucht blootgesteld (bron: GGD). Een rechtbank in Londen heeft onlangs vastgesteld dat een kind is overleden door luchtvervuiling. Hiermee is voor het eerst in het Verenigd Koninkrijk luchtvervuiling aangewezen als rechtstreekse doodsoorzaak. Het meisje van 9 overleed in 2013 na een aanval van astma. Het gezin woonde op nog geen 30 meter van een extreem drukke weg. Het vonnis kwam na een lang lopend juridisch proces en wordt als een juridische mijlpaal gezien. Het vonnis zal ook buiten het Verenigd Koninkrijk doorwerking krijgen in de bewustwording van de zorgplicht van de overheid voor een gezonde fysieke leefomgeving.

De voornaamste boosdoeners van de slechte luchtkwaliteit zijn stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10 en PM2,5). Deels komen deze stoffen van elders aanwaaien, deels worden ze in Haarlemmermeer en regio uitgestoten met name door verkeer, mobiele werktuigen, binnenscheepvaart en industrie.

Veel van de luchtverontreiniging in Nederland en in Haarlemmermeer wordt aangevoerd vanuit andere Europese landen (zoals het Ruhrgebied in Duitsland, andere sterk geïndustrialiseerde regio's en zelfs het aangewaaide zand uit Sahara). Daarnaast vormt zeezout ook een belangrijke bron van fijnstof in Haarlemmermeer. Gelukkig is niet elke component van fijnstof even schadelijk: natuurlijk fijnstof, zoals zeezout, is waarschijnlijk een heel stuk minder gevaarlijk dan fijnstof afkomstig van dieselmotoren of houtverbranding.

Wat betreft lokale bronnen zijn wegverkeer en vliegverkeer verreweg de belangrijkste eigen bronnen van de vervuiling van de luchtkwaliteit op leefniveau. Een vliegveld trekt veel wegverkeer aan dat een negatieve bijdrage levert aan lokale luchtverontreiniging. Daarnaast veroorzaakt het vliegverkeer ultrafijn stof. Een onderzoek laat zien dat vliegtuigmotoren forse hoeveelheden ultrafijne deeltjes uitstoten (TNO, 2014) en er wordt op dit moment een grootschalig longitudinaal[1] onderzoek gedaan door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) naar de gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijn stof. Uit een eerste deelonderzoek van het RIVM (2019) naar effecten van ultrafijn stof op korte termijn blijkt, dat de blootstelling aan ultrafijn stof rond Schiphol een kortdurend effect kan hebben op de gezondheid. Op zulke dagen hebben kinderen meer last van luchtwegklachten zoals kortademigheid en piepende ademhaling. Het is nog niet duidelijk wat dit op lange termijn betekent. Dit wordt onderzocht. De uitkomsten van dit onderzoek worden betrokken bij het nader positie bepalen in het belang van een gezonde leefomgeving in relatie tot de luchtvaart. Ook de invloed op nieuwe ontwikkelingen zal worden betrokken en zal daarbij gekeken worden naar de cumulatie van effecten.

[1] Een longitudinaal onderzoek is een type wetenschappelijke onderzoek waarbij een vaste groep personen gedurende langere tijd wordt gevolgd. Bij longitudinaal onderzoek worden de waarnemingen of metingen bij ieder individu op een aantal achtereenvolgende tijdstippen herhaald.

In Haarlemmermeer monitoren we elk jaar de luchtkwaliteit –eerst in het kader van het Nationale Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit – en na 1 januari 2022 in het kader van de monitoringsverplichting vanuit de Omgevingswet. Tijdens elke monitoringsronde worden concentraties van fijnstof (PM10, PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) berekend en getoetst aan de wettelijke normen. Uit de monitoring weten we dat in Haarlemmermeer op locaties waar de gemeente bevoegd gezag is (langs gemeentelijke wegen) al jarenlang geen wettelijke normen voor de luchtkwaliteit worden overschreden. De fijnstofnorm wordt ook langs provinciale en rijkswegen niet overschreden. De concentratie aan stikstofdioxide is nog relatief hoog langs de snelwegen en op Schiphol. Voor ultrafijn stof bestaat nog geen normering.

Waarom vinden we het belangrijk om aandacht te hebben voor dit onderwerp als in Haarlemmermeer al jarenlang aan de wettelijke EU-normen wordt voldaan? De EU-normen zijn geen gezondheidskundige normen. Ook als aan de Europese eisen wordt voldaan blijven negatieve gezondheidseffecten zich voordoen. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft in 2005 advieswaarden voor de luchtkwaliteit opgesteld. Deze advieswaarden worden ook als gezondheidskundige advieswaarden beschouwd. Het Rijk heeft de ambitie om toe te werken naar de WHO-advieswaarden in 2030. Wij onderschrijven de ambitie van het Rijk.

De WHO heeft onlangs, in het op 22 september 2021 uitgebrachte nieuwe 'Air Quality Guidelines', advies-waarden verder verlaagt. In de afgelopen vijftien jaar is steeds meer wetenschappelijk bewijs geleverd dat al schade wordt aangericht op niveaus die beduidend lager liggen dan eerder was aangenomen.

De advieswaarden 2021 zijn nu voor PM10 (fijnstof) 15 µg/m3 voor PM2,5 (fijnstof) 5 µg/m3 en voor NO2 stikstofdioxide 10 µg/m3. Omdat bij het opstellen van het Schone Lucht Akkoord is uitgegaan van de WHO-advieswaarden voor 2005 gaat het Rijk samen met deelnemende gemeenten en provincies bekijken hoe de advieswaarden 2021 bij de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord kunnen worden betrokken.

Hoe dichter men woont of verblijft bij een drukke weg, hoe vaker de eerdergenoemde gezondheidseffecten optreden. Dit geldt voor drukke binnenstedelijke wegen, provinciale wegen en zeker voor snelwegen. Ook op plekken waar ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan, treden deze gezondheidseffecten op. De invloed op de gezondheid is het sterkst in de eerste 100 meter naast de verkeersas. Afhankelijk van de lokale situatie is de impact tot op enkele honderden meters of meer aantoonbaar. De WHO concludeert dat nabij drukke wegen talloze componenten in verhoogde concentratie aanwezig zijn en dat de gezondheidseffecten niet aan één of enkele componenten zijn toe te schrijven (WHO 2013a). Daardoor is 'afstand houden tot de weg' nog steeds de beste maatregel voor het voorkomen van gezondheidsschade.

In december 2008 is in het 'Landelijk beleid Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' vastgelegd dat scholen, voorzieningen voor kinderopvang en verpleeg-, verzorgings- en bejaardenhuizen alleen binnen 300 meter van de rand van een snelweg of 50 meter van de rand van een provinciale weg mogen worden gebouwd wanneer er geen sprake is van (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit (PM10 en NO2). Dit geldt voor nieuwbouw, maar ook voor uitbreidingen met meer dan 10% van de capaciteit. De minister schreef daarnaast: "... Gezondheidsschade kan echter ook optreden als er geen sprake is van normoverschrijding. Daarom wordt bestuursorganen aangeraden terughoudend te zijn met het besluiten tot en realiseren van gevoelige bestemmingen binnen de genoemde zones langs wegen, ook daar waar de normen niet worden overschreden. De afweging daarover vindt plaats in de context van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening...". Dit vraagt om nader gemeentelijk beleid. Het uitsluitend toetsen aan de Wet Luchtkwaliteit (inclusief de AMvB gevoelige bestemmingen), biedt dus onvoldoende garanties voor een gezonde leefomgeving. In het kader van een goede ruimtelijke ordening (fysieke leefomgeving) dient dan ook een bredere afweging te worden gemaakt en ruimer te worden getoetst. In deze omgevingsvisie worden daarom ook woningen en ziekenhuizen aangemerkt als gevoelige bestemmingen. Hiermee sluiten we aan bij de Richtlijn Luchtkwaliteit en Gezondheid van de Gemeentelijke Gezondheidsdienst (GGD).

De definitie van "drukke wegen" die in verschillende gezondheidskundige onderzoeken is gebruikt, varieert. Sommige onderzoeken spreken over "major roads", andere over wegen met minimaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal), andere over wegen van minimaal 10.000 mvt/etmaal. Vanuit praktisch oogpunt is door de GGD-en gekozen om drukke wegen in de advisering te laten gelden als wegen met 10.000 mvt/etmaal of meer. Eerstelijnsbebouwing op minder dan 50 meter van drukke stadswegen (meer dan 10.000 voertuigen per etmaal) wordt vanuit gezondheidskundig oogpunt afgeraden. Een afstand van minder dan 100 meter van de snelweg wordt sterk afgeraden.

Op dit moment moeten we nog terughoudend en heel voorzichtig zijn met conclusies over het verhelpen van het fijn stof probleem door de komst van elektrische auto's. Uit recente onderzoeken blijkt namelijk dat het probleem van de uitstoot van fijnstof door het wegverkeer niet verholpen is met de komst van elektrische auto's. Een elektromotor van een elektrische auto produceert in tegenstelling tot een verbrandingsmotor geen fijn stof. Maar bij alle auto's slijten banden en remmen en daarbij komt ook fijnstof vrij. In het geval van de remmen is dat remstof, kleine stofdeeltjes die vrijkomen wanneer de remblokken tegen de remschijf worden gedrukt. Door de wrijving tussen het asfalt en de banden ontstaan hele kleine rubber- en asfaltdeeltjes die voor een belangrijk deel bijdragen aan de fijnstofuitstoot van het wegverkeer. Uit gegevens van Plastic Soup Foundation (PSF) blijkt dat een band ongeveer 1,5 kilo rubber en microplastics slijt voordat deze vervangen wordt door een nieuwe. De 3% tot 7% daarvan is zo fijn dat het in de lucht bijdraagt aan fijnstof.

Door het zware accupakket is een elektrische auto zwaarder dan een vergelijkbare brandstofauto en dat is nadelig voor de banden- en remslijtage. Ook hebben elektrische auto's vaak meer vermogen, wat ook kan leiden tot het sneller slijten van met name de banden.

Volgens een studie van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) worden de banden van grote elektrische auto's veel zwaarder belast - ook door het enorme koppel van elektrische auto's. Voor grote elektrische voertuigen met accu's met een actieradius van zo'n 480 kilometer gaat het onderzoek uit van 3% tot 8% meer (niet-motorgerelateerde) fijnstofproductie dan bij vergelijkbare auto's met een verbrandingsmotor.

Wat willen we bereiken?

Onze ambitie is de balans tussen ruimtelijke en economische ontwikkelingen en verbetermaatregelen te laten doorslaan naar het verbeteren van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst te behalen.

- We willen dat onze kinderen geen astma en andere luchtwegklachten ontwikkelen omdat ze in hun jonge jaren langdurig langs een drukke weg hebben gespeeld en/of gewoond.
- We willen voorkomen dat inwoners met zwakke longen in situaties terecht komen dat ze aan te hoge concentraties van fijnstof worden blootgesteld.
- We vinden het belangrijk dat binnen de gemeente een nauwere samenwerking is tussen de beleidsvelden gezondheid en milieu. We bevorderen en intensiveren deze samenwerking.
- We willen de luchtkwaliteit in samenhang en op integrale wijze oppakken. Het is belangrijk dat bij de ontwikkeling van andere beleidsterreinen (zoals mobiliteits-, energie- en ruimtelijk beleid) rekening wordt gehouden met verbetering van de luchtkwaliteit voor het behalen van gezondheidswinst.
- We willen samenwerken met andere partijen en organisaties om gezamenlijk gezondheidswinst te realiseren.
- Voldoende afstand houden tot de weg is ons uitgangspunt als het gaat om realiseren van gevoelige bestemmingen, zoals woningen. Het advies van de GGD, om het beschermen van de gezondheid te regelen vanuit het principe afstand houden en verkeersintensiteit in plaats van toetsing aan concentraties, is hiermee ook ons uitgangspunt.
- De GGD-richtlijn om geen nieuwe gevoelige bestemmingen te realiseren binnen een afstand van 50 meter van een weg met minimaal 10.000 mvt/etmaal vraagt naar ons oordeel meer nuance en differentiatie. Deze richtlijn kent namelijk maar één type 'drukke weg' en bijbehorende afstandsmaat, terwijl meerdere situaties met bijbehorende afstandsmaten denkbaar zijn. Ook het belang van woningbouw moet hierbij goed worden afgewogen. Hiervoor zal een aparte beleidsnotitie worden opgesteld. Uiteraard zijn extreme afwijkingen van de GGD-richtlijn ongewenst.

Wonen, werken en recreëren gebeurt in Haarlemmermeer vaak zij aan zij. Druk wegverkeer legt een zware druk op het milieu in onze gemeente en vindt plaats dicht bij onze woonkernen. Tegelijkertijd heeft Haarlemmermeer te maken met noodzakelijke woningbouwontwikkeling. Uiteraard blijven we zorgen dat we in Haarlemmermeer op locaties, waar we als gemeente invloed op hebben, aan de wettelijke normen voor de luchtkwaliteit voldoen. We willen de verschillende belangen samenbrengen en samen op zoek gaan naar goede balans en win/win oplossingen.

Wat gaan we doen?

Wij willen dat de gezondheidseffecten door luchtvervuiling zo veel mogelijk voorkomen worden door:

- Te zorgen dat onze bronnen schoner worden door onder meer elektrisch rijden te blijven stimuleren.
- Bij de ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met afstanden tussen gevoelige bestemmingen, inclusief woningen en ziekenhuizen, en bronnen van luchtvervuiling.
- Voorzieningen zo veel mogelijk op fietsafstand te realiseren en befietsbare en beloopbare wijken na te streven, waardoor we onnodige automobiliteit en daarmee uitstoot voorkomen.
- Te zorgen dat alle partijen betrokken bij de luchtvaart – waaronder het Rijk, Schiphol, KLM (en andere maatschappijen) en LVNL - blijven inzetten op innovatie van de luchtvaartsector. Zodat vliegtuigen en voertuigen minder uitstoten (lees meer bij luchthaven en luchtvaart).
- Te zorgen dat ons energietransitiebeleid kansen biedt voor een schonere lucht maar tegelijkertijd niet negatief uitpakt; hiermee willen we bijvoorbeeld voorkomen dat kleinschalige biomassastook gaat toenemen.
- Voorlichting over particuliere houtstook te geven.
- Te wijzen op het belang van een gezond binnenklimaat op plekken waar onze inwoners, leerlingen, werknemers en bezoekers verblijven.
- Mogelijk ruimte bieden voor mitigerende maatregelen als grootschalig groen. Het filtereffect op fijnstof van kleinschalig groen (zoals specifiek groen op daken, gevels, in de tuinen en in de openbare ruimte) is nog niet bewezen en onderwerp van onderzoek.
- Ons bewust te zijn van koppelkansen, bijvoorbeeld bij de reductie van geluidsoverlast of CO2. De bronnen van geluid, CO2 en luchtkwaliteit zijn soms dezelfde.

Wat is daarvoor nodig?

De Omgevingswet bevat instrumenten en regels die de kwaliteit van de binnen- en buitenlucht bewaken en beschermen. Om aan de slag te gaan met ruimtelijke kaders om gezondheidswinst te behalen voor álle inwoners van Haarlemmermeer hebben we een aanvullend luchtkwaliteitsbeleid nodig. De ruimtelijke randvoorwaarden worden opgenomen in het Omgevingsplan. De provincie Noord-Holland is gestart met het programma Gezonde Leefomgeving. Voor Haarlemmermeer is een goede aanhaking bij dit programma van belang. Dit biedt kansen en voordelen.

Lees meer over: gezondheid, geluid, luchthaven, chemische bodemkwaliteit, natuur, landschap, mobiliteit, wonen, klimaat, milieukwaliteit, energie, stikstofdepositie

Ultrafijn stof rondom de luchthaven

Ultrafijn stof concentraties veroorzaakt door vliegverkeer blijken relatief hoog te zijn in de omgeving van Schiphol. Dit heeft mogelijk negatieve effecten op de gezondheid van inwoners. We weten nog weinig over de effecten van ultrafijn stof. Het RIVM doet daarom een vierjarig onderzoek (2018-2021) naar de gezondheidseffecten van ultrafijn stof rond Schiphol. Uit een eerste deelonderzoek (2019) naar effecten van ultrafijn stof op korte termijn blijkt dat de blootstelling aan ultrafijn stof rond Schiphol een kortdurend effect kan hebben op de gezondheid. Op zulke dagen hebben kinderen meer last van luchtwegklachten, zoals kortademigheid en piepende ademhaling. Wij volgen deze onderzoeksresultaten nauwlettend en monitoren of aanvullend beleid noodzakelijk is.

De Gezondheidsraad heeft in september 2021 een nieuw advies uitgebracht aan de overheid over ultrafijn stof. Eerder was onduidelijk wat de impact van ultrafijn stof is op de gezondheid. Uit recente onderzoeken blijkt dat ultrafijn stof meer risico op hart- en vaatziektes en longaandoeningen met zich mee brengt en dat het ook een negatief effect heeft op de groei van foetussen. Het advies is daarom ook de uitstoot te beperken. Zo zou bijvoorbeeld het zwavelgehalte in vliegtuigbrandstof omlaag moeten.

Milieukwaliteit: divers

Milieukwaliteit en gezondheid: licht, geur, trilling, magneetveld, straling, wind

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Verschillende activiteiten kunnen vormen van hinder of overlast met zich meebrengen.

Bepaalde activiteiten vereisen veel licht. Voor de teelt van planten, bloemen en groenten zijn soms assimilatielampen nodig om te groei te bevorderen. Voor een veilige afhandeling van luchtvaart is verlichting van het banenstelsel en de platforms nodig. Verlichting van sportvelden is nodig om in de avond te kunnen sporten.

Bepaalde activiteiten in de leefomgeving gaan gepaard met geurhinder, denk aan kerosinelucht (luchthaven), ontgassing van scheepvaart (havengebied), het houden van vee, verwerking van GFT-afval, het zuiveren van afvalwater (AWZI's), het roken van vlees of vis (diverse locaties) of het produceren van staal (Spoorzicht). In de meeste gevallen wordt de toegestane hinder voor de leefomgeving vastgelegd in de milieuvergunning of moet worden voldaan aan algemene normen uit het Activiteitenbesluit. Voor geur is het mogelijk om een gemeentelijke verordening vast te stellen. Wij hebben deze verordening niet.

Voor trilling geldt dat sommige functies gevoelig kunnen zijn voor verstoring door trillingen. Denk aan laboratoria of computercentra in de nabijheid van startbanen of een puinbreker. Dit kan een reden zijn om dit aspect te onderzoeken.

Bij bronnen als hoogspanningsverbindingen, transformatorstations of zendmasten kan er zorg zijn over elektromagnetische velden of straling. Voor de hinder van magneetvelden heeft Rijk op basis van het voorzorgsbeginsel normen gesteld. Bij bovengrondse hoogspanningsverbindingen en transformatorstations moet voorkomen worden dat nieuwe gevoelige functies binnen de magneetveldzone van 0,4 microTesla liggen. Voor ondergrondse hoogspanningsleidingen is er geen beleid vanuit het Rijk. Het RIVM houdt voor de magneetveldzone van een ondergrondse hoogspanningsleiding een internationale norm van 100 microTesla aan. Het Rijk gaat op korte termijn het beleid voor de magneetveldzones vaan hoogspanningsleidingen evalueren. Mogelijke dat dan ook een normstelling voor ondergrondse leidingen zal worden vastgesteld.
Wij volgen de beleidsevaluatie van het Rijk. Lees meer over straling bij: 5G, zendmastenbeleid.

Ter voorkoming van hinder door wind door hoge gebouwen kan een windtunnelonderzoek behulpzaam zijn. Bij het uitwerken van onze Verdichtingsvisie en (hoog)bouwlocaties is voorkomen van windhinder een aandachtspunt.

De Omgevingsdienst toetst of bedrijven zich aan de norm houden en afdoende maatregelen nemen om overlast te voorkomen. Ook worden klachten geregistreerd.

Wat willen we bereiken?

Wij willen dat inwoners, bezoekers en werknemers zo min mogelijk gehinderd worden door (de effecten van) licht, geur, magneetvelden, straling of trilling. Het zorgvuldig toedelen van functies kan toekomstige overlastsituaties voorkomen

Wat gaan we doen?

- Met het zorgvuldig toedelen van functies voorkomen we toekomstige overlastsituaties.
- Daar waar nodig gaan we specifieke normen en maatwerkvoorschriften aan activiteiten toekennen via het omgevingsplan. Denk bijvoorbeeld aan de mestplaats bij vee, gezoneerde industrieterreinen met vastgestelde omgevingswaarden of geuremissie bij horeca in een woonomgeving.
- Bij het toedelen van functies die overlast kunnen geven wordt onderzoek gedaan naar de effecten van geur, licht of straling. Denk daarbij aan; geurhinderonderzoek voor de luchthaven (in kader van ruimtelijke plannen); lichthinderonderzoeken voor een juiste lichtsterkte en/of afstelling van lichtmasten bij sportcomplexen of glastuinbouw; magneetveldonderzoek bij transformatorstations of grote elektriciteitsverbindingen. Daarmee voorkomen we overlast en mogelijke klachten voor de gezondheid van onze inwoners.
- Wij stimuleren eigenaren en beheerders om nadere maatregelen te nemen die overlast door geur, licht, magneetvelden en trilling voorkomen.

- In bijzondere gevallen laten wij de bron van overlast in beeld brengen door bijvoorbeeld tijdelijk met elektrische meetapparatuur (‘e-noses’) te meten.
- Wij zorgen dat de wettelijke milieunormen gehandhaafd worden.

Wat is daarvoor nodig?

We bepalen in het omgevingsplan welke regels we opnemen voor geurhinder voor activiteiten die geen instructieregels van het Rijk meekrijgen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). We leggen in het omgevingsplan vast welke gebouwen geurgevoelig zijn. We stellen in het omgevingsplan een ‘bebouwingscontour geur’ vast. We leggen in het omgevingsplan vast welke trillingen door een activiteit in trillinggevoelige (ruimten van) gebouwen aanvaardbaar zijn. Die regels gelden ook voor vergunningplichtige milieubelastende activiteiten.

Als op landelijk niveau wordt besloten geen bindende regels te stellen voor magneetveldzones kunnen wij in het omgevingsplan vastleggen dat wij geen nieuwe gevoelige functies binnen of naast magneetveldzones toestaan.

In het omgevingsplan nemen we regels voor geur op.

Lees meer over: gezondheid, geluid, 5G, luchthaven en luchtvaart, energie, datanetwerken, zendmasten, wonen, milieukwaliteit, economie



Hoogspanningsmasten recreatiegebied De Groene Weelde.

Milieukwaliteit: ondergrond

Milieukwaliteit en gezondheid, ruimtelijk economische structuur, landschap

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Niet alleen boven de grond is sprake van schaarste aan ruimte en stapeling van functies en doelen. Ook de ondergrond wordt steeds meer benut en belast. Met een brede blik naar bodem en ondergrond kijken is nodig, omdat we daarmee opgaven en doelen in de fysieke leefomgeving kunnen oppakken als zorgvuldig ruimtegebruik, omgevingskwaliteit, energietransitie, klimaatadaptatie, gezonde leefomgeving, aantrekkelijk landschap of toekomstbestendige landbouw.
In de ondergrond kunnen processen aan de gang zijn die de invulling van maatschappelijke opgaven beperken; verzilting, bodemdaling, afname van bodemvruchtbaarheid of verontreiniging.

In de tabel is aangegeven welke functies en rollen de ondergrond kan hebben (draagkracht, informatie, regulatie, productie), wat de relatie met het rad van de leefomgeving is en hoe de ondergrond een rol speelt bij het beschermen van de leefomgeving en het bereiken van maatschappelijke doelen voor onze leefomgeving.



SunBinFish in de speeltuin Kleiland in PARK21.

Functies en rollen ondergrond	Relatie rad van de leefomgeving	Doelen en opgaven fysieke leefomgeving
Draagkracht		
Draagkracht om bovengronds te bouwen en aan te leggen	Wonen, ruimtelijke economische structuur, natuur en landschap (bomen, etc.), natuurlijke hulpbronnen (windturbines, zonneakkers)	Zorgvuldige en afgewogen toedeling van functies die schaarse ruimte nodig hebben. Combineren van doelstellingen (bv bomen die fijnstof afvangen, klimaat reguleren, hittestress voorkomen en gezondheid bevorderen).
Draagkracht om ondergronds te bouwen	Wonen, ruimtelijke economische structuur (parkeergarages, tunnels, viaducten, kelders)	Efficiënte benutting van schaarse ruimte. Veilig ondergronds bouwen. Voorkomen neven-effecten op bijvoorbeeld grondwater of stabiele bodem.
Kabels, leiding, riolering en warmtenet	Ruimtelijk economische structuur: transport van elektriciteit, gas, data, drinkwater, afvalwater, warmte et cetera	Veilig en leveringszekerheid transporteren en beperking risico's of overlast. Efficiënt en geordend gebruik van de schaarse ondergrondse ruimte. Voorkomen ondergrondse hittestress en te warm drinkwater.
Ondergrondse buisleidingen	Ruimtelijk economische structuur: transport van gas, kerosine, drinkwater, afvalwater, et cetera	Veilig en leveringszekerheid transporteren en beperking risico's of overlast. Efficiënt en geordend gebruik van de schaarse ondergrondse ruimte.
Warmte/ koudeopslag	Klimaat: klimaatneutraal wonen, werken; toepassen WKO voor verwarmen en koelen	Efficiënt inrichten ondergrond. Effectiviteit waarborgen (afstemming vergunning). Voorkomen negatieve effecten op (grond) water, bodem en riool.
Opslag van stoffen	Economie: opslag in ondergrond (zoals CO_2), injecteren van brijnwater (zout concentraat dat overblijft na ontzilten bv t.b.v. glastuinbouw)	We voorkomen negatieve effecten op water en bodem. We streven naar regionaal beleid voor het omgaan met brijnwater.

Functies en rollen ondergrond	Relatie rad van de leefomgeving	Doelen en opgaven fysieke leefomgeving
Informatie		
Archeologische waarden	Natuur en landschap: archeologische waarde als onderdeel erfgoed.	Zorgvuldig omgaan met archeologische waarden in ondergrond. Waar mogelijk archeologische waarde beleefbaar maken in het landschap.
Aardkundige waarden	Natuur en landschap: cultuurhistorisch en aardkundig erfgoed	Beschermen aardkundige waarden. Aardkundige waarden herkenbaar houden in het landschap.
Landschappelijke diversiteit	Natuur en landschap	Kwaliteiten bestaande landschappen benutten en versterken voor een aantrekkelijke woon-, leef- en werkomgeving. Geen ophogingen in veengebieden met agrarische- of natuurfunctie, tenzij gebiedseigen veen en rekening houdend met grondwaterstand.
Ecologische diversiteit	Natuur en landschap	Biodiversiteit vergroten, aansluitend op de lokale bodemcondities. Natuurinclusieve landbouw ter vergroting biodiversiteit.
Regulatie		
Schone en veilige bodem	Milieukwaliteit en gezondheid; chemische bodemkwaliteit Veiligheid	Zo schoon mogelijke bodem, oppervlakte- en grondwater. Beperking risico's conventionele explosieven
Levende bodem	Natuur en landschap, natuurlijke hulpbronnen, wonen en woonomgeving	Streven naar goed ontwikkeld bodemleven voor o.a. betere groengebieden, betere bodemvruchtbaarheid, minder ziekten en plagen, afbraak van verontreinigingen.

Functies en rollen ondergrond	Relatie rad van de leefomgeving	Doelen en opgaven fysieke leefomgeving
Stabiele bodem	Veiligheid, natuurlijke systemen en processen	Slim en zorgvuldig peilbeheer om bodemdaling (door oxidatie van veengronden en rijping van klei) te beperken. Voorkomen opbarsting bodem en ontstaan wellen bij ruimtelijke ontwikkelingen (bodem vormt niet doorlatende laag). Mitigeren van effecten toenemende verzilting (autonoom proces).
Waterbergende bodem	Klimaat, natuur en landschap, ruimtelijk econ. structuur, wonen en woonomgeving	Water vasthouden, bergen en dan pas afvoeren. Slimme functiecombinaties maken. Voldoende ruimte houden om water te bergen.
Waterfilterende bodem	Klimaat, natuur en landschap, ruimtelijk economische structuur, wonen en woonomgeving, milieukwaliteit, natuurlijke hulpbronnen	Voorkomen verstoring waterfilterende functie.
Koolstofbindende bodem	Klimaat, natuur en landschap, natuurlijke hulpbronnen	Door inklinking van veen te beperken voorkomen we uitstoot van CO2. Terugloop van organisch stofgehalte in bodem voorkomen (maakt dat bodem beter regenval verwerkt of droogte doorstaat). We benutten de bodem als opslagplek voor organische stoffen als humus, voor vastleggen CO2 en stikstof en als depot van tijdelijk vastgelegde minder voorkomende mineralen.

Functies en rollen ondergrond	Relatie rad van de leefomgeving	Doelen en opgaven fysieke leefomgeving
Productie		
Gewasproductie	Natuurlijke hulpbronnen, klimaat, milieukwaliteit, gezondheid	Voorkomen van erosie, vervuiling grondwater, emissies naar milieu door verkeerde afstemming tussen bodemvruchtbaarheid en gewasproductie. Goede afstemming leidt tot hogere opbrengsten en beperkingen in gebruik van meststoffen.
Voorraad drinkwater	Natuurlijke hulpbronnen	N.v.t. geen waterwingebied of grondwaterbeschermings-gebied. Bij mogelijke toekomstige waterwinning mogen geen nadelige effecten optreden.
Voorraad grondwater	Natuurlijke systemen en processen, klimaat,	Zorgvuldig grondwaterbeheer. Verdroging voorkomen door waterberging. Slim doorspoelen voorkomt negatieve gevolgen verzilting landbouw. Op termijn verziltingsadaptatie nodig voor landbouw en groen.
Voorraad delfstoffen	Natuurlijke hulpbronnen, natuur en landschap.	Zandwinning alleen aan de orde als dit bijdraagt aan ruimtelijke en maatschappelijke doelstellingen en past in ruimtelijk beleid.
Voorraad fossiele energie	Natuurlijke hulpbronnen, klimaat.	Kritische opstelling t.o.v. schaliegas vanwege milieu- en veiligheidsaspecten en doelstelling op gebied hernieuwbare energie.
Geothermie	Natuurlijke hulpbronnen, klimaat, veiligheid	Bij de energietransitie is geothermie een mogelijk in te zetten energiebron. Negatieve effecten op (o.m.) de draagkracht van de bodem moeten hierbij voorkomen worden.

Vrij naar: RuimteXmilieu

Transport- en buisleidingen
In de gemeente bevinden zich veel grote transport en buisleidingen. Onder meer voor: CO_2, afval-waterzuivering, energie, kerosine en drinkwater. Een deel van deze (buis)leidingen zijn in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) tot nationaal belang benoemd. Deze hoofdinfrastructuur moet gewaarborgd worden voor transport van stoffen. In Haarlemmermeer zijn het tracé van de 380 kV hoogspanningsverbinding en het buisleidingentracé van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Lees meer over de drukte in de ondergrond en hoe wij daarmee omgaan in het kader 'stedelijk programmeren en integraal ontwerpen'.

Wat willen we bereiken?

Wij willen zorgdragen voor de ondergrond en de ondergrond een rol laten spelen bij de bescherming van onze leefomgeving en het bereiken van maatschappelijke doelen als zorgvuldig ruimtegebruik, omgevingskwaliteit, energietransitie, klimaatadaptatie, gezonde leefomgeving, aantrekkelijk landschap en toekomstbestendige landbouw.

Wat gaan we doen?

Bij activiteiten op en in de ondergrond houden we rekening met de kwaliteiten van de ondergrond en de doelen die we willen bereiken zoals deze in de tabel benoemd zijn. Wij zorgen dat onze doelen bekend zijn bij eenieder die activiteiten in de ondergrond voorneemt en uitvoert. Ook dienen bij ontwikkelingen relevante onderzoeken uitgevoerd te worden. Denk aan bodemonderzoek (zie paragraaf bodem), archeologisch onderzoek (zie erfgoed) of onderzoek naar conventionele explosieven.

Voor conventionele explosieven (CE) in de ondergrond uit de Tweede Wereldoorlog hebben wij twee uitgangspunten:
- Zoveel mogelijk voorkomen dat men in de dagelijkse praktijk in contact kan komen met CE door het verrichten van onderzoek.
- (Reactief) verwijderen van alle blindgangers van vliegtuigbommen uit de ondergrond wanneer de situatie daar om vraagt.

Lees meer in: Beleidsplan conventionele explosieven (2018).

We houden rekening met belemmeringen die grote leidingen (drinkwater van de Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland, afvalwater, CO2, kerosine) met zich mee kunnen brengen. Bij voorkeur concentreren we grote buisleidingen op efficiënte wijze in de daarvoor bestemde tracés. In het omgevingsplan nemen we de nodige regels voor de ondergrond op die mede gebaseerd zijn op bovengenoemde tabel. Waar nodig benutten we stedelijk programmeren (zie kader), omdat we daarmee doelen kunnen combineren. Bijvoorbeeld onze doelen voor klimaatadaptatie en een groene leef- en werkomgeving.

Wat is daarvoor nodig?

In lopende processen en ontwikkelingen geven wij waar mogelijk de ondergrond meer aandacht door te onderzoeken of principes voor stedelijk programmeren en integraal ontwerpen toe te passen zijn.
We stellen een verordening bodemenergie op.

Lees meer over: chemische bodemkwaliteit, vitale bodem, natuur, landschap, biodiversiteit, wonen, energie, water, klimaatadaptatie, veiligheid, milieukwaliteit, archeologie, stedelijk programmeren

Stedelijk programmeren en integraal ontwerpen

De ondergrond raakt steeds voller, onder meer door de energietransitie (aardgasleidingen vervangen voor extra elektriciteitskabels of warmteleidingen) en digitalisering. Door verdergaande intensivering van het stedelijk gebied neemt de druk op de openbare ruimte en ondergrond verder toe. Tegelijkertijd is meer ruimte nodig voor waterberging en groen. Dit vraagt om een andere aanpak: stedelijk programmeren en integraal ontwerpen van de openbare ruimte. Als we ingrijpen in het landschap of stedelijk gebied – of dat nu onder de grond of boven de grond is – doen we dat weloverwogen, sturen we op de juiste plek, met de juiste vorm van inpassing en proberen we meerdere doelen te combineren.

Een integrale aanpak voor het programmeren, ontwerpen en inrichten van de openbare ruimte en ondergrond verwerken wij onder meer in de herziening van de leidraad Duurzame inrichting openbare ruimte (DIOR). Bij aanleg, beheer en onderhoud stemmen we planningen op elkaar af, zodat de openbare ruimte zo min mogelijk open hoeft. Daarmee besparen we kosten en voorkomen we onnodige overlast. Dat noemen we 'stedelijk programmeren'.

Milieukwaliteit: bodem

Milieukwaliteit, gezondheid, natuurlijke hulpbronnen

De chemische bodemkwaliteit is van belang voor de volksgezondheid. We willen niet wonen, recreëren of spelen op vervuilde grond. Ook voor de voedselproductie en voor flora en fauna is een schone bodem van belang. Alle gebruikers en eigenaren hebben de verantwoordelijkheid om bewust om te gaan met de bodem en deze zo schoon mogelijk te houden.

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Ons beleid voor chemische bodemkwaliteit is opgenomen in de Nota bodembeheer met de bijbehorende bodemkwaliteitskaart. De nota valt onder het overgangsrecht van de Omgevingswet. De nota geeft invulling aan de ruimte die we hebben voor zogenaamd 'gebiedsspecifiek' en 'functiegericht' bodembeheer. Zo spelen we in op maatschappelijke ontwikkelingen en belangen als gezondheid, wonen en economie. Het 'bodembeheergebied', gebied waarin gebruik kan worden gemaakt van elkaars bodemkwaliteitskaarten, bestaat uit het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer aangevuld met de andere gemeenten binnen het beheergebied van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

Het landelijke chemische bodembeleid maakt onderscheid tussen verschillende kwaliteiten bodem. Naast de 'altijd toepasbare kwaliteit' kennen we onder meer 'wonen-kwaliteit' en 'industriekwaliteit'. Bij elke kwaliteit hoort een bepaald beschermingsniveau voor het ecosysteem en de mate waarin de mens blootgesteld mag worden. Als de bodem voldoet aan de bij de functie horende waarde ziet de landelijke overheid de bodem als blijvend geschikt voor deze functie. Overigens betekent overschrijding van de waarde bij een bepaalde functie niet per definitie dat er een onaanvaardbaar risico is en dat er noodzaak is om de bodem te saneren.

Op de bodemkwaliteitskaart is de algemene chemische bodemkwaliteit te zien voor de bovenste twee meter. In het grootste deel van onze gemeente voldoet de bodemkwaliteit wat betreft de stoffen die standaard onderzocht moeten worden aan de 'Achtergrondwaarde'. Deze grond wordt als schoon beschouwd en is in principe geschikt om - onder voorwaarden - overal zonder onderzoek te hergebruiken (altijd toepasbare kwaliteit). Een klein gedeelte heeft een bodemkwaliteit die voldoet aan de kwaliteitsklasse 'wonen' of 'industrie'. Dit betreft voornamelijk de oudere bebouwing (voor 1960) in Hoofddorp, Nieuw-Vennep, Badhoevedorp, Zwanenburg, Spaarndam, Halfweg en overige kleine kernen.

Regionaal is ook een bodemkwaliteitskaart voor PFOS en PFOA en gezamenlijk PFAS-beleid vastgesteld. Hiermee is hergebruik van grond en bagger op een verantwoorde manier vereenvoudigd.

In het verleden werd bodemverontreiniging met name veroorzaakt door ondergrondse olietanks, asbest en teerhoudend asfalt als verhardingsmateriaal voor bijvoorbeeld wegen, landbouw (nu verboden gewasbeschermingsmiddelen) of lozing en uitstoot door bedrijven en uitstoot van (vlieg)verkeer. De locaties met verontreinigingen uit het verleden, waar sanering nodig is omdat er sprake is van risico's, worden onder verantwoordelijkheid van de provincie gesaneerd. Dit betreft de zogenaamde spoedlocaties.

De gemeente is met de ingang van de Omgevingswet verantwoordelijk voor het graven in sterk verontreinigde grond of het saneren van grond in verband met risico's bij toekomstig gebruik. De chemische bodemkwaliteit – en daarmee ook grondwaterkwaliteit - wordt beïnvloed door uitstoot van (vlieg)verkeer, enkele milieubelastende bedrijven en landbouw. Van sommige stoffen is de omvang van de bodembelasting nog niet in beeld. Bijvoorbeeld van PFAS; de groep waar PFOS onderdeel van is en andere zogenaamde 'zeer zorgwekkende stoffen'. Daarnaast vormen onder andere medicijnresten en microplastic nieuwe bedreigingen voor de bodem. Rijk en provincie zijn aan zet voor normering, onderzoek en aanpak bij de bron en eventuele sanering. Door de toename van bebouwd gebied in de regio is er een grote behoefte aan locaties waar grond kan worden hergebruikt. In kwetsbare (veen)gebieden kan ophoging tot onherstelbare schade voor het ecosysteem leiden.

Met de opkomst van elektrisch vervoer (en wellicht vliegen) zal de uitstoot bij de bron verminderen. Dat komt de bodemkwaliteit ten goede. De overgang naar duurzame landbouw (kringlooplandbouw, precisielandbouw) maakt dat er naar verwachting veel minder bestrijdingsmiddelen nodig zijn. Ook het ecosysteem en daarmee de biodiversiteit is gebaat bij een zo schoon mogelijke bodem.

Wat willen we bereiken?

Wij hanteren in ons bodembeleid de volgende uitgangspunten:

- De gezondheid van de mensen moet zo veel mogelijk worden beschermd.
- De chemische bodemkwaliteit mag niet verslechteren.
- De kwaliteit van de bodem moet zo zijn dat de functies wonen, werken, infrastructuur, natuur en landbouw op een verantwoorde wijze toegewezen kunnen worden en mogelijk zijn.
- Hergebruiksmogelijkheden van vrijkomende grond wordt optimaal gefaciliteerd.
- Vrijkomende grond en bagger wordt zo dicht mogelijk bij de herkomstlocatie hergebruikt.
- Eigenaren en gebruikers van gronden dragen zoveel mogelijk bij aan het verbeteren van de bodemkwaliteit.
- Het toepassen van grond mag niet tot ongewenste effecten leiden voor kwetsbare ecosystemen (zoals het ophogen van veengebied).
- Indien nodig voor de bescherming van onze bodem, stellen we eigen beleid op voor nieuwe bedreigingen van de bodem.

Wat gaan we doen?

Het beleid volgt nu over het algemeen het landelijke generieke beleid. Dit houdt in dat de lokale bodemkwaliteit niet mag verslechteren. Bij ontwikkelingen na een gevoeliger gebruik streven we ernaar de bodemkwaliteit te verbeteren. Vanwege de maatschappelijke belangen voor de leefomgeving is ons gebiedsspecifieke beleid/ maatwerkregels op enkele punten strenger of ruimer dan het generieke beleid. Dit is te lezen in de Nota bodembeheer.

Met de komst van de Omgevingswet krijgt de gemeente meer beleidsvrijheid. Indien nodig stellen wij eigen beleid op om op een verantwoorde wijze de mogelijkheid te geven de bodem te gebruiken.

Wat is daarvoor nodig?

De uitwerking voor de regels ten aanzien van sanering en het toepassen van grond worden in het omgevingsplan opgenomen.

Lees meer over: Nota bodembeheer, ondergrond, landbouw, biodiversiteit, gezondheid, lucht, mobiliteit, stikstofdepositie

Naar een vitale bodem

Het denken over de bodem is aan het verbreden. Van chemische bodemkwaliteit alleen gaat het steeds meer over een vitale bodem in brede zin. Een vitale bodem is een bodem met intrinsiek goede natuurlijke kwaliteiten: een bodem die onder andere vruchtbaar is, biodiversiteit huisvest, ziektes weert, water bergt, niet verstuift en voedingsstoffen vasthoudt en gedoseerd afgeeft. Hierdoor is de bodem in staat om klimaatverandering het hoofd te bieden, de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater te verbeteren en wateroverlast en verdroging tegen te gaan. Bovendien draagt een vitale bodem bij aan de klimaatdoelstellingen door tegengaan van CO_2-uitstoot en opslag van CO_2 in de vorm van organisch stof.

Veiligheid

Veiligheid, mobiliteit, woonomgeving, ruimtelijk economische structuur

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Veiligheid en leefbaarheid is een verantwoordelijkheid van ons allemaal. De gemeente voert de regie op veiligheid en leefbaarheid. Samenwerking staat daarbij voorop. Met meer dan 156.000 inwoners verdeeld over 31 kernen, in combinatie met de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol, vitale verkeersnetwerken en de industrie langs het Noordzeekanaal-gebied is in de gemeente sprake van een grote dynamiek op het gebied van veiligheid en leefbaarheid. In ons beleid en bij afwegingen in onze leefomgeving kijken we op een brede en integrale manier naar het onderwerp veiligheid.

Onze gemeente is een relatief veilige gemeente in vergelijking met andere grote gemeenten in Nederland. Met name de veelvoorkomende criminaliteit is in vrijwel in elke wijk afgenomen. Lokaal zijn er in onze wijken grote verschillen in veiligheidsbeleving. We staan ook voor nieuwe uitdagingen zoals meer grootstedelijke zorg- en veiligheidsthema's, de opkomst van internetcriminaliteit, het behouden van een veilige luchthaven in relatie tot de komst van nieuwe vervoerswijzen (metro) en crowdmanagement/bereikbaarheid. We sluiten met ons beleid aan bij het veiligheidsbeleid van onder meer de politie-eenheid Noord-Holland en de Veiligheidsregio Kennemerland. Bij onze aanpak hanteren we uitgangspunten die betrekking hebben op: eigen verantwoordelijkheid en zelfredzaamheid; het deelnemen van inwoners en ondernemers; integrale ketenaanpak en informatiegestuurd werken; gebieds-, dorps- en wijkgericht werken.

Wat willen we bereiken?

Wij streven ernaar dat inwoners, ondernemers en bezoekers in Haarlemmermeer veilig zijn, zich veilig voelen en bereid zijn samen met professionele partners de veiligheid te vergroten. De prioriteiten die voor de fysieke leefomgeving het meest relevant zijn:

- Verbeteren van het veiligheidsgevoel in de eigen buurt.
- Versterken van de keten 'zorg-veiligheid': we willen de woon- en leefsituatie van inwoners verbeteren, overlast voor de omgeving verminderen, recidive en escalatie voorkomen en bijdragen aan de sociale kwaliteit in wijken en kernen.
- Aanpak van ondermijning/ georganiseerde criminaliteit.
- Integraal samenwerken aan contraterrorisme, extremisme en radicalisering.

Wat gaan we doen?

Verbeteren van het veiligheidsgevoel in de eigen buurt

In het Integraal Veiligheidsbeleid staan per prioriteit aangrijpingspunten benoemd die veiligheidsgevoelens in de eigen buurt positief kunnen beïnvloeden: aanpak High Impact Crimes (woninginbraken, straatroof, overvallen, geweldsmisdrijven); bevorderen van de sociale kwaliteit; bevorderen van de fysieke kwaliteit; bevorderen verkeersveiligheid; aanpak van jeugdoverlast, jeugdcriminaliteit en wapenbezit. Bij deze prioriteit ligt een sterke relatie met gebiedsgericht werken. Met indicatoren monitoren we of de doelstellingen gehaald worden.

Keten zorg-veiligheid

Hierbij ligt de focus op groepen personen: personen met verward gedrag, zorgmijders, kwetsbare inwoners en relationeel geweld in huiselijke kring, sociale problematiek op Schiphol en de aanpak van alcohol- en drugsgebruik door jongeren. Hier ligt een relatie met sociaal welzijn en ons maatschappelijk beleid.

Aanpak van ondermijning/ georganiseerde criminaliteit

Ondermijning is een vorm van georganiseerde criminaliteit die zich onder andere in woonwijken, op bedrijventerreinen en via logistieke knooppunten zoals Schiphol manifesteert, maar niet op een zichtbare en meetbare manier. Bij de aanpak van ondermijning leggen wij onze focus op woon- en adresfraude, criminele samenwerkingsverbanden, verouderde bedrijventerreinen en drugsproductie en -handel.

Integraal samenwerken aan contraterrorisme, extremisme en radicalisering (CTER)

Het gaat hierbij niet alleen over de gewelddadig religieuze variant, maar ook over extreemlinks en -rechts (politiek), milieu- en dierenactivisme. CTER gaat ook over het voorstadium van radicalisering: polarisatie. Samenhang met inclusiebeleid en andere activiteiten uit het sociaal domein/zorg en welzijn zijn daarbij van belang. Bij het integraal samenwerken aan CTER onderscheiden we de volgende focuspunten: polarisatie; preventie, detectie en repressie van radicalisering.

Aanpak van cybercrime

De criminaliteit door internetoplichting, hacken, online fraude, identiteitsfraude (kortweg cybercrime) is een nieuwere vorm van criminaliteit. Deze wordt de laatste jaren steeds omvangrijker. Ook wordt de financiële schade steeds groter. We willen dat er een beter beeld ontstaat van de daadwerkelijke omvang van cybercriminaliteit in Haarlemmermeer. Ook willen we dat de weerbaarheid van inwoners en ondernemers tegen cybercriminaliteit toeneemt. Daarom zijn onze focuspunten: het vergroten van de aangiftebereidheid van cybercrime en het vergroten van de weerbaarheid van inwoners en ondernemers.

Overige thema's veiligheid

Overige thema's die benoemd zijn gaan over onze voorzieningen; 'veilig winkelgebied', 'veilig uitgaan', 'veilige evenementen', 'veilig in en om de school' en 'hartveilige gemeente'. Over 'brandveiligheid', 'informatieveiligheid' en 'crisisbeheersing'. Over onze ruimtelijk-economische structuur en economie; 'veilige bedrijventerreinen' en 'veilig toerisme en recreatie'. De veiligheid op het grondgebied van (en rond) de luchthaven Schiphol is verweven met diverse prioriteiten en veiligheidsthema's. De verantwoordelijkheden en de inzet zijn groot. Er wordt in de hele veiligheidsketen, dus ook achter de schermen, continu gewerkt aan een veilige luchthaven. Ook voor de instrumenten 'vergunningen, toezicht en handhaving' uit het omgevingsrecht en de fysieke veiligheid zijn diverse focuspunten opgenomen. Lees meer over de relatie tussen de fysieke leefomgeving en veiligheid in ons Uitvoeringsprogramma veiligheid.

Wat is daarvoor nodig?

Met ons jaarlijks Uitvoeringsprogramma Veiligheid dragen wij bij aan de beleidsdoelstellingen en prioriteiten van ons veiligheidsbeleid uit de Kadernota Integrale Veiligheid 2018-2022.
In 2022 actualiseren we ons veiligheidsbeleid op basis van een nieuwe Veiligheidsanalyse. Veiligheidsregels die een relatie hebben met de fysieke leefomgeving krijgen een plek in het omgevingsplan.

Lees meer over: verkeersveiligheid, overstromingsrisico's, sociaal welzijn, omgevingsveiligheid, economie, gezondheid, luchtvaart en luchthaven



Drie jongeren steken de weg over naar het skatepark in de Hoofdorpse wijk Floriande in Hoofddorp.

Toezicht en handhaving

Toezicht en handhaving zijn belangrijke instrumenten voor het borgen van de kwaliteit, veiligheid en leefbaarheid van de woon-, werk- en leefomgeving. De nagestreefde beleidsdoelen staan in de Programmabegroting en zijn vertaald in strategisch- en tactisch/operationeel beleid en in uitvoeringsplannen. Voor een aantal wettelijke taken op het gebied van toezicht en handhaving gelden (proces)criteria. Deze staan in het Besluit Omgevingsrecht. Daar ligt de basis voor onze beleidscyclus waarin toezicht en handhaving belangrijke factoren zijn.

Het achterwege laten van handhaving kan ertoe leiden dat zich ongewenste ontwikkelingen voordoen, die negatieve gevolgen hebben voor de fysieke leefomgeving. Het omgevingsplan in combinatie met een goede handhaving van de vastgestelde regels beschermt de kwaliteit van de fysieke leefomgeving en geeft betere sturing aan ontwikkelingen. Het uitgangspunt is dat er wordt opgetreden wanneer de regels van het omgevingsplan niet worden nageleefd.

Het houden van toezicht heeft ook een signaalfunctie. Toezichthouders zijn de ogen en oren van het gebied. Hun signalen kunnen een startpunt vormen van aanpassing en/of evaluatie van beleid of regels voor de fysieke leefomgeving. Signalen over overtredingen die zich zodanig vaak voordoen dat deze verrommeling van de leefomgeving tot gevolg hebben, of tot potentieel gevaarlijke situaties kunnen leiden zoals bijvoorbeeld het illegaal bewonen van bedrijfspanden kunnen aanleiding zijn voor herstructurering of nieuw beleid. Klachten over verkeersveiligheid of zwerfafval in groen kunnen aanleiding zijn voor een aanpassing van de inrichting van de openbare ruimte.

Waar gaat toezicht en handhaving over?

- Bouwen: toezicht op bouw en sloop waar vergunning voor is verleend, asbestcontroles (doorgaans n.a.v. sloopmelding), naleving van voorschriften (brandveiligheid), handhaven op illegale bouw volgend uit ingediende klachten of meldingen op basis van een op risicoanalyse gebaseerde prioritering, evenementencontroles, BAG-meldingen over bouwwerken. Deze taken worden voor bedrijven uitgevoerd door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG). Voor particulieren voeren wij deze zelf uit.
- Strijdig gebruik: toezicht en handhaving op gebruik van gebouwen en gronden en voorkomen gebruik in strijd met omgevingsplan (voorheen bestemmingsplan) op basis van een op risicoanalyse gebaseerde prioritering.
- Milieu en bodem: toezicht op en de handhaving van milieuregels en bodemtaken. Deze taken worden uitgevoerd door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, met uitzondering van de branche horeca.
- Openbare ruimte: toezicht en handhaving openbare ruimte betreft de inzet van onze handhavers op leefbaarheidsvraagstukken en een aantal veiligheidsthema's (zoals 'jeugd' en 'evenementen') op basis van een op risicoanalyse gebaseerde prioritering. We werken daarbij gebiedsgericht en informatiegestuurd. Toezicht en handhaving betreft onder meer de Verordening fysiek domein, de Algemene Plaatselijke Verordening, fiscaal parkeren, alsmede bijzondere wetten zoals de Drank- en Horecawet.
- Brandveilig gebruik: toezicht op brandveilig gebruik van gebouwen (gebruiksvergunningen en gebruiksmeldingen) betreft de inzet van de controleurs van de regionale brandweer (VRK). Deze inzet is gebaseerd op basis van een op risicoanalyse gebaseerde prioritering. De handhaving van overtredingen voeren wij zelf uit.

Naast bovenstaande gebieden zijn er nog andere kleinere taken waar wij zorgen voor handhaving, zoals die rond de kinderopvang en peuterspeelzalen.

Omgevingsveiligheid

Veiligheid, mobiliteit, ruimtelijk economische structuur

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Omgevingsveiligheid (voorheen bekend als externe veiligheid) is een specifiek onderdeel van het thema veiligheid. Doordat ruimte schaars is, liggen functies die risico's opleveren soms dicht bij plekken waar mensen wonen, verblijven of naar school gaan. Dit proberen we zoveel mogelijk te voorkomen. Bij omgevingsveiligheid gaat het om de beperking en beheersing van risico's voor mens, dier en milieu door de opslag, het gebruik en transport van gevaarlijke stoffen, de veiligheid van 'inrichtingen' en de veiligheid van nieuwe, zich snel ontwikkelende technologieën. Het gaat hierbij niet alleen om het in kaart brengen van de risico's, maar ook om bescherming van gezondheid, welzijn en leefmilieu tegen de gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen. Dit kan door een gebied zo in te richten dat de mensen die er verblijven zijn beschermd tegen de gevaren van een brand, explosie of een gifwolk. Zoals uit het Omgevingseffectrapport blijkt, kunnen er ten aanzien van externe veiligheid bij een aantal woningbouwontwikkelingen in Haarlemmermeer maatregelen worden getroffen om veiligheidsrisico's te beperken. Naast de directe gevolgen zijn ook de indirecte gevolgen hierbij relevant. Denk aan het langdurig onbereikbaar zijn van een gebied, of de uitval van vitale infrastructuur en netwerken zoals transport-, elektriciteit-, communicatie- of drinkwatervoorzieningen.

Een inventarisatie van de risicovolle milieubelastende activiteiten in onze gemeente staat op www.risicokaart.nl. Ook de kwetsbare gebouwen en locaties staan op deze kaart. In onze gemeente zijn risicobronnen aanwezig als buisleidingen, transportroutes van gevaarlijke stoffen, windturbines, de luchthaven, de haven en specifieke bedrijven. Denk bij bedrijven aan 'Seveso-inrichtingen' (bedrijf waar een gevaarlijke stof aanwezig is of mag zijn, of kan ontstaan bij verlies van controle over de stoffen) en bedrijven die gevaarlijke stoffen opslaan en verwerken, zoals kerosine, lpg en vuurwerk. Op de risicokaart staan naast externe veiligheidsrisico's ook overstromingsrisico's.

Wat willen we bereiken?

Wij willen een zo veilig mogelijke leefomgeving in Haarlemmermeer voor mens, dier en milieu. (Fysieke) veiligheidsrisico's moeten tot een aanvaardbaar minimum beperkt blijven. Dit doen we door – afhankelijk van de situatie - te zorgen voor het aanhouden van afstanden, door afschermende maatregelen, door het beperken van aantallen mensen of door een beperking in tijd, door veilige bouwwerken, door risicocommunicatie en door effectieve hulpverlening bij crises en rampen.

Wat gaan we doen?

Bij nieuwe ontwikkelingen denken we vooraf na over welke maatregelen nodig zijn om mens, dier en milieu voldoende te beschermen. Benodigde maatregelen nemen we mee in het ontwerp van ontwikkelingen. We voorkomen zoveel mogelijk dat kwetsbare locaties en gebouwen, zoals woningen, binnen de risicozone van risicobronnen zoals transportassen (waar vervoer van gevaarlijke stoffen over plaats vindt), windturbines, buisleidingen of risicovolle bedrijven komen te liggen. Waar dit niet mogelijk is treffen we maatregelen om de risico's zo klein mogelijk te maken.

Als er maatregelen nodig zijn om mensen te beschermen, gaat de voorkeur uit naar oplossingen die niet alleen voor mensen in nieuw te bouwen gebouwen zinvol zijn, maar die ook bijdragen aan bescherming voor mensen in bestaande gebouwen. Daarnaast is er aandacht voor mensen in de buitenruimte, bijvoorbeeld bij attracties of andere buitenactiviteiten. Principes daarbij zijn:

- Risico's voorkomen of beperken.
- Afstand houden tot risicobronnen en/of door beperking van dichtheid van personen ter plaatse en/of door een beperking van de tijdsduur.
- Bouwwerken en omgeving bescherming laten bieden aan mensen, bijvoorbeeld door nadere eisen.
- Zorgen voor het snel en veilig verlaten van bouwwerken en gebieden.
- Bereikbaarheid voor hulpdiensten optimaal laten zijn.
- Actieve risicocommunicatie zodat mensen bekend zijn met risico's en weten hoe ze moeten handelen.

Aan de hand van deze principes gaan we zorgen voor een veilige leefomgeving met een aanvaardbaar beschermingsniveau. In het omgevingsplan werken we de beschermingsdoelstellingen uit deze omgevingsvisie - met inachtneming van de wettelijke bepalingen - verder uit. In het bijzonder geldt dit voor 'aandachtsgebieden'. Dit is een nieuwe manier van omgaan met het 'groepsrisico'.

Aandachtsgebieden zijn gebieden rond activiteiten met gevaarlijke stoffen die zichtbaar maken waar mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen onvoldoende beschermd zijn tegen de gevolgen van ongevallen met gevaarlijke stoffen. Er zijn drie typen aandachtsgebieden: voor branden, explosies en gifwolken. Het weergeven van een aandachtsgebied maakt direct zichtbaar welke gevaren in een gebied kunnen optreden. Daarmee is het aandachtsgebied een instrument voor bedrijven, bestuur en inwoners om het gesprek over veiligheid en bescherming te starten in een vroegtijdig stadium van het ruimtelijk proces.

Wat is daarvoor nodig?

De activiteiten uit het Besluit Kwaliteit Leefomgeving komen in het Register Externe Veiligheidsrisico's (REV). We zorgen dat het Register Externe Veiligheidsrisico's op orde is en blijft door wijzigingen in risicobronnen door te geven. We nemen waar nodig aandachtsgebieden in het omgevingsplan op (niet verplicht) en onderzoeken of er saneringssituaties zijn waarvoor een programma gewenst is. Waar nodig leggen we voorschriftengebieden vast waar aanvullende brand- of explosiewerende bouweisen verplicht zijn. Dit doen we in ieder geval voor zeer kwetsbare gebouwen zoals basisscholen, ziekenhuizen en kinderdagverblijven. We zorgen voor een actief informatiebeleid voor omgevingsveiligheid.

Lees meer over: veiligheid, mobiliteit, buisleidingen, gezondheid, milieu, luchthaven, Handboek omgevingsveiligheid RIVM, Register Externe Veiligheidsrisico's, Risicokaart

Beleidsregel Luchthavenindelingbesluit (LIB), zone 5

Een bijzondere vorm van omgevingsveiligheid is het risico van een vliegtuigongeval. Hiervoor staat in het LIB een specifieke verantwoordingsplicht voor woningbouw. Zone 5 uit het LIB geeft de begrenzing aan van het gebied waarbinnen deze extra motivering noodzakelijk is. Ons beleid is erop gericht om binnen deze zone zorgvuldig met woningbouw om te gaan. Uitgangspunten zijn opgenomen in de Beleidsregel wonen en vliegen. Zone 5 is gebaseerd op de voormalige 20 Ke-zone uit de niet meer geldende (Rijks-) Nota Ruimte. De zone had tot doel een groot gebied rond de luchthaven te vrijwaren van woningbouw. Tussen regio, Rijk en luchtvaartsector is in 2016 een akkoord bereikt over het onderdeel 'wonen en vliegen'. Dit akkoord biedt de mogelijkheid voor het ontwikkelen van woningbouwplannen in de 20Ke/LIB5 zone.

Het Rijk monitort diverse aspecten van vliegverkeer, waaronder veiligheid. Zie de Staat van Schiphol.

Lees meer over: Beleidsregel wonen en vliegen, luchthaven en luchtvaart, geluid, wonen, veiligheid, geluidsadaptief bouwen



Een vliegtuig vliegt over de provinciale weg N232 bij Schiphol-Oost.

Water en klimaat(adaptatie)

Milieukwaliteit, veiligheid, klimaat, economie, wonen en woonomgeving, natuurlijke systemen en processen

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

De gemeente bestaat uit verschillende polders. Deze polders kennen een eigen watersysteem en eigen uitdagingen. Voor alle polders geldt dat de huidige waterproblematiek over het algemeen bestaat uit wateroverlast in de stedelijke kernen, toenemende druk op de kwaliteit van het water en verzilting van oppervlakte- en grondwater in het landelijk gebied. Door verandering van het klimaat is er een grotere kans op hevige neerslag en op langere periodes van droogte en hitte (zie hiervoor de Klimaatatlas Haarlemmermeer). Het aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering noemen we klimaatadaptatie.

Als gemeente hebben we de zorgplicht voor hemel-, afval-, en grondwater. Afvalwater dienen we af te voeren en te zuiveren. Voor hemel- en grondwater zijn inwoners en bedrijven in eerste instantie zelf verantwoordelijk.

Samen met het Hoogheemraadschap van Rijnland werken we aan de realisatie van een robuust, duurzaam en klimaatbestendig watersysteem in onze gemeente. Het watersysteem is zo natuurlijk mogelijk met weinig technische ingrepen en verspilling van water. Dit robuuste watersysteem voorziet ons van voldoende water met voldoende waterkwaliteit.

Het oppervlaktewater-, grondwater- en het afvalwatersysteem zijn met elkaar verbonden en worden als één watersysteem benaderd. Door het water de ruimte te geven die het voor de natuurlijke processen nodig heeft, veroorzaakt het systeem zo weinig mogelijk wateroverlast. Dit klimaatbestendige watersysteem kan ook droogte, hitte en piekbuien opvangen. Uiteindelijk streven we naar polders die zoveel mogelijk zelfvoorzienend zijn voor water, wat betreft kwaliteit en kwantiteit.

Wat willen we bereiken?

Om te komen tot een robuust, duurzaam en klimaatbestendig watersysteem zetten we in op twee sporen; (1) het vergroten van klimaatbestendigheid en (2) het verbeteren van de waterkwaliteit. Klimaatbestendigheid kan vergroot worden door de gevolgen en schade van de effecten van klimaatverandering (hitte, droogte, wateroverlast en overstroming) zoveel mogelijk te beperken al dan niet te voorkomen. De waterkwaliteit wordt verbeterd door bewust om te gaan met (de hoeveelheid) schoon en vuil water in natuur-, landbouw- en stedelijke gebieden.

Ambitie	Een robuust, duurzaam en klimaatbestendig watersysteem	
Sporen	Vergroten klimaatbestendigheid	Verbeteren waterkwaliteit
Opgaven	 Waterrobuuste leefomgeving  Droogtegevoeligheid verminderen  Koele woon- en werkomgeving	 Beperken verzilting  Anders omgaan met regen- en afvalwater  Verminderen vuilemissie  Verhogen ecologische waarde

Wat gaan we doen?

De twee sporen (zie kader) kennen ieder een aantal opgaven. Deze opgaven kunnen individueel of in samenhang worden opgepakt. In nieuwbouwprojecten worden uitgangspunten per opgave in de planfase meegenomen. Bij bestaande bebouwing en infrastructuur worden onderhoudscycli benut en waar mogelijk gekoppeld, om maatregelen voor water en klimaatadaptatie te nemen. Zie bijgaand figuur voor de sporen en de opgaven.

Spoor 1: vergroten klimaatbestendigheid

De gevolgen van klimaatverandering komen eerder dan voorzien en in grotere hevigheid op ons af. Daarmee neemt de noodzaak om onze fysieke leefomgeving aan te passen aan het veranderende klimaat toe. Om tot een klimaatbestendige leefomgeving te komen is het nodig om de klimaatbestendigheid te vergroten. Vergroten van klimaatbestendigheid willen we bereiken door de gevolgen en de schade van de vier effecten van klimaatverandering zoveel mogelijk te beperken. De vier effecten - hitte, droogte, wateroverlast en overstroming - zijn verwoord in drie opgaven voor onze gemeente; waterrobuuste leefomgeving, droogtegevoeligheid verminderen en een koele woon- en werkomgeving. Een toelichting op de opgaven:

Een waterrobuuste leefomgeving

Voor een veilige leefomgeving is het van belang om overlast van hemelwater op straat en overlast door te hoge grondwaterstanden tegen te gaan. Dit geldt ook voor het overstromen van gebieden als het oppervlaktewater te hoog komt te staan.

Het probleem van wateroverlast neemt toe vanwege verstedelijking, de bouw van grote infrastructurele werken (met name in de Haarlemmermeerpolder) en door klimaatverandering.

De grondwaterstand kan te hoog worden waardoor een gebied niet meer geschikt is voor de toegedeelde functie. Grondwater wordt gevoed door opwaartse kwel en infiltrerend regenwater en wordt afgevoerd naar sloten en vijvers. Door de slechte doorlatendheid van de bodem gaat dat langzaam. Als het langdurig regent kan de grondwaterstand hoog komen te staan. Schade door hoog grondwater kan met name voorkomen worden door een betere ontwatering, zoals drainage, maar ook aangepaste woningbouw, bijvoorbeeld kruipruimteloos bouwen.

Door hevigere regenbuien en een groeiende hoeveelheid verhard oppervlak, stroomt meer regenwater sneller richting het riool. Als het riool de gevallen hoeveelheid neerslag niet aankan en het water niet kan infiltreren in de bodem, kan er water op straat komen te staan. Als het riool ook afvalwater afvoert kan dit op straat komen, wat kan leiden tot gezondheidsrisico's. Vertraagd afvoeren van regenwater in de openbare ruimte en opvangen van water op privéterrein draagt bij aan het ontlasten van het riool. Dit kan worden gerealiseerd door het aanleggen van holle wegen, wadi's of sloten met grotere bergingscapaciteit.

We bepalen normen voor de verwerking van hemelwater voor nieuwbouw en bestaande gebieden. Afhankelijk van de omgeving dienen eigenaren (een deel van) het hemelwater zelf op te vangen. Verder zetten we in op het behoud van bereikbaarheid voor calamiteitenverkeer.

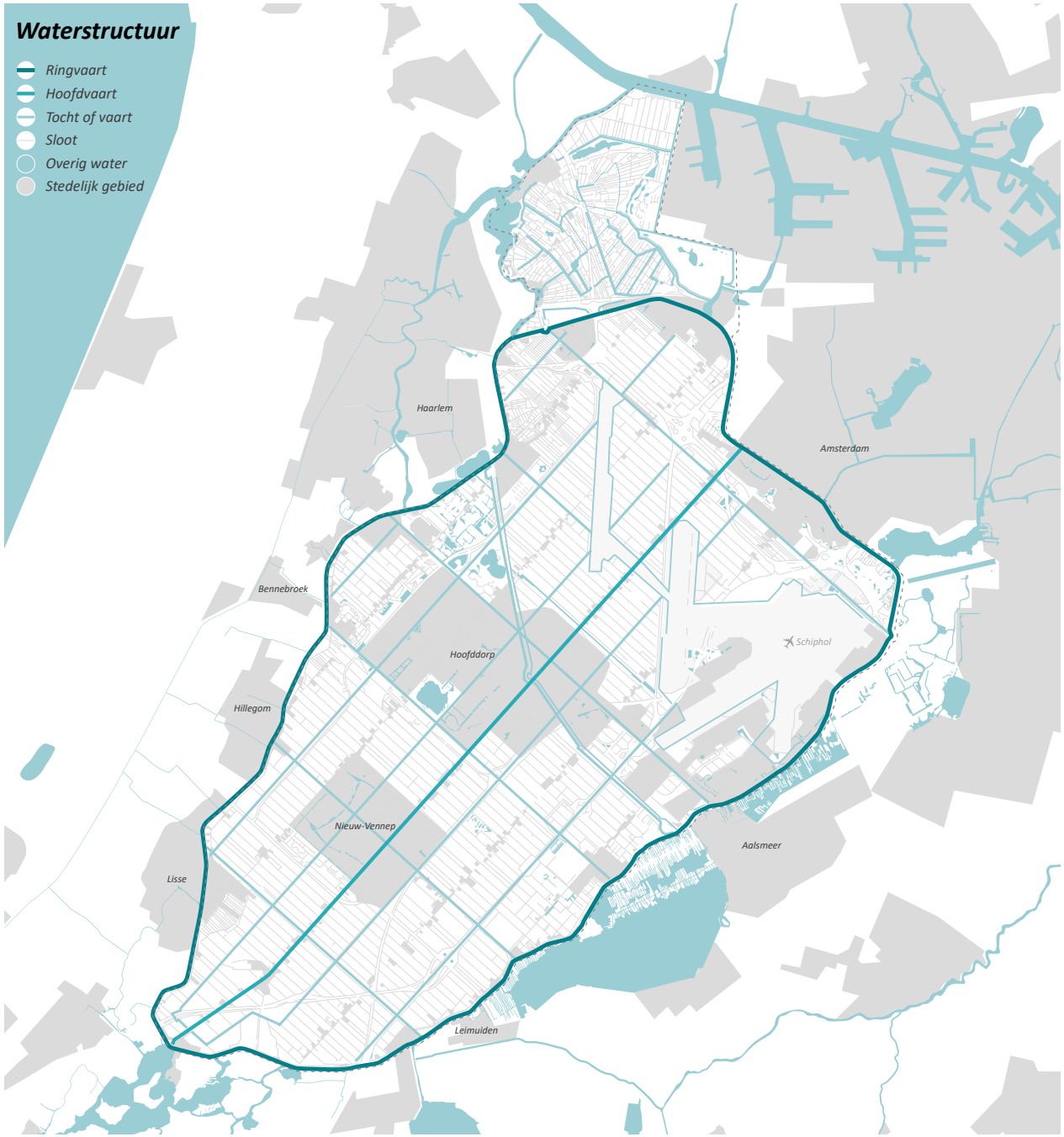
Grondwateroverlast beperken we door de nadelige gevolgen te monitoren, rekening te houden met grondwater bij nieuwbouw en waar nodig de aanleg van drainage. Het Hoogheemraadschap van Rijnland stelt eisen voor het compenseren van verhard oppervlak en adviseert over het opnemen van waterberging in bouwplannen.

Samen met het Hoogheemraadschap van Rijnland werken we aan het Verbeterd Droogmakerijsysteem (VDS). In nieuw te ontwikkelen gebieden experimenteren we met flexibel peilbeheer, zodat bij periodes van langdurige neerslag water in het gebied wordt vastgehouden. Tijdens natte periodes mag de grondwaterstand stijgen, zodat er bij droge periodes meer water aanwezig is.

Door het veranderende klimaat stijgt de zeespiegel en veranderen de waterstanden van rivieren en kanalen, zoals het Noordzeekanaal. Dit brengt veiligheidsrisico's met zich mee ten aanzien van de waterkeringen. Bij een overstroming is de verantwoordelijkheid verdeeld over diverse partners volgens het concept van meerlaagse veiligheid. Rijnland is verantwoordelijk voor de veiligheid van de keringen (1e laag). De gemeente is verantwoordelijk voor het betrekken van het aspect veiligheid bij afwegingen in de ruimtelijke ordening, in samenwerking met alle betrokkenen (2e laag). Zo zal de gemeente afwegen of extra bebouwing op en rond de regionale keringen zoals de Ringdijk, gewenst is met het oog op veiligheid. Tot slot zijn de veiligheidsregio's verantwoordelijk voor de crisisbeheersing bij een dijkdoorbraak (3e laag).

Droogtegevoeligheid verminderen
Door klimaatverandering krijgen we te maken met langere periodes van droogte. Tijdens droogte moet zoet water voldoende beschikbaar zijn voor beregening van openbare ruimte, natuurgebieden en landbouwgewassen. Echter, zoet water is tijdens drogere perioden vaak schaars. Daarnaast zit in de Haarlemmermeerpolder en de Houtrakpolder zilt water in de ondergrond. Tijdens droge perioden krijgt dit zilte water meer kans om als kwelwater naar boven te komen en het zoete water zouter te maken. Dit licht brakke water wordt vervolgens met zoet water weer uit de polder gespoeld.

Om zoet water beschikbaar te houden, werken we volgens de drietrapsstrategie van water vasthouden, bergen en afvoeren. Met name vasthouden en bergen dragen bij aan voldoende beschikbaarheid van zoet water in drogere perioden. Voor het bergen en vasthouden van water kan gedacht worden aan grote maatregelen bijvoorbeeld: Verbeterd Droogmakerijsysteem (VDS), 'infiltratiekratten' onder de weg en bergende (sloot)oevers. Maar ook kleinere ingrepen zoals: het bergingsvermogen van oppervlaktewater vergroten of regenwater opvangen op (groene) daken en in tonnen. We ontwerpen aan de ondergrond van stedelijk gebied om waterberging en groeiplaatsen voor bomen mogelijk te maken. Bij nieuwe ontwikkelingen houden we rekening met periodes van droogte. In het Verbeterd Droogmakerijsysteem (VDS) kan er water vastgehouden worden door middel van flexibel peilbeheer. In periodes van droogte wordt de grondwaterstand dan minder laag.



We onderzoeken de gevolgen van een langdurige lage grondwaterstand, zoals paalrot en andere funderingsproblematiek. Door een te lage grondwaterstand kunnen houten palen gaan rotten of funderingen verzakken. We onderzoeken bij welke panden dit optreedt. Met een grondwatermeetnet monitoren we de grondwaterstand.

Een koele woon- en werkomgeving
Vanwege de toename van temperaturen is de kans op hittestress in stedelijk gebied groot. In het belang van een gezond leefklimaat en prettig wonen en werken mag de hittestress niet te veel toenemen. Neemt de hittestress in stedelijk gebied te veel toe dan kan de volksgezondheid in gevaar komen. Van hoge temperaturen hebben vooral kwetsbare groepen zoals ouderen en kinderen last, maar ook de waterkwaliteit lijdt eronder.

Het warmer worden van stedelijke gebieden kan voorkomen worden door meer groen en water in de openbare ruimte. Daartegenover staat dat het gebruik van stenen, asfalt en beton moet afnemen, want deze verharding draagt extra bij aan opwarming. Meer oppervlaktewater, natuurlijke oevers of een uitgebreidere bomenstructuur moeten zorgen voor koeling en schaduwwerking. Warmer oppervlaktewater en warmer afvalwater kunnen zorgen voor stankoverlast, toenemende groei van blauwalg en in het meest extreme geval vissterfte en ziekten. Warmer drinkwater veroorzaakt een risico voor slechte kwaliteit van het drinkwater. Zie ook spoor 2: verbeteren waterkwaliteit. Bij bouw en renovatie van de openbare ruimte streeft de gemeente naar voldoende schaduw en verkoeling tijdens hitte. De gemeente draagt bij aan de kennisontwikkeling over hitte.

Spoor 2: verbeteren waterkwaliteit
Het tweede belangrijke spoor is het verbeteren van de waterkwaliteit. De inzet is de ontwikkeling van een duurzaam en schoon watersysteem voor de landbouw, natuur, recreatie en de ontwikkeling van woon-werkmilieus. Een fijnmazig patroon van sloten en vaarten die aangelegd zijn als afwatering voorzien en ontzien gebieden van water. De gebieden wateren af op deze watergangen.

In alle polders is sprake van zeer voedselrijk water met hoge zoutgehaltes. Brak water is een belemmering voor de bruikbaarheid van het water voor de landbouw. Voedselrijk en/of brak water is een beperking voor de ontwikkeling van een gezond ecosysteem (flora en fauna). Aan de westzijde van de Haarlemmermeerpolder komt zoet kwelwater naar boven. Hier gaan we spaarzaam mee om. We willen dit vasthouden en bergen in (groen)gebieden langs de Ringdijk. Om de waterkwaliteit te verbeteren zijn er vier opgaven: (1) beperken verzilting, (2) verminderen vuilemissie, (3) anders omgaan met regen- en afvalwater en (4) vergroten ecologische waarde. Een toelichting op de opgaven volgt hieronder.

Beperken verzilting
Verzilting is de toename van het zoutgehalte in oppervlakte- en grondwater. Voornamelijk in de Haarlemmermeerpolder en de Houtrakpolder zit veel oud zeewater in de ondergrond. Dit zoute water wordt omhoog gedrukt en komt in sommige gevallen in het zoete oppervlaktewater terecht. Dit is een natuurlijk proces. Het water wordt op deze plekken brakker en is vaak van onvoldoende kwaliteit voor beregening van gewassen en openbare ruimte. Daarnaast zijn sommige soorten flora en fauna niet geschikt voor het licht zoute water, waardoor ze op die plekken niet meer kunnen leven. Op plekken waar de druk van dit zoute kwelwater zo hoog is, ontstaan naast of in watergangen zoute wellen. Deze opbarstingen zijn lastig te beheersen. In de Houtrakpolder is er een lichte druk van zoute kwel vanuit het Noordzeekanaal. Het oppervlaktewater kan daardoor licht brak zijn. De kans op opbarstingen en wellen is hier echter kleiner dan in de Haarlemmermeerpolder. Voor opbarsting geldt het principe: voorkomen is beter dan genezen. Om verzilting door opbarstingen en zout kwelwater te beperken kunnen zilte gebieden geïsoleerd worden. Dan stroomt het zoute water daar niet weg (via oppervlakte of grond), en komt het niet in andere watergangen terecht. Daarnaast is het belangrijk om grip te krijgen op het ontstaan van wellen. De kans op wellen is groter bij werkzaamheden in de ondergrond. Door maatregelen te nemen kan de kans op wellen bij werkzaamheden beperkt worden.

Ook werken we aan het vasthouden van zoet water (zie ook bij droogtegevoeligheid verminderen), bijvoorbeeld door het creëren van waterberging, het ordenen van zoet naar zout van het watersysteem en het vasthouden van zoete kwel in die delen van de Haarlemmermeerpolder waar dit naar boven komt. Zoete kwel komt met name aan de westzijde van de Haarlemmermeerpolder op bij Cruquius, Zwaanshoek en Beinsdorp.

In de toekomst zullen we mogelijk ons ruimtegebruik moeten aanpassen. Lees ook meer bij landbouw.

Verminderen vuilemissie
Langs alle watergangen binnen de gemeente zijn vervuilende bronnen. Denk bijvoorbeeld aan buitenopslag op (zware) industrie-terreinen of bemestingsstoffen en gifstoffen uit de landbouw. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied houdt hier toezicht op.

De gemeente streeft naar een doelmatige verwerking van vuilwater en kiest per situatie de meest doelmatige oplossing. Om de waterkwaliteit te verbeteren kan het water gezoneerd worden van schoon naar vuil. Daarnaast moeten gebruikers zich bewuster worden van de impact van hun activiteiten op het oppervlaktewater in sloten, vaarten en plassen. Het is belangrijk om bewoners, ondernemers en boeren te stimuleren om minder gebruik te maken van agressieve gewasbeschermings- of schoonmaakmiddelen of om hen andere, milieuvriendelijkere middelen te laten gebruiken. Hier ligt ook een relatie met onderwerpen als afval, gezondheid, landbouw.

Anders omgaan met regen- en afvalwater
Om de grotere hoeveelheid water bij hevige neerslag te kunnen bolwerken, moeten we het water bergen, vasthouden en afvoeren. Het is niet altijd mogelijk om de afmetingen van het riool aan te passen. Een zware bui zal leiden tot water op straat en als dit lang aanhoudt tot wateroverlast.

Voorkomen moet worden dat wateroverlast overgaat in waterschade, zoals het terugstromen van water naar lagergelegen delen zoals kelders. Bij de gemengde stelsels zal een zware bui ervoor zorgen dat overstorten in werking treden. Het teveel aan water stort dan over naar oppervlaktewater en zal plaatselijk tijdelijk tot stankoverlast en vissterfte kunnen leiden. Verbeteringen worden aangebracht door verhard oppervlak zo veel mogelijk van het riool af te koppelen. Het regenwater wordt direct naar het oppervlaktewater afgevoerd of eerst geborgen en vastgehouden in de openbare ruimte en op daken. Het heeft de voorkeur om regenwater en afvalwater gescheiden af te voeren. Het afvalwater naar de afvalwaterzuivering gaat en het hemelwater naar het oppervlaktewater.

Lees meer in ons: gemeentelijk rioleringsplan (GRP).

Vergroten ecologische waarde
De waterkwaliteit heeft een sterke relatie met ecologie. De activiteiten in de omgeving hebben weerslag op het water en de kwaliteit. Natuur kan een positief effect hebben op de waterkwaliteit. Daarom is het belangrijk voor de gewenste verbetering van de waterkwaliteit om de ecologische waarde van de omgeving te vergroten.

De Europese Kader Richtlijn Water (KRW) stelt ambities voor te behalen ecologische waarden in specifieke waterlichamen. De ecologische waarde kan vergroot worden door de ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers. Natuurvriendelijke oevers voegen op drie niveaus kwaliteit toe:
- Hoe meer natuur langs de waterkant haar gang kan gaan, hoe hoger de kwaliteit van het water en hoe helderder.
- Daarnaast geeft een variëteit aan plantengroei beschutting en een veilige plek om te broeden voor verschillende dieren.
- Tot slot hebben natuurvriendelijke oevers een ruimtelijke kwaliteit, met verschillende planten, grote soortenrijkdom en helder water.

In samenwerking met Rijnland is een rapport opgesteld waar mogelijkheden voor natuurvriendelijke oevers zijn onderzocht. Hierbij zijn ook watergangen aangegeven die als eerste tot natuurvriendelijke oever kunnen worden omgevormd. Daarnaast geeft het Verbeterd Droogmakerij Systeem (VDS) bij alle gebieden die in verandering zijn de mogelijkheid om de oeverzone met bijvoorbeeld riet te verbreden, waardoor in feite een (smalle) natuurvriendelijke oever ontstaat.

Wat is daarvoor nodig?

Om de gezamenlijke doelen van Rijnland en de gemeente te realiseren, benutten we onze Strategische Samenwerkingsagenda en voeren we ons gezamenlijke Uitvoeringsprogramma uit. Lees hiervoor ook ons Gemeentelijk Rioleringsplan. Voor de uitwerking van onze ambities voor het vergroten van de klimaatbestendigheid stellen we klimaatadaptatiebeleid op. Lees meer over water in onze Natuurvisie, Visie groen en recreatie en de leidraad Duurzame Inrichting openbare ruimte.
In het omgevingsplan nemen we eisen op voor een klimaatbestendige omgeving. Zo waarborgen we onder andere een goede waterhuishouding.

Lees meer over: landbouw, natuur, biodiversiteit, bodem, gezondheid, veiligheid, wonen, landschap, stedelijk programmeren, openbare ruimte

Landschap en groen

Natuur en landschap, economie, wonen en woonomgeving

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

De groei van 156.000 inwoners in 2021 richting 200.000 inwoners in 2040 maakt dat meer mensen ontspanning zoeken in onze gemeente. Ontspanning in de directe woonomgeving, maar ook in het buitengebied. Ook verwachten we dat het aantal toeristen en recreanten van buiten de gemeente die onze polders - als typisch Nederlandse landschappen – bezoekt toeneemt omdat het typische Nederlandse landschappen zijn. In Haarlem-Oost en Amsterdam-West worden namelijk ook veel nieuwe woningen gerealiseerd. We willen onze landschappen voorbereiden op deze toenemende vraag naar aangename ruimte om te verblijven, ontspannen en gebruiken. Dat doen we door de typerende landschappen te versterken en beter toegankelijk te maken.

De noordelijke polders vormen een groene oase tussen Amsterdam, de haven en Haarlem. Hier liggen de Rottepolder, Zwetpolder, Vereenigde Binnenpolder, Horn en Uiterdijkerpolder, Inlaagpolder en de Houtrakpolder. Ook kleine delen van de IJ-polder en de Osdorper Bovenpolder liggen binnen onze gemeente. De polders worden beschermd door historische dijken, zoals de Spaarndammerdijk (uit de 13e eeuw) en de Lagedijk, die zich door het gebied slingeren. In de polders liggen een aantal kleine dorpen. Spaarnwoude, het oudste dorp uit de 13e eeuw, ligt op een strandwal, een lichte verhoging in het weidegebied. Langs de Lagedijk liggen de dorpen Haarlemmerliede en Penningsveer. Bij de dam in het Spaarne vinden we Spaarndam. De ligging tussen grote steden zorgt van oudsher voor verbindingen door het gebied: de trekvaart (gegraven in 1631) met een noodzakelijke overstap in Halfweg, de eerste spoorlijn in Nederland (1839), wegen en snelwegen. Aan de buitenranden van deze polders zijn bossen en recreatiegebieden aangelegd: Houtrak en Westhoffbos. Ze vormen een groen decor vanuit het open middengebied. Aan de buitenzijde van de Lagedijk in de Houtrakpolder liggen 'natte voeten': moerassen en open water, waar lang geleden het Oer-IJ was.

De droogmakerij van Haarlemmermeer kent een diversiteit aan landschappen. Bij het graven van de Ringvaart zijn stukken 'oud' land ingepolderd. Deze zijn nog steeds herkenbaar aan de kleinere schaal en gebruik als weide. Bij Vijfhuizen is ook de eendenkooi Stokman uit 1701 in de Haarlemmermeerpolder komen te liggen. De droogmakerij kenmerkt zich door de grote mate van de open ruimte van agrarische gebieden in het zuiden en noorden.

De zestig kilometer lange Ringvaart en de Ringdijk, die als reliëf boven de polder uitrijst, vormen een afwisselend kralensnoer met 18 verschillende dorpen en buurtschappen, de luchthaven en daartussen open, groene spaties met vergezichten (panorama's) aan beide zijden van de Ringvaart. Langs de Ringvaart kan men de geschiedenis en ontwikkeling van de Haarlemmermeerpolder goed ervaren. Dijken en polderwegen vormen de oorspronkelijke, ruimtelijke dragers van het landschap. Ze zijn nog steeds goed herkenbaar en zeer karakteristiek voor Haarlemmermeer.

De historische polderlinten vormen een netwerk van lange, smalle wegen met boerderijen en akkers aan weerszijden. De lange linten en het orthogonale netwerk zijn zeer kenmerkend voor de Haarlemmermeerpolder. Ze vormen een groot contrast met de directe omgeving. Bij ontwikkelingen willen we deze oorspronkelijke karakteristiek handhaven en afhankelijk van de ontwikkeling versterken. Het landschap is nu beperkt toegankelijk. Het zo mogelijk toevoegen van routes voor langzaam verkeer maakt de polder meer beleefbaar en aantrekkelijker, denk bijvoorbeeld aan het Bottelierspad bij Zwanenburg of het Jan Pieter Heyepad bij Abbenes. Langs de polderwegen liggen utilitaire en recreatieve fietspaden, de basis van een fietsnetwerk door de hele polder. In de oude veenweidegebieden in de noordelijke polders liggen markante dijken, die wij ook als polderlinten beschouwen. Samen met de langzaamverkeerroutes zorgen ze voor aantrekkelijke, korte verbindingen tussen dorpen en steden. Dit gebied maakt deel uit van Recreatiepark Spaarnwoude.

Als een verbindend snoer ligt de Stelling van Amsterdam in de gemeente, in de Haarlemmermeerpolder en langs de Lagedijk bij Haarlemmerliede. Aan de hoofdverdedigingslijn liggen zes forten, bij Aalsmeerderbrug, in Hoofddorp, bij Vijfhuizen, aan de Liede, bij de Liebrug en in Penningsveer. In de Haarlemmermeerpolder is de Geniedijk zeer herkenbaar met Voor- en Achterkanaal en de doorgaande bomenrijen op de dijk. Van oost naar west ligt er een doorgaand fiets- en wandelpad op de dijk. Ook op andere plekken in de

Haarlemmermeerpolder zijn restanten van de Stelling en de voorloper van de Stelling te vinden, onder andere bij Cruquius, Zwanenburg en Nieuwe Meer.

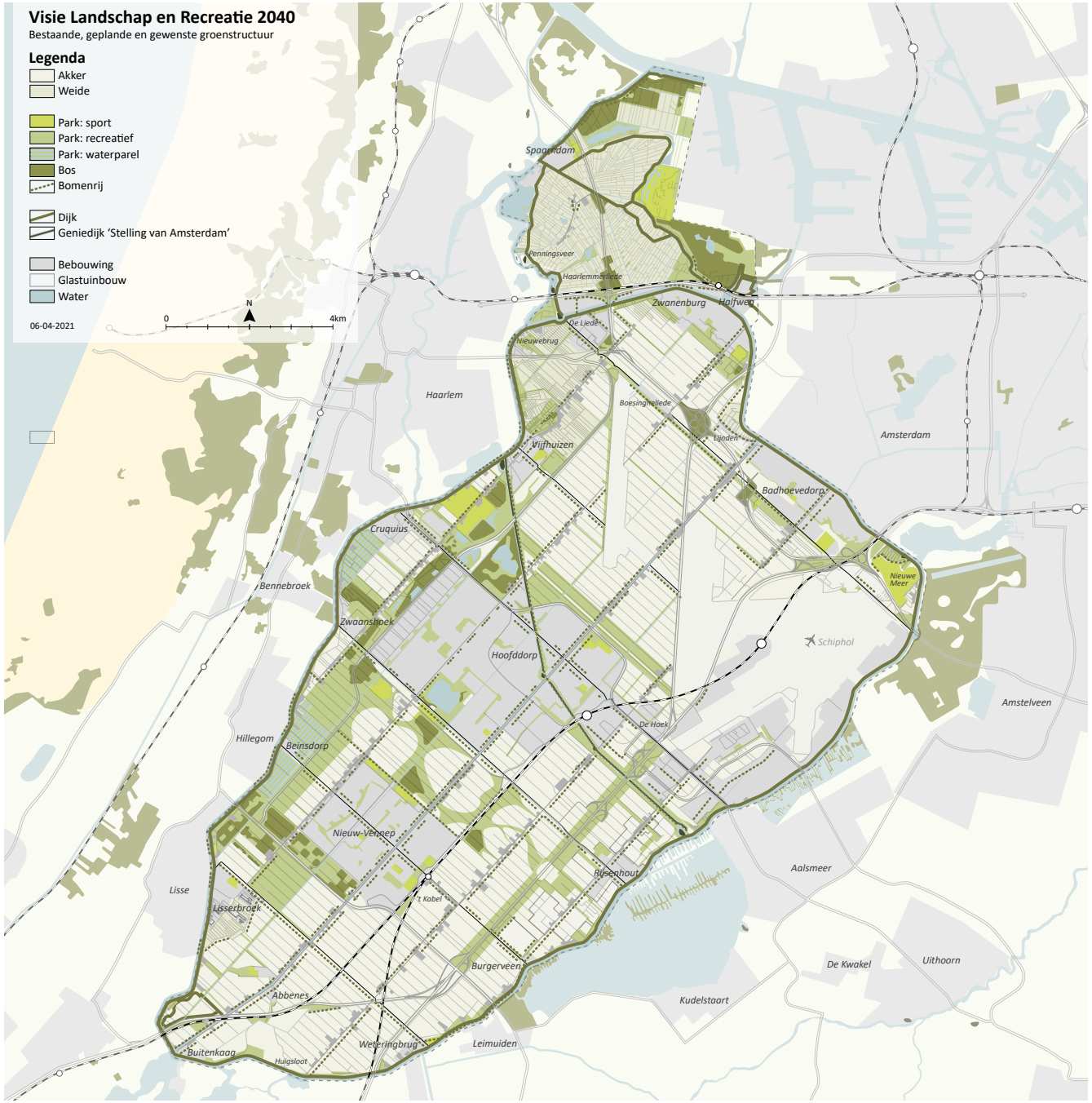
In de jaren 70 in de vorige eeuw is een begin gemaakt met de aanleg van recreatiegebieden voor bewoners van onze gemeente maar ook voor Haarlem en Amsterdam: recreatiegebied Spaarnwoude en de Houtrakpolder in het noorden, het Haarlemmermeerse bos in het zuiden. Vanaf eind jaren 90 gevolgd door Groene Weelde, Venneperhout, Boseilanden en de Parken bij Zwanenburg, Vijfhuizen en Zwaanshoek. Deze gebieden worden intensief gebruikt. Om meer ruimte te bieden voor onder andere bewoners die in de vinexperiode in Haarlemmermeer zijn komen wonen, is een begin gemaakt met de aanleg van PARK21, tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Door de groei van de bevolking en de toename van milieudruk in stedelijke gebieden (bijvoorbeeld in de vorm van geluidsbelasting) in onze gemeente en aangrenzende gemeentes is het noodzakelijk te kijken naar uitbreiding van de recreatiemogelijkheden zodat rust, ruimte en recreatiemogelijkheden dicht bij huis geboden worden. Het verbinden van de deels versnipperde recreatiegebieden en het toegankelijk maken van het landschap bieden hiervoor goede kansen.



Wat willen we bereiken?

We willen onze landschappen voorbereiden op de toenemende vraag naar aangename ruimte om te verblijven, ontspannen en gebruiken. Dat doen we door de typerende landschappen te versterken en beter toegankelijk te maken.
Met het realiseren van deze groen- en landschapsopgave willen we:

- Bijdragen aan een aantrekkelijk verblijfs- en vestigingsklimaat in onze gemeente voor zowel inwoners als ondernemers.
- Bijdragen aan grote maatschappelijke opgaven, zoals een gezonde leefstijl, meer biodiversiteit, tegengaan van hittestress en klimaatadaptatie.
- De kenmerken van onze polderlandschappen versterken.
- Het landschappelijke raamwerk (lanen, polderlinten, waterlopen, dijken) als drager benutten voor recreatieve routes. Deze verbindingen zijn een onderdeel van en aanvulling op een uitgekiend netwerk van (snel)fietsroutes en zullen op een logische manier aansluiten op de routes in de kernen.



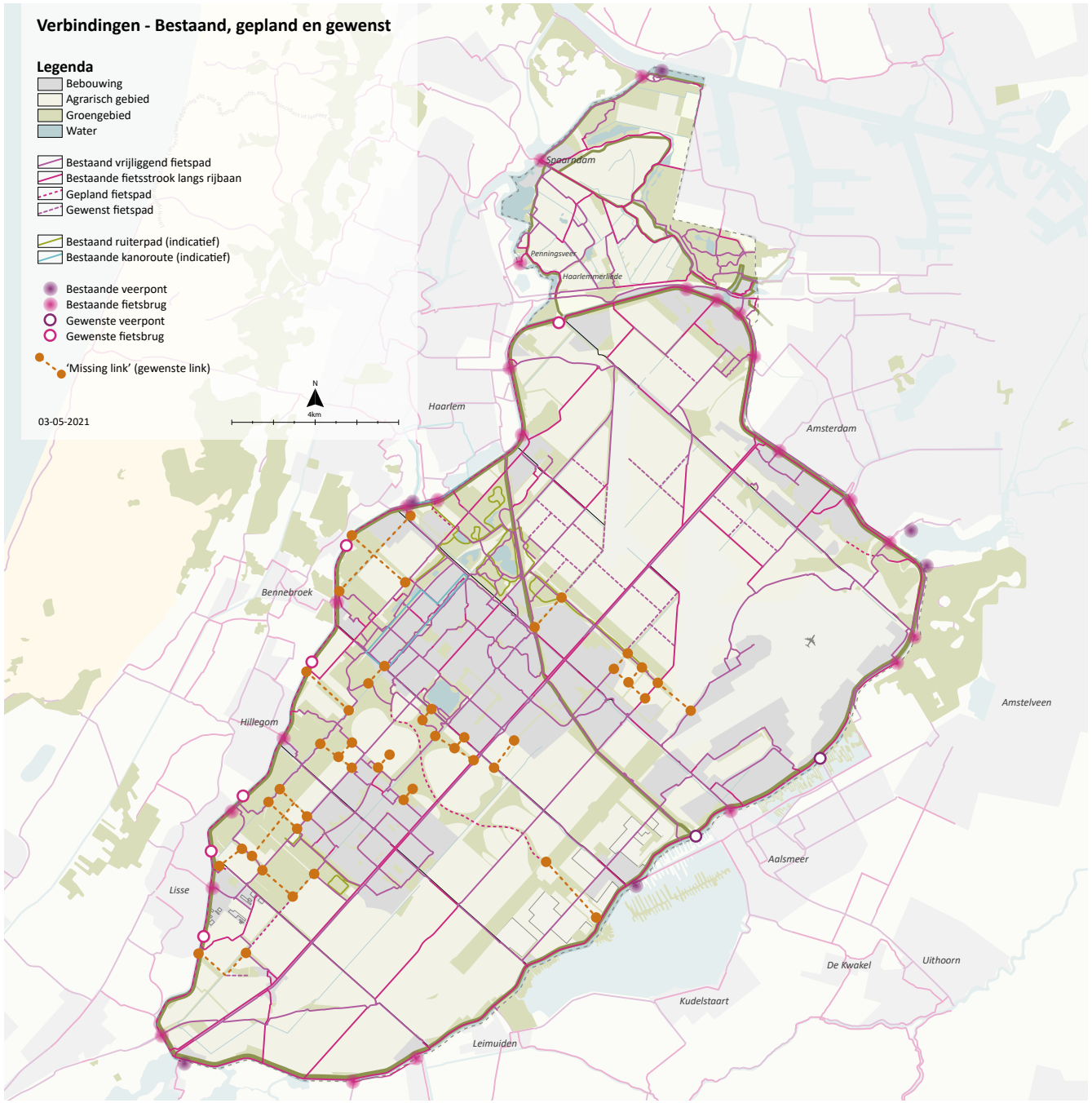
Wat gaan we doen?

Noordelijke polders

In de noordelijke polders zetten we in op verbindingen en natuurontwikkeling. De Spaarndammerdijk, IJdijken en Inlaagdijk ontwikkelen we verder tot recreatieve routes voor langzaam verkeer. Onze gemeente verbinden we beter door bij fort De Liede de verbinding over de Ringvaart te maken (bijvoorbeeld met een pontje of fietsbrug). Langs de Liede, IJdijk en Mooie Nel breiden we de kleinschalige waterrecreatievoorzieningen uit en versterken we de sfeer van rietland, wilgenstruweel en moeras langs de buitenrand van de oude polders. Langs de noordelijke rand van de Inlaagpolder en de oostelijke randen van de Uiterdijken en de Vereenigde Binnenpolder gaan we verder met een rand van natuurontwikkeling, moeras en water.

De bestaande recreatiegebieden Houtrak, Westhoffbos en Noorderbos willen we aanpassen aan de eisen van de tijd voor het toenemend aantal recreanten. De Houtrakpolder is een droogmakerij waar grootschaligheid en een kenmerkend contrast tussen bospartijen en open boerenland is. Deze openheid willen we behouden en beschermen. De Houtrakpolder is dan ook niet beschikbaar voor uitbreiding van de haven van Amsterdam.

Het recreatieschap Spaarnwoude heeft een visie gemaakt waarin vier thema's centraal staan: landschap, verbindingen, activiteiten en betrokkenheid. Lees hier meer over de: Visie Spaarnwoude Park 2040. Lees meer in het: Groenstructuurplan Haarlemmerliede en Spaarnwoude (2014)



Ringdijk en Ringvaart
De aantrekkelijke Ringdijk en Ringvaart zijn kenmerkend voor de Haarlemmermeerpolder. Zonder dijk geen polder. Samen vormen dijk en polder een continue, regionale structuur, een kralensnoer van bijzondere plekken en vergezichten. Deze aantrekkelijke landschapsstructuur ontwikkelen we tot een regionaal Ringpark. De Ringdijk is heel populair bij fietsers, wandelaars en inwoners in de dorpen langs de dijk. De Ringvaart vormt een populaire vaarroute tussen meren en plassen, steden en dorpen. Delen van de Ringvaart maken onderdeel uit van de 'staande mastroute'. Dit is een vrije vaarverbinding voor zeilschepen. Op deze route blijven de bruggen beweegbaar. De weidse vergezichten vanaf de dijk, de groene spaties tussen de dorpen handhaven en beschermen we.

Het open dijktalud met groene weides en de voetsloten (waterberging) onderaan behouden en versterken we. Op enkele plekken wordt het dijktalud toegankelijk voor wandelaars zodat vanuit de dorpen mooie ommetjes mogelijk zijn. Dit noemen we Ringdijkparken. Samen met jaagpaden op de oever van de Ringdijk buiten de bebouwde kom ontstaat zo een netwerk van veilige routes voor wandelaars over de dijk en het dijktalud. Verbinding met achtergelegen groengebieden zorgt voor afwisselende wandelroutes vanuit alle dorpen en de dorpen aan de overzijde. De historie van de vaart en dijk zijn terug te vinden in diverse bebouwing aan de dijk, de oudste boerderijen, dijkhuisjes, gemalen en forten, industriële bouwwerken en de eerste verkeerstoren van de luchthaven Schiphol. Deze historie maken we leesbaar en beleefbaar door de typerende gebouwen te behouden en te ontwikkelen met nieuwe functies. Hier liggen prachtige kansen voor recreatie en toerisme. De vijf kernwaarden van de Ringdijk die wij benoemen zijn: de dijk die als reliëf boven de polder uitrijst; de Ringdijk als parelsnoer; lange lijnen in het landschap; dorpseigen identiteit; pionieren aan de vaart.Deze kernwaarden benutten we als leidraad bij onze omgang met de Ringdijk en bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.
Lees meer over: Ringvaart en Ringdijk. Narratief en kernwaarden (2020), Beeldkwaliteitsplan Ringvaart en Ringdijk Haarlemmermeer (2021)

Polderlinten
Polderlinten zijn van oudsher aanwezige ontsluitingswegen in de gemeente. Die gaan steeds meer een recreatieve functie vervullen. Onder de polderlinten verstaan we alle noord-zuidwegen en oost-westwegen in de droogmakerij Haarlemmermeer en alle dijken en wegen in de veenweidegebieden in zowel de noordelijke polders als de wegen die bij het oude land hoorden, maar na droogleggen van het Haarlemmermeer binnen de Ringvaart zijn komen te liggen. De polderlinten vertellen mede het verhaal van de ontstaanswijze van het gebied en zijn ook bepalend voor de ruimtelijke structuur van de gemeente Haarlemmermeer. De historische waarde wordt vooral bepaald door het relatief smalle en doorlopende wegprofiel, bomenrijen, (monumentale) boerderijen en boerenerven en de doorzichten. De ruimtelijke beleving is van(af) een groot deel van de polderlinten nog sterk aanwezig. Enerzijds gaat het dan om de continuïteit van de linten begeleid door de vaarten, sloten, dijken, groene bermen en bomen. Anderzijds gaat het om de zichtlijnen over het landschap. Voor de polderlinten wordt ingezet op het herkenbaar en beleefbaar houden van het raamwerk als geheel waarbij de polderlinten bijdragen aan een duurzaam watersysteem, meer biodiversiteit, een langzaam netwerk en drager van erven en dorpen. Het netwerk aan polderlinten gaat steeds meer een recreatieve functie vervullen. Continuïteit over lange lengtes is essentieel, waarbij de vijf kenmerkende milieus (1 agrarisch landschap, 2 parklandschap, 3 woon-werk landschap, 4 energie-landschap, 5 veenweidelandschap) uitgangspunt zijn voor de verdere ontwikkeling.
Lees meer in het Beleidskader Polderlinten (en achterliggend analyserapport Polderlinten) (2021).

Haarlemmermeer-Noord
Het noorden van de gemeente bestaat uit ruime open polderlandschappen van droogmakerij en veenweide. Het is een uitloopgebied met routes voor fietsen, wandelen, bewegen en sport. Er ligt een netwerk van veilige en aantrekkelijke (snel)fietsroutes voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer voor onze kernen: Zwanenburg en Halfweg, Lijnden, Badhoevedorp, Vijfhuizen, Nieuwebrug en Spaarndam. Maar ook voor Haarlem en Amsterdam, waar veel nieuwe woningen gebouwd worden. Onze inwoners hebben baat bij veilige en aangename (fiets)routes, ommetjes voor bewegen, ontspanning en een gezonde leefstijl. Meer waterlopen, brede bermen en lanen bieden ruimte voor maatregelen voor klimaatadaptatie en verminderen van hittestress. Langs de Ringvaart is ruimte voor recreatie op het water, de oever en de dijk. In Badhoevedorp leggen we de Groene AS en Park De Veldpost aan dat verbonden wordt met het routenetwerk langs het groen in en rond het dorp. Ruimtelijke inpassing van de luchthaven op een schaal die past bij de polder levert vele baten op. De luchthaven streeft een groen imago na. De gemeente versterkt haar identiteit van een stoer en ruim polderlandschap met een aantrekkelijk vestigingsklimaat en aangename woonmilieus. Leefbaarheid en groei van de luchthaven kunnen zo beter in balans komen. Het Groene Carré rond de startbanen in de open polder wordt afgemaakt, de noordzijde wordt toegevoegd en versterkt daarmee het oorspronkelijke landschap van de polder. In dit gebied ligt

ook onze opgave voor opwek van energie door zon op land. Lees meer over het zonnecarré in het deel energie.

Hoofddorp en omgeving
Binnen Hoofddorp worden locaties als Hoofddorp-Noord, Hoofddorp Centrum, Stadscentrum Hoofddorp, Graan voor Visch Zuid en de stationsomgeving (met onder andere Hyde Park) intensiever gebruikt om op een meer stedelijke manier te kunnen wonen, leven en werken. Reden om het huidige Wandelbos en Fruittuinen te transformeren naar een volwaardig stadspark, waarvan zowel de toekomstige bewoners én bestaande inwoners van Hoofddorp gebruik kunnen maken. Maar er is meer nodig dan een stadspark.

Het transformatiegebied Hoofddorp-Noord heeft zeer beperkte ruimte voor openbaar groen en water. Voor de (toekomstige) inwoners is het belangrijk dichtbij een gebied te hebben met ruimte voor sport, spel en ontspanning, voor jong en oud. Een vergroot Groen Carré biedt hiervoor ruimte en heeft bovendien betekenis voor het tegengaan van hittestress, het opvangen van water en het verminderen van effect van geluid. Nieuwe routes langs de poldertochten vanuit Hoofddorp maken het goed bereikbaar voor bewoners.

Het hoogstedelijke gebied Hyde Park kent veel inwoners en heeft in de directe nabijheid Stadspark Hoofddorp en de Geniedijk. Verbindingen naar groene gebieden buiten de wijk zijn belangrijk; naar het noorden (langs de Nieuwerkerkertocht en de Kagertocht naar het Groene Carré), naar het oosten (via Solar park) en naar het zuiden (langs de Kagertocht naar de Geniedijk, Geniepark en naar het Fort bij Aalsmeer). Routes voor wandelen, fietsen en joggen bevorderen de gezondheid en ontmoeting in de buitenruimte.

De bestaande groengebieden liggen vooral ten westen en noorden van Hoofddorp: Groene Weelde, Haarlemmermeerse Bos, Boseilanden, Plesmanhoek, Buitenschot. We zorgen ervoor dat deze gebieden qua gebruikswaarde, entree en structuur toegerust zijn op de wensen en behoeften van de toekomst. Daarbij combineren we recreatie en natuur zorgvuldig. Dit geldt ook voor het Geniepark aan de oostzijde van Hoofddorp.

Cruquius en Hoofddorp-West
Gebruikmakend van de unieke eigenschappen van dit gebied kan hier een grote bijdrage geleverd worden aan de biodiversiteit, ecologische verbindingen en klimaatadaptatie van de polder.
De zoete kwel en de zandige ondergrond zijn aanzet voor een uniek waterrijk en groen (woon)milieu voor de inwoners van Hoofddorp, Cruquius en Zwaanshoek en verder. Het geeft een bijdrage aan gezondheid, frisse lucht en bewegen, sport, voor jong en oud. Het aanvullen van enkele ontbrekende fietsverbindingen zorgt voor meer verkeersveiligheid op bestaande wegen. Door het vasthouden van schoon water draagt het gebied bij aan klimaatadaptatie. In dit gebied komt schoon kwelwater naar boven. Dat biedt een kans voor unieke natuur en recreatie, de zogenaamde ‘waterparels’.

We versterken de identiteit door de gebieden aan de Ringvaart niet aan elkaar te laten groeien tot een stedelijk gebied, maar gescheiden te houden door groene en/of agrarische gebieden. Langs de Ringdijk geven we meer ruimte voor recreatie op het water en langs de oever. Een jaagpad langs de Ringdijk biedt ruimte voor wandelaars, is onderdeel van het netwerk en maakt het mogelijk afwisselende ommetjes en routes te lopen. Het bestaande Boseilanden laten we een schakel vormen tussen de noordelijke en zuidelijke groengebieden.

Nieuw-Vennep-West en Beinsdorp
Ten westen van Nieuw-Vennep maken we een uniek woonmilieu. De agrarische geschiedenis van de polder krijgt mogelijke een nieuwe wending door te onderzoek of in het woongebied enkele groene en agrarische enclaves opgenomen kunnen worden met voedselproductie voor de inwoners en de lokale markt. Een netwerk van groene verbindingen en het doortrekken van Venneperhout naar het westen zorgt voor een stevig landschappelijk, klimaatadaptief raamwerk. Hierbinnen is ruimte voor sporten, bergen van schoon regen- en kwelwater in zogenaamde ‘Waterparels’, frisse lucht en een gezonde leefstijl, net als in Cruquius en Hoofddorp-West. We zorgen met groene en/of agrarische gebieden dat de ‘parels langs de Ringvaart’ niet aan elkaar groeien tot een stedelijk gebied. Ook hier komt schoon kwelwater naar boven en kunnen we bijzondere natuur- en recreatiegebieden maken (Waterparels). Het bestaande Venneperhout kan op termijn doorontwikkelen naar een parkbos waarin we verblijfsplekken en intensieve spel-sportmogelijkheden de ruimte geven.

Lisserbroek
Ten noorden van Lisserbroek ligt het groengebied Zwaansbroek. Dit wordt beter bereikbaar vanuit de kern met fiets- en wandelroutes en het hele gebied krijgt een kwaliteitsslag zodat het gebied aantrekkelijker wordt, geschikt wordt voor meer intensieve recreatie in plaats van extensieve recreatie zoals het destijds is aangelegd en daardoor meer bezoekers aan kan.
De Olmenhorst is als particulier beheerd landgoed toegankelijk voor bezoekers. Dit kan uitgebreid worden en door aansluiting met routes (zoals het Perenlaantje) deel uitmaken van het omliggende netwerk van groengebieden en verbindingen.

Lisserbroek ligt aan de rand van het Groene Hart. Turfspoor markeert de overgang naar de open ruimte van de zuidelijke polder. Met de aanleg van diverse fiets- en wandelroutes wordt dit landschap beter toegankelijk. Ook de inwoners van de dorpen in de zuidelijke polder kunnen hiervan profiteren doordat er kortere en aantrekkelijke routes tussen de dorpen met hun voorzieningen ontstaan. Ook een jaagpad langs de dijk en Ringdijkparken in het dijktalud vormen onderdeel van het netwerk van routes in deze omgeving.

Haarlemmermeer Zuidoost

De zuidelijke Haarlemmermeerpolder, onderdeel van het Groene Hart, is nog steeds een mooi, groot, open polderlandschap. Deze kwaliteit koesteren we door de agrarische functie te handhaven. Daarvoor gaan we met agrariërs in gesprek over een toekomstbestendige landbouw en hoe we het agrarische landschap toegankelijk kunnen maken met routes en verbindingen voor fietsen, wandelen en andere activiteiten. Beleving van de openheid, door de akkers fietsen, de gewassen en de horizon zien, verkoop van producten op de boerderij en waterrecreatie op de Ringvaart zijn de kwaliteiten van dit gebied.

De kleine dorpen in het zuiden en oosten worden verbonden met routes naar grotere kernen, belangrijke woon-werkroutes en woon-schoolroutes. Waar mogelijk komen er kleine 'wandelbosjes' (ook wel dorpsbosjes genaamd) voor klimaatadaptatie, vasthouden van water, tegen hittestress en als onderdeel van een groter of kleiner ommetje met uitzicht over de open polder. In dit gebied ligt ook de opgave voor energietransitie met eventuele windturbines, zoals in de structuurvisie benoemd. Bij de A4 bevinden zich nu acht windturbines, waarvan zes in een lijnopstelling langs de A4. Zij zijn van verre herkenbaar. Bij toevoeging van eventuele nieuwe turbines is van belang de heldere lange lijnen van de oorspronkelijke polder te benadrukken. Clusteropstellingen leiden tot een onrustig en druk beeld en willen we vermijden. We onderzoeken hoe nieuwe of langere lijnen in structuur van de polder passen. Bij eventuele ontwikkeling van windturbines dient een deel van de opbrengst ten goede te komen aan het gebied zelf, door recreatief medegebruik, meer toegankelijkheid van het landschap, meer biodiversiteit en wateropvang. Lees meer over windturbines in het deel energie.

Aan de oostzijde van Haarlemmermeer, vanaf Badhoevedorp tot aan Burgerveen, wonen nu ongeveer 15.000 inwoners, tien procent van onze bevolking. Voor hen zijn de Westeinderplas en het Amsterdamse Bos belangrijke recreatiegebieden. De bereikbaarheid van deze gebieden is beperkt door de aanwezigheid van de Ringvaart en de afwezigheid van verbindingen. Aantrekkelijke langzaamverkeerverbindingen over de vaart en verbindingen naar Nieuw-Vennep en Hoofddorp zijn noodzakelijk om deze parels aan de oostkant van de gemeente beter bereikbaar te maken voor onze inwoners. Ook voor de recreatiebehoefte op regionaal niveau en voor de positionering van de oostflank is een doorontwikkeling van dit potentievolle recreatieve landschap van belang, zowel op het water als op het land.

PARK21

PARK21 is een vrijetijdslandschap in ontwikkeling. Het is bedoeld voor bewoners en bezoekers. We zien PARK21 in de toekomst als een belangrijke trekker met diverse iconische onderdelen op het gebied van recreatie, beleving van het agrarische landschap en (commerciële) vrijetijdsvoorzieningen. De ontwikkeling van (commerciële) vrijetijdsvoorzieningen en eventuele attracties en evenementen is afhankelijk van de infrastructurele ontwikkelingen in Haarlemmermeer.

PARK21 is de verbindende schakel tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep, binnen fietsafstand voor ruim twee derde van onze inwoners. PARK21 heeft ook een regionale functie en op termijn mogelijk een (inter)nationale functie. Het is een verbindende schakel tussen oost, de Westeinderplassen en Rijsenhout, en west, Zwaanshoek en Beinsdorp, en de binnenduinrand daarachter. Net zoals de Geniedijk polderbreed dorpen en groengebieden met elkaar verbindt, doet de oost-west parklaag met hoofdfietsroute van PARK21 dat ook. Allerhande recreatieve voorzieningen zorgen voor een afwisselend en omvangrijk PARK21.

PARK21 is ook de verbinding tussen de scheggen die vanuit het landschap MRA zijn geformuleerd. De Amsterdamse bosscheg (ook: Westeinderscheg) is de uitloopzone vanuit het zuiden van Amsterdam aan weerszijden van de oostelijke Ringvaart. Aan de noord- en westzijde van de gemeente ligt de 'scheg van West'. De scheggen verbinden de stad via het nieuwe ecologische zoetwaterbuffernetwerk met onze nationale landschappen Laag-Holland en het Groene Hart.

PARK21 blijft onderdeel uitmaken van de gemeentelijke groenopgave als gevolg van de groei van de gerealiseerde vinexwoningen. In het gebied wordt ongeveer 330 hectare gerealiseerd ten behoeve van de groen uit het voormalige Raamplan Haarlemmerméér groen (2000). In het gebied zal het water een bijdrage leveren aan de recreatieve en ecologische opgaven.

Wat is daarvoor nodig?

We zullen:

- Bestaande groengebieden beter benutten en onderhouden en met elkaar verbinden voor meer kwaliteit.
- Routenetwerk verbeteren, ontbrekende schakels in het netwerk aanleggen, jaagpaden langs de Ringdijk en agrarisch landschap beter toegankelijk maken.
- Geplande groengebieden aanleggen (PARK21, Geniepark).
- Groen in en om wijken maken, waarbij we zichtlijnen en andere kenmerkende landschapselementen beschermen en benutten.
- Nieuwe groengebieden aanleggen.
- In gesprek met de agrariërs zoeken naar een recreatie-inclusieve toekomstbestendige landbouw waar het agrarische landschap optimaal beleefd kan worden.

We koppelen de groenopgave aan de uitvoeringsstrategie voor de gebiedsontwikkelingen. Nieuwe woon- en werkgebieden leiden ook tot nieuw groen. We zetten een deel van onze bijdrage 'Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer', in voor ontwikkeling van onze groenstructuur. We onderzoeken hoe we de ontwikkeling van ons landschap en de financiering daarvan bij alle betrokken partijen kunnen agenderen.
We stellen een nieuwe Visie landschap en recreatie (2022). Ook dragen we bij aan het Regionaal Wandelnetwerk in Zuid-Kennemerland. Zo ontstaat een bewegwijzerd wandelnetwerk met Toeristische Overstappunten (TOP's).

Lees meer over: natuur en biodiversiteit, PARK21, toerisme, landbouw, gezondheid, fietsnetwerk, klimaatadaptatie, water, sporten, spelen en bewegen, Ringdijk, erfgoed, openbare ruimte, omgevingskwaliteit, economie, wonen



Er zijn veel routes om te fietsen en te wandelen in Spaarnwoude. Bijvoorbeeld langs molen De Veer.

Omgevingskwaliteit

Landschap en natuur, wonen en woonomgeving, ruimtelijk economische structuur

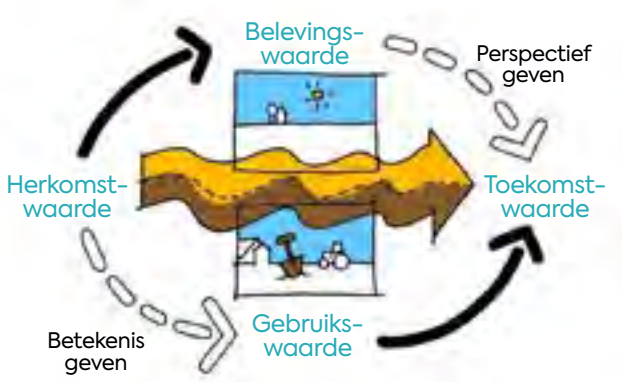
Waar staan we? Wat is er aan de hand?

'Omgevingskwaliteit' beperkt zich niet tot gebouwen, maar is gericht op de publieke ruimte als geheel, op alles wat daarin voorkomt. Het gaat niet alleen over het visuele aspect (nu 'welstand' of 'beeldkwaliteit'), maar is gericht op het samengaan van herkomstwaarde, gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde. Goede kwaliteit van de omgeving ontstaat niet eenvoudigweg door het stellen van regels of juist het afschaffen daarvan. Het is ook geen kwestie van een matrix invullen en scores optellen. Er is geen absolute kwaliteit. Goede omgevingskwaliteit ontwikkelt zich in de tijd en in dialoog tussen de betrokkenen. Kwaliteit is mensenwerk: elkaar opzoeken en uitdagen, prikkelen, kennis, passie en creativiteit bundelen. Daarin ligt het directe verband tussen kwaliteit en duurzaamheid. Immers, wat ons dierbaar is, daar zijn we zuinig op. In een sneller globaliserende wereld is de lokale kwaliteit en herkenbaarheid van toenemend belang. Zo creëren we een onderscheidend aantrekkelijk verblijfs- en vestigingsklimaat met een karakter passend bij wie en wat we willen zijn.

De Romeinse bouwmeester Marcus Vitruvius Pollio gebruikte al rond zestig voor Christus de termen utilitas (doelmatigheid), venustas (uiterlijk schoon) en firmitas (duurzaamheid) om de kwaliteit van bouwwerken te omschrijven. In de jaren tachtig werd een begrippenkader van drie bouwstenen voor omgevingskwaliteit geformuleerd, bestaande uit: gebruikswaarde (utilitas), belevingswaarde (venustas) en toekomstwaarde (firmitas). Dauvellier en Alkema voegen in 2008 herkomstwaarde toe aan dit begrippenkader om ook de bestaande waarden uit het verleden te incorporeren.

In het schema zijn deze begrippen opgenomen en verder uitgewerkt.

Karakteristiek



Dynamiek

	Economisch belang	Sociaal duurzaam	Ecologisch duurzaam	Culturele identiteit
Gebruikswaarde	Functies op de goede plek; optimaliseren ruimtegebrek en bereikbaarheid	Ontmoeten Toegankelijk voor iedereen Keuzemogelijkheden	Schoon, heel veilig Gezond, gelukkig, plezierig Milieukwaliteit in balans	Keuzes kunnen maken Verscheidenheid Schoonheid
Belevingswaarde	Imago Aantrekkelijke uitstraling van plekken en gebouwen	Veilig voelen Innovatie Verbonden voelen Gelijkwaardigheid	Rust en ruimte Diversiteit, variatie in groen- en landschap Gezonde omgeving	Genieten van gebouwen, plekken en landschappen Contrastrijke verrassingsvolle omgeving Afwisseling
Toekomstwaarde	Flexibiliteit; inspelen op dynamiek Innovatie Waardevast	Ondernemen Flexibiliteit Organische groei Draagvlak Samen verantwoordelijk	Stabiele ecosystemen Robuust; bestendige structuren, duurzaam watersysteem, duurzaam bouwen en wonen CO2 in balans/ hernieuwbare energie/ kringlopen	Identiteit en continuiteit Erfgoed omarmen en beleven Culturele vernieuwing Oud en nieuw samen
Herkomstwaarde	Geschiedenis van een uniek vestigingsklimaat Waardeontwikkeling uit successie; - Lommerijk - Volwassen bomen - Bodemkwaliteit	Vertrouwde omgeving Plekken met herinneringen en verhalen	Historische groen-, water- en polderstructuren; basis voor nieuwe ecologische verbindingen, biodiversiteit en klimaatadaptatie Natuurbewustzijn (educatie)	Herkenning Eigenheid Historisch besef

De verschillende aspecten van omgevingskwaliteit zijn in dit schema uitgewerkt. Niet alles omvattend, maar wel onderwerpen die houvast bieden bij het gesprek over kwaliteit bij nieuwe ontwikkelingen en inbegrepen aan de openbare ruimte of gebouwen. Vrij naar Hooijmeijer (Kwaliteit in meervoud, 2001) en Van den Hof (PPS in de Polder, 2006).

Herkomstwaarde heeft alles te maken met wie we zijn en waar we vandaan komen. Dat beperkt zich niet tot erfgoed. De leesbaarheid van de geschiedenis van het landschap en het lokale collectieve geheugen spelen daarbij een belangrijke rol. Agrariërs in de polder die vol trots vertellen dat ze de derde of soms zelfs de vierde generatie op de boerderij zijn, vertellen verhalen die ook voor nieuwkomers in de gemeente van belang zijn om aan hun nieuwe woonplaats en werkplek te hechten. Voor de noordelijke polders gaat die geschiedenis eeuwen terug, met dijkjes die de onstuimigheid van het Oer-IJ en het Haarlemmermeer hebben gekend. Wereldwijd ongekende verhalen over dijkenbouw, stoomgemalen en overwinningen op "de woeste Waterwolf" vormen een bron van trots en identiteit.

Gebruikswaarde is een meetbaar begrip. Is iets gemaakt waar het voor bedoeld is en functioneert het naar behoren? Ook in termen van schoon, heel en veilig is de gebruikswaarde te bepalen. Voor de openbare ruimte betekent dit: liggen de tegels recht zodat we onze benen niet breken en kunnen we de weg vinden? Er zijn voor veel situaties criteria op te stellen voor gebruikswaarde. Keurmerken als "beste getest" en "beste prijs/kwaliteit" zijn begrippen die we allemaal hanteren.

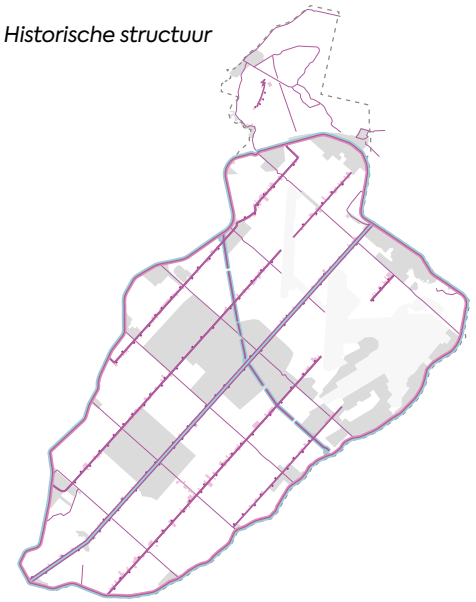
Toekomstwaarde is ook betrekkelijk eenvoudig te beredeneren. Is iets duurzaam, gaat het lang mee, of wordt het zelfs meer waard in de tijd? Hier ligt ook een duidelijke relatie met duurzaamheid, circulariteit en ecologische principes. Waardeontwikkeling is een vorm van groei die niet ten koste gaat van iets.

Belevingswaarde neigt naar mooi of lelijk, maar we willen het liefst bij dat oordeel wegblijven. Beleving is voor iedereen anders en hangt van oneindig veel factoren af. De belevingswaarde van omgevingskwaliteit leent zich uitstekend voor een permanente dialoog. Want als we er niet over praten bestaat het niet. Dit levert bij participatie over de eigen leefomgeving de beste gesprekken op. Wat is de kwaliteit van uw omgeving en waarom vindt u dat? Het antwoord op die vraag is nooit fout, maar geeft wel inzicht in hoe een ander zijn omgeving beleeft. Met dat inzicht is het mogelijk om kwaliteit toe te voegen aan de omgeving, omdat we samen beter leren kijken. Kortom: omgevingskwaliteit is een van de meest dankbare onderwerpen voor participatie, mits het debat goed gevoerd wordt.

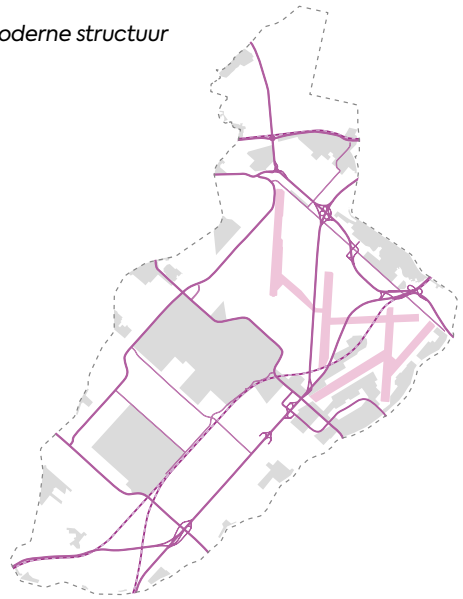
Omgevingskwaliteit in Haarlemmermeer

De raamwerken van de verschillende polders zorgen voor een goede omgevingskwaliteit. Het raamwerk van de Haarlemmermeerpolder wordt gevormd door lange lijnen en grote gebaren: zoals polderlinten, Hoofdvaart, dijken, de randen van woonwijken, bedrijventerreinen en de luchthaven. In die grootschalige structuur liggen her en der besloten meer beschutte plekken van een menselijke maat, gevormd door de erven rond boerderijen en de kleinere dorpen. De noordelijke polders hebben elk hun eigen raamwerk van dijken, slotenpatronen en dorpen. Met eveneens grote contrasten tussen landschappen die aan de horizon versmelten met de lucht en kleine beschutte plekken waar onder bomen of in dorpen gewoond wordt. Omgevingskwaliteit is ook te vinden rond onze monumenten en bij bijzondere 'ensembles'. Het gaat hierbij niet alleen over bovengronds erfgoed, maar ook over een aardkundig monument als de oude strandwal in Spaarnwoude. We leggen een relatie met de karakteristiek via ons erfgoed en de structuren. Niet al ons cultuurhistorisch erfgoed is nog zichtbaar, we kunnen daar meer aandacht aan geven bij het vormgeven van onze omgeving.

Kaart Historische structuur



Kaart Moderne structuur



Wat willen we bereiken?

Omgevingskwaliteit is van ons allemaal en komt als bovenliggende doelstelling breed terug in veel van ons beleid. Of het nu gaat om erfgoed, landschap, wonen, economie, mobiliteit of natuur. Met ontwikkelprincipes en duidelijke kenbare regels voor gebieden voeren we vooraf het juiste gesprek over kwaliteit. Dit helpt alle partijen die in het ontwerpproces in onze leefomgeving een rol spelen. Door ontwikkelprincipes en kenbare regels beschermen we het buitengebied voor verrommeling en versnippering. We voorkomen dat de omgevingskwaliteit onder druk komt te staan door 'vermarkting' met als voorbeeld reclame. Door het beleid voor omgevingskwaliteit hebben we dialoog over ontwikkelingen en brengen we het karakter van de polders in balans met de dynamiek die uit de markt komt.

Zorg voor een goede omgevingskwaliteit betekent aandacht voor cultureel erfgoed, de kwaliteit van natuur(schoon) en landschap, de stedenbouwkundige kwaliteit, de architectonische kwaliteit van bouwwerken en de inrichting van de openbare ruimte. We zoeken naar samenhang op meerdere ruimtelijke schaalniveaus: van structuur van het landschap tot en met de inrichting van de openbare ruimte en de architectuur van bouwwerken. We streven daarbij naar balans tussen herkomstwaarde, belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde. Dit vraagt om ontwerpkwaliteit en dialoog, mensen die de opgave en de omgeving met 'ontwerpkracht' benaderen. Publieke en private partijen hebben een gedeelde zorg voor goede omgevingskwaliteit. Want daarmee behouden en versterken we de aantrekkelijkheid van ons woon-, werk- en leefklimaat.

We zien kansen voor omgevingskwaliteit als:
- Een ruimtelijke verandering aansluit bij de kenmerken van het gebied en de ruimtelijke samenhang vergroot.
- Een verandering een bijdrage levert aan het gemeenschappelijke belang en de vastgestelde ambities voor dat gebied.
- De vier waarden invulling krijgen en een balans daartussen wordt bereikt.
- Tijdig ontwerpers zijn ingeschakeld en het toevoegen van kwaliteit centraal staat in het ontwerpproces.
- Bewoners en andere betrokkenen vroeg worden geconsulteerd over wat zij in hun omgeving als kwaliteit ervaren.

We hebben de volgende ambities voor de instandhouding en ontwikkeling van de omgevingskwaliteit:
- We beschermen en ontwikkelen de omgevingskwaliteit van de polderlinten en de polderwegen van de Haarlemmermeerpolder.
- We beschermen en ontwikkelen de Ringdijk en Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder als cultuurhistorisch, recreatief en toeristisch raamwerk dat dorpen en groene gebieden binnen en buiten de polder met elkaar verbindt.
- We beschermen en ontwikkelen de dijken in de noordelijke polders als cultuurhistorische, recreatieve en toeristische trekker.
- We beschermen en ontwikkelen (enkele, bepaalde) open gebieden/ landschappen in de gemeente, in het besef dat dit voor inwoners en anderen belangrijk is (karakter van de polders, het gevoel van ruimte, uitzicht en panorama's).
- We beschermen en ontwikkelen de omgevingskwaliteit rond monumenten en bij bijzondere ensembles, bijvoorbeeld de Geniedijk en forten van de Stelling van Amsterdam.
- We stellen per gebiedstype regieniveaus voor. Hierbij geldt dat de regie op omgevingskwaliteit groter is naarmate de impact van een ontwikkeling op die omgevingskwaliteit groter is.
- Voor de gebieden van het raamwerk of voor grotere ontwikkelingen gelden specifieke regels voor omgevingskwaliteit.
- Voor reclame-uitingen hebben wij bijzondere regels voor de omgevingskwaliteit. Reclame heeft vaak grote impact op de omgeving en daarom gaan wij er terughoudend mee om.
- Voor bouwwerken die geen gebouw zijn, met een hoogte van minimaal 20 meter hebben wij bijzondere regels. Deze bouwwerken -zoals hoogspanningsmasten, windturbines, masten voor telecommunicatie – hebben een grote impact op de omgeving.

Voor grootschalige ontwikkelingen en ontwikkelingen in onze te beschermen gebieden (raamwerk, Ringdijk en Ringvaart, Spaarndammerdijk en IJdijken ensembles en/of monumenten) zetten we het instrument 'beeldkwaliteitsplan' in dat de omgevingskwaliteit moet waarborgen, met eventueel ontwikkelprincipes.
Ook borgen wij de omgevingskwaliteit van onze openbare ruimte en recreatiegebied. Tenslotte is een deel van onze omgevingskwaliteit opgenomen in de programmatische wensen en eisen die wij hebben voor bijvoorbeeld openbare ruimte, hoeveelheid groen en water, sport- en speelvoorzieningen. Bij het opstellen en/ of het toetsen van plannen borgen we dit aspect.
Of het nu gaat om uitleg-, inbreidings-, verdichtings- of transformatieplannen op allerlei schaalniveaus.

De welstandscommissie zorgt voor de toetsing van aanvragen op basis van de Nota uiterlijk van bouwwerken Haarlemmermeer 2020.

De gemeentelijk adviescommissie voor omgevingskwaliteit zal die rol na de inwerkingtreding van de Omgevingswet overnemen. De rol van de gemeentelijke adviescommissie wordt breder dan die van de huidige welstandscommissie.

Wat gaan we doen?

We werken bovenstaande ambities uit in onze Nota Omgevingskwaliteit. Deze nota bevat criteria die we baseren op de aanwezige omgevingskwaliteit in een gebied. Per gebied geven we op basis van een ruimtelijke analyse en beleidsanalyse aan wat de waardebepaling, eventuele ontwikkelingen en beleidsintenties zijn voor de omgevingskwaliteit.

In de Nota Omgevingskwaliteit stellen we de volgende tien 'gouden regels' voor ontwikkelingen:

1. Kwaliteit is een gedeelde verantwoordelijkheid.
2. De mensen in de omgeving hebben een rol.
3. Er is samenhang tussen herkomst-, toekomst-, gebruiks- en belevingswaarde.
4. Opvallen mag alleen in positieve zin.
5. Een verandering wordt zorgvuldig ontworpen en dient meerdere belangen.
6. Een verandering draagt bij aan duurzame stedelijke ontwikkeling.
7. Een ruimtelijk ontwerp begrijpt en verrijkt de geschiedenis.
8. Lange lijnen en bijzondere plekken worden beschermd.
9. De openbare ruimte heeft prioriteit.
10. Bij een ontwerp wordt rekening gehouden met de snelheid van de waarnemer.

Een gemeentelijke adviescommissie kan op basis van de gouden regels en criteria nieuwe initiatieven beoordelen. De gebiedsgerichte welstandscriteria worden uiteindelijk als regel in het omgevingsplan opgenomen. Ook wordt de bescherming van monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten en karakteristieke bouwwerken in het omgevingsplan opgenomen.

Lees meer over: landschap en groen, erfgoed, wonen, economie, datanetwerk en virtueel netwerk, energie, ondergrond, openbare ruimte

Beschermen openheid Zuid

Het beleid voor het Groene Hart heeft – samen met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol - ervoor gezorgd dat het zuidelijk deel van Haarlemmermeer gevrijwaard is van verstedelijking. De openheid is een groot kenmerk. Het gebruik is grotendeels agrarisch en recreatief. Dit gebied valt grotendeels samen met het zuidelijk agrarisch kerngebied. Wij bestendigen dit beleid. We willen het landschap toegankelijker maken voor fietsers en wandelaars. Voor de begrenzing bij Lisserbroek-Noord doen wij zo nodig een voorstel aan de provincie om de begrenzing daar aan te passen (indien nodig voor de beoogde en bekende woningbouw).

Binnen het Groene Hart is in overleg met de provincie onder specifieke ruimtelijke voorwaarden de mogelijke realisatie van eventuele windturbines toegestaan (zie de provinciale omgevingsverordening). Het Groene Hart is aangewezen als NOVI-gebied.

Beschermen openheid Noord

Het beleid voor de bufferzones heeft ervoor gezorgd dat het gebied tussen Amsterdam en Haarlem niet aan elkaar is gegroeid tot één stedelijk gebied (voormalige Rijksbufferzone 'Amsterdam-Haarlem'). Ook de beperkingen van het Luchthavenindelingsbesluit hebben hieraan bijgedragen. De provincie heeft dit als 'bijzonder provinciaal landschap' aangewezen. Ook de term 'Metropolitaan landschap' wordt vaak gebruikt vanwege de rol in het stedelijk gebied. De openheid is een belangrijk kenmerk. Wij borduren voort op dit beleid en houden de begrenzing en term 'bufferzone' in stand. Het landschap willen we toegankelijker maken voor fietsers en wandelaars. Functies als recreatie, natuur en kringlooplandbouw willen we verder ontwikkelen, mits dit bijdraagt aan de leefbaarheid van de kernen in het gebied.

Binnen de bufferzone maken we in het aangewezen zoekgebied voor zon ('Zonnecarré') de realisatie van landschappelijke ingepaste zonneakkers mogelijk met vergroting van de omgevingskwaliteit van het gebied. Dit volgens de voorwaarden in ons beleidskader zonneakkers. De gedachte is dat zonneakkers een tijdelijk functie tijdens de energietransitie vormen, de agrarische functie toegedeeld blijft en daarmee geen sprake is van permanente verstedelijking. Die tijdelijkheid borgen we publiekrechtelijk en privaatrechtelijk.

Verdichtingsvisie: verdichten om te behouden

De grote vraag naar ruimte voor woningen en andere functies leidt tot meer verstedelijking in de regio. Ook onze gemeentelijke ambities om te bouwen zijn groot. Ons open polderlandschap is des te meer een schaars en uniek landschap. Beperkingen om te bouwen in het buitengebied, onder meer door de luchtvaartcontouren, maken dat 'uitleglocaties' eindig zijn. Verdichten en inbreiden binnen onze kernen is de manier om ook in de toekomst te voorzien in de behoefte aan woningen en ruimte voor recreatie en ontspanning te behouden. Verdichting is geen doel op zich, maar een middel om open landschap te houden.

Haarlemmermeer heeft een breed aanbod aan landelijk wonen en groene, suburbane woonwijken. Er is grote vraag naar meer stedelijke woontypen; een meer stadse omgeving met voorzieningen dichtbij en goed openbaar vervoer. Voor starters of voor de groeiende groep ouderen die kleiner wil wonen binnen het bereik van diverse voorzieningen. Door verschillen in typen woonomgeving te realiseren voorkomen we dat we een te eenzijdig aanbod krijgen. Door verdichting wordt het op sommige plaatsen meer stads. Daar is het drukker en staan gebouwen dichter bij elkaar. Daar wonen en werken mensen, zijn winkels, horeca en andere voorzieningen nabij. Die plekken zijn goed bereikbaar met de fiets en openbaar vervoer. Maar dat betekent niet dat daar alleen maar hoogbouw is.

Ruimtelijke kwaliteit versterken



Er zijn verschillende vormen van verdichting: compacte laagbouw, middenbouw, menging van verschillende bouwtypen en hoogbouw. Ook in het stedelijk gebied houden we ruimte voor groen, parken en pleinen. Verdichting draagt bij aan een sterke polderidentiteit en een leefbare en gezonde woonomgeving en bijvoorbeeld kansen biedt om groene zones een volwaardig groenprogramma te bieden.

Lees meer in de verdichtingsvisie over waar het meer stads kan worden en waar het landelijk of dorps moet blijven. In de verdichtingsvisie staan ook de uitgangspunten en regels waar ontwikkelaars en architecten zich aan moeten houden bij het ontwerpen van gebouwen en gebieden.

Natuur en biodiversiteit

Natuur en landschap

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

De druk op de natuur is groot doordat ruimte schaars is en vele functies dient. Het resulterende verlies aan biodiversiteit leidt tot problemen. Niet alleen voor de natuur, maar ook voor de mens. Een afname van natuur en biodiversiteit leidt tot hogere kosten voor gezondheidszorg, sociaalmaatschappelijke problemen en verminderde klimaatbestendigheid. De waarde van vastgoed neemt af bij afwezigheid van natuur in de omgeving en de landbouw is sterk afhankelijk van een gezond bodemleven, natuurlijke bestuivers zoals bijen en plaagbestrijding. Daarentegen loont investeren in natuur: de maatschappelijke baten overstijgen de kosten van aanleg en beheer met een factor 1,5 tot 2.

Op dit ogenblik is de biodiversiteit van de Haarlemmermeerpolder onder het gemiddelde van vergelijkbare streken in Nederland. Voor een groot deel heeft dit te maken met de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol en het grote aandeel aan agrarisch land, waar biodiversiteit na de Tweede Wereldoorlog lange tijd geen doel is geweest en de rationaliteit van de bewerking kenmerkend is voor het landschap. Er zijn relatief weinig (oudere) bossen die de biodiversiteit omhoog brengen. Wat er is aan recreatiebos is meestal nog in ontwikkeling en staat op voedselrijke bodem. Er is weinig open water en daardoor ook weinig variatie aan oevers. De bebouwde gebieden zijn in biodiversiteit vaak vergelijkbaar met de bebouwde gebieden van andere gemeenten op kalkrijke klei. Land en water zijn strak en economisch ingericht.

Anders is het in de noordelijke polders, waar een aantal natuurgebieden ligt met een veenweidegebied. Dit oude land heeft nog een grote biodiversiteit, alhoewel ook daar schaalvergroting van de landbouw afbreuk heeft gedaan aan biodiversiteit. Veel delen van dit gebied ontwikkelen zich nu door tot een gemengd bos, met voortdurend toenemende biodiversiteit.

De lijn omhoog is al gevonden: biodiversiteit wordt steeds meer een aandachtspunt in de bedrijfsvoering van agrariërs. In stedelijk gebied en ook langs bermen en waterwegen is het beheer veel meer dan vroeger gericht op kleurrijke weiden en bermen en natuurinclusief bouwen wordt steeds meer een logisch onderdeel van ruimtelijke ontwikkelingen. Tegelijkertijd staan we voor grote uitdagingen zoals de woningbouwopgave, klimaatverandering en immer toenemende druk op de openbare ruimte.

Natura 2000

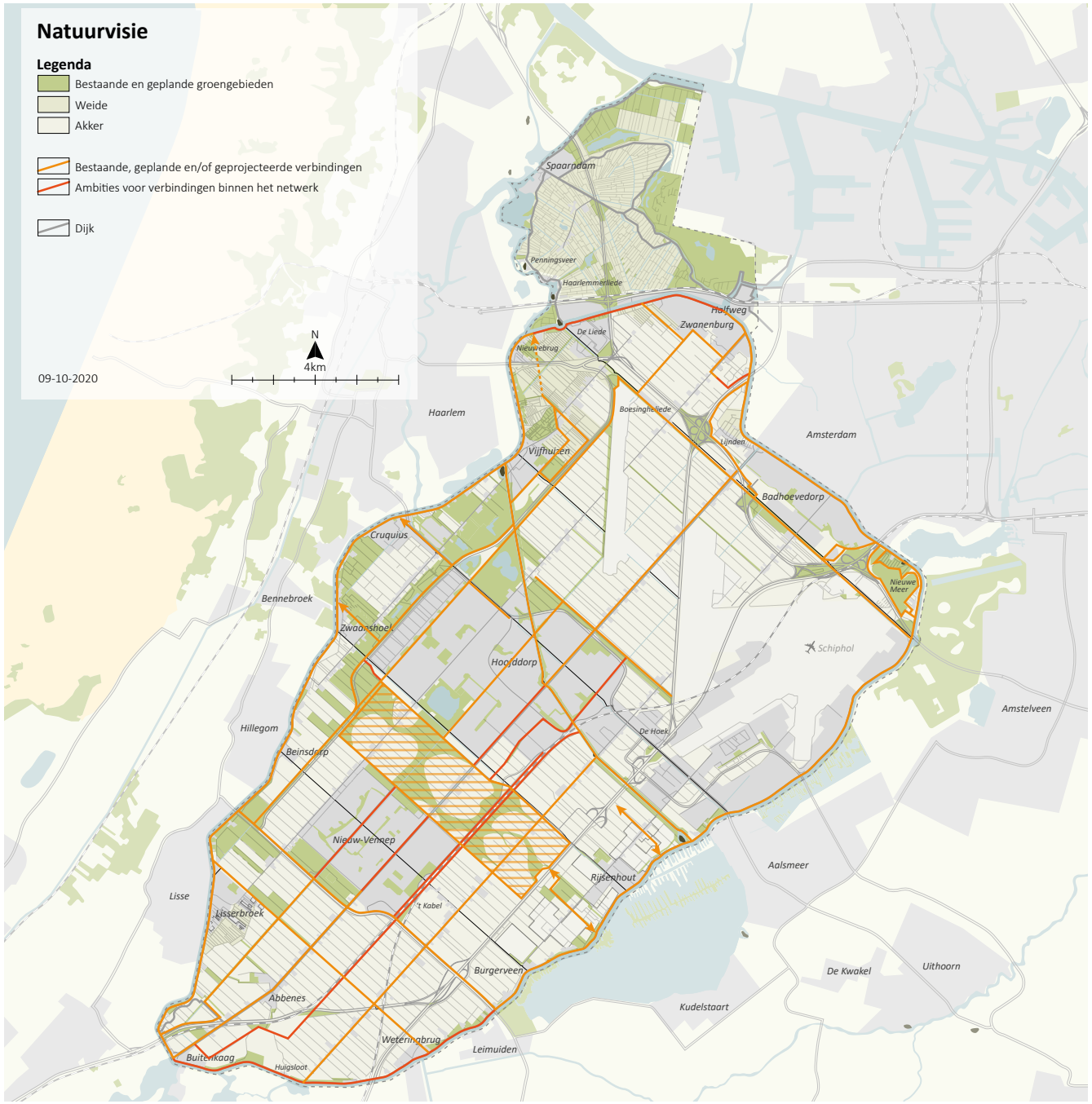
In onze gemeente zijn geen Natura 2000-gebieden. Toch hebben we te maken met het beschermingsregime van Natura 2000 vanwege de zogeheten externe werking, waarbij invloeden van buiten de aangewezen gebieden leiden tot effecten binnen de gebieden. Voor onze gemeente beperkt zich dat tot de effecten van stikstofdepositie, recreatiedruk en eventuele effecten op het leefgebied van aangewezen soorten waarbij het leefgebied zich uitstrekt buiten de Natura 2000-gebieden. Hier moet rekening mee worden gehouden bij ruimtelijke activiteiten en ontwikkelingen.

Wat willen we bereiken?

- Wij willen biodiversiteit zichtbaar en beleefbaar maken voor de inwoners en bezoekers.
- Wij willen bereiken dat iedereen in Haarlemmermeer zich mede-eigenaar voelt van de natuur en zich in wil zetten voor het behoud hiervan. Dit geldt voor inwoners, ondernemers, bezoekers en voor de gemeente.
- Wij willen het beheer van het eigen areaal richten op versterking van de biodiversiteit.
- Wij willen een grote variatie aan biotopen met daarin vitale populaties van planten- en diersoorten en verbindingen tussen de leefgebieden behouden en realiseren.
- Wij willen kansen aangrijpen om de biodiversiteit te vergroten waar zich mogelijkheden voordoen.
- Wij willen in al ons functioneren met zorg omgaan met de ecologische kwaliteiten van de stedelijke omgeving en het buitengebied.

In samenhang met deze Omgevingsvisie hebben we de Natuurvisie 2040 opgesteld. De Natuurvisie schetst het streefbeeld 2040; het ideaalplaatje zoals de gemeente Haarlemmermeer er in 2040 vanuit streven naar meer biodiversiteit uit zou kunnen zien. Als uitwerking van dit streefbeeld zijn drie landschappelijke categorieën - stedelijk, agrarisch en natuur- en recreatiegebied - omschreven vanuit het oogpunt van een biodiverse omgeving. Daarnaast hebben we een streefbeeld opgesteld voor de realisatie van een groen-blauwe structuur van ecologische verbindingen.
In de hoogstedelijke omgeving kenmerkt de inrichting zich door natuurinclusieve gebouwen en groene aders waarlangs flora en fauna zich kan bewegen. De ruimte is beperkt en wordt zoveel mogelijk multifunctioneel gebruikt waarbij opgaven voor biodiversiteit kunnen worden gecombineerd met opgaven voor recreatie en klimaatadaptatie. In laagstedelijke gebieden is sprake van een groen netwerk dat naast de functie voor biodiversiteit ook een gebruiksfunctie vervult (moestuinen, boomgaarden). Watergangen met ecologische oevers vormen een belangrijk onderdeel van dit netwerk. Van de bebouwde gebieden is in de dorpen de ruimte voor biodiversiteit het grootst, zowel in oppervlakte als in aantallen biotopen. De dorpen kenmerken zich door groen in en nabij de directe leefomgeving in de vorm van plantsoenen en dorpsbosjes.

De natuur- en recreatiegebieden vormen in het streefbeeld 2040 een belangrijke bron voor de gemeentelijke biodiversiteit. De leeftijd van deze gebieden en de manier waarop ze beheerd worden leidt tot een steeds grotere biodiversiteit. De natuur- en recreatiegebieden vormen een bron vanwaar planten en dieren via natte en droge ecologische verbindingen en stapstenen de gehele gemeente kunnen bereiken.



Het agrarisch gebied wordt met natuurgebieden en stedelijk gebied verbonden in een netwerk van verbindingszones en kleine groengebieden. Erfbeplanting, ecologische bermen en watergangen vormen de basis. Deze basis wordt aangevuld met natuurinclusieve landbouw op de percelen. Kruidenrijke akkerranden, strokenteelt, vogelakkers en overhoekjes met struweel en bomen bepalen het beeld.

Ecologische verbindingen zoals die in (voorgaande) structuurvisies en groenstructuurplannen zijn opgenomen, evenals logische aanvullingen op het netwerk, vormen in combinatie met de verbindingen van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) het gewenste raamwerk van ecologische verbindingen, weergegeven in het figuur op de volgende pagina. Bestaande verbindingen worden beschermd en waar mogelijk verbeterd. Kansen om nieuwe verbindingen te realiseren, bijvoorbeeld bij gebiedsinrichting en -omvorming, worden benut.

Wat gaan we doen?

Binnen onze gemeente hebben we slechts een beperkt oppervlak zelf in eigendom. Op deze gronden vormt natuur een integraal onderdeel van het afwegingskader bij activiteiten en ontwikkelingen. Kansen liggen in het combineren van opgaven. Bij woningbouw dient een groene, diverse leefomgeving niet enkel de biodiversiteit maar ook de leefbaarheid voor de inwoners, mogelijkheden voor waterretentie en behoud en herstel van het landschap. Behoud en realisatie van een groenblauwe structuur van ecologische verbindingen tussen en door onze kernen, agrarisch landschap en natuur- en recreatiegebieden zorgt niet enkel voor een duurzaam netwerk voor flora en fauna maar draagt ook bij aan een aantrekkelijk recreatief netwerk.



Buurtmoestuin, aantrekkelijk voor mens en dier, in Venneperhout in Nieuw-Vennep.

De grootste oppervlakte binnen onze gemeente is in eigendom van of wordt beheerd door andere partijen. Daarom wordt ingezet op samenwerking, voorlichting, educatie en participatie.

Wat is daarvoor nodig?

In de Natuurvisie wordt nog geen concrete uitwerking gegeven aan de realisatie van het streefbeeld. Om inzicht te geven in acties die in het verlengde van de Natuurvisie opgepakt kunnen worden om tot het streefbeeld te komen zijn uitvoeringsprincipes opgesteld, onder andere ten aanzien van natuurinclusief bouwen, ontwikkeling van dorpsbosjes en bosgebieden, energieopwekking in agrarisch gebieden en beheer van het gemeentelijk areaal. Bij ruimtelijke ontwikkelingen, ons dagelijks beheer van de openbare ruimte en in samenwerkingen met externe partijen bieden de uitvoeringsprincipes handvatten voor keuzes en om tot concrete acties te komen met als oogpunt het behouden dan wel versterken van de biodiversiteit. Waar mogelijk worden deze acties gezamenlijk opgepakt met of in andere ruimtelijke processen zoals (herziening van) gemeentelijk beleid, bestemmingsplannen, projecten en het dagelijks beheer van de openbare ruimte.

Lees meer over: Natuurvisie 2040
Lees meer over: NNN in de provinciale omgevingsverordening, landschap en groen, PARK21, landbouw, bodem, wonen, stikstofdepositie, erfgoed

Stikstofdepositie

De problematiek rond stikstof is complex en heeft mogelijk consequenties voor wat er mogelijk is aan ruimtelijke ontwikkelingen binnen onze gemeente. Wij hechten groot belang aan een groene leefomgeving en vinden de juiste balans tussen economische ontwikkeling en natuur een belangrijk uitgangspunt. De stikstofdepositie die het gevolg is van ontwikkelingen als woningbouw, bedrijventerreinen en aanleg infrastructuur, is daarbij een wezenlijk aandachtspunt. Deze visie heeft nog een onvoldoende detailniveau om aan te geven of de benoemde ontwikkelingen leiden tot een onwenselijke stikstofdepositie. Er is momenteel te veel onzekerheid over zowel het toetsingskader voor stikstof en over de effecten van de ontwikkelingen. Wel is duidelijk dat hier een opgave ligt en dat per geval beoordeeld moet worden of stikstof een belemmering oplevert. Voor concrete ontwikkelingen worden de volgende afwegingskaders gevolgd:

- Als de ontwikkeling zelf niet leidt tot stikstofdepositie in een Natura 2000-gebied vormt stikstof geen belemmering.
- Als een ontwikkeling leidt tot stikstofdepositie in een Natura 2000-gebied maar binnen het kader van de ontwikkeling zelf deze stikstofdepositie volledig wordt gesaldeerd volgens de vereisten van het geldende toetsingskader dan is stikstof geen belemmering.
- Als een ontwikkeling leidt tot stikstofdepositie in een Natura 2000-gebied en deze kan alleen buiten de ontwikkeling zelf worden gesaldeerd dan dient die saldering te zijn geborgd conform het geldende toetsingskader voordat de ontwikkeling wordt aangevangen en is stikstof geen belemmering.
- In alle andere gevallen is maatwerk nodig en moet beoordeeld worden of stikstof geen belemmering is.

Lees meer over: mobiliteit, economie, landbouw, wonen, geluid, lucht, luchthaven en luchtvaart

‘Beperking aantrekking vogels’ uit LIB

In het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) is een zone opgenomen waarbinnen beperkingen zijn voor het grondgebruik en functies die vogels kunnen aantrekken. Dit om aanvaringen tussen vogels en vliegtuigen te voorkomen. Op grond van artikel 2.2.3 van het LIB zijn functies als viskwekerijen, buitenopslag of -verwerking van afvalstoffen, natuur- en vogelreservaten, moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan drie hectare niet toegestaan. In afwijking hierop kan een ‘verklaring van geen bezwaar’ worden aangevraagd. Lees meer: Luchthavenindelingsbesluit of bekijk de kaart. Bij de toedeling van nieuwe functies en vormen van grondgebruik toetsen wij aan deze zone. Wij passen ontwerpprincipes toe (of toetsen plannen hierop) die aantrekking van grote vogels – met name ganzen – voorkomen.

Lees meer over: veiligheid, omgevingsveiligheid, luchthaven en luchtvaart, water, landbouw, groen en recreatie

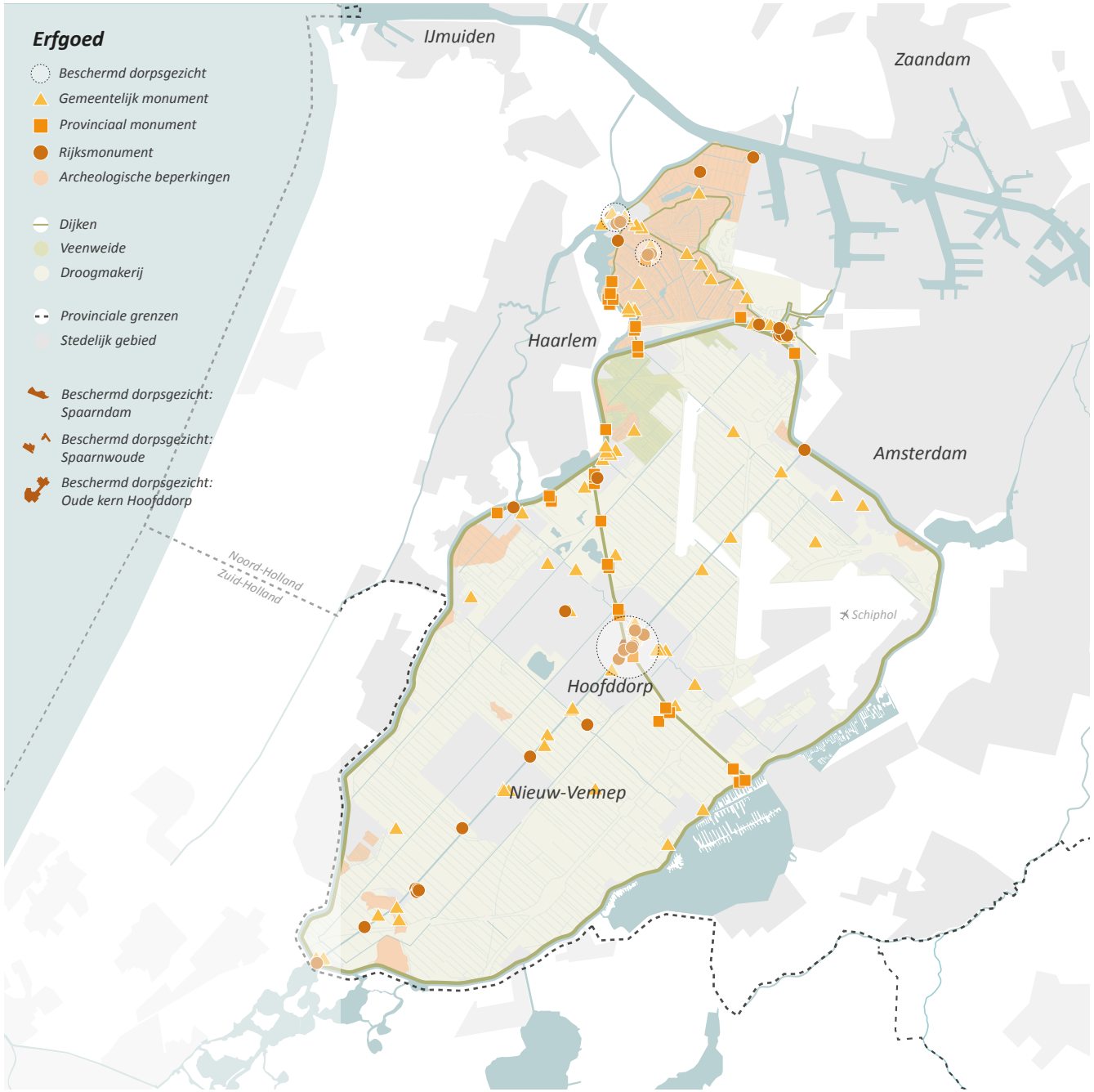
Erfgoed

Natuur en landschap, wonen en woonomgeving, economie

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Grote delen van onze omgeving zijn voortdurend in verandering. Het landschap, de wegen, de akkers en weiden veranderen en worden aangepast aan nieuwe eisen en wensen van de tijd. Er komen nieuwe bedrijventerreinen, woningen, wegen en recreatiegebieden om even op adem te komen. We staan aan de vooravond van veel nieuwe opgaven. Denk aan de energietransitie, klimaatbestendigheid, de toekomst van veenweidegebieden, et cetera. De ruimtelijke impact hiervan op onze leefomgeving, onze polders, ons landschap en onze gemeente is zeer groot. Dan is het goed om ons af te vragen hoe deze veranderingen kunnen plaatsvinden op een manier die recht doet aan het karakter van onze gemeente. Pionieren zit ons in het bloed, maar hoe behouden we het karakter van onze gemeente als het oude in aanraking komt met het nieuwe?

Onze leefomgeving is geen leeg gebied waar we de ondergrond wegvegen en opnieuw kunnen beginnen. Het is de plek waar ons erfgoed zich bevindt. Met erfgoed bedoelen we historische gebouwen, objecten en landschappen, maar ook niet-tastbare waarden als verhalen en tradities. Beschermd erfgoed heeft een status als Rijks-, provinciaal, gemeentelijk of UNESCO-monument. Bekijk hier welke Rijksmonumenten een beschermde status hebben.



In onze gemeente zijn prachtige pareltjes aan divers erfgoed: de gemalen, verkavelingsstructuren, weidse zichten, de trekvaart, oude boerenhoeven en watergangen, werelderfgoed de Stelling van Amsterdam met de forten, de Ringvaart en Ringdijk, de Spaarndammerdijk, de spoorhuizen van de Haarlemmermeer-spoorlijnen. Ze herinneren ons aan de ontstaansgeschiedenis van de polders en de economische en logistieke betekenis die de polders altijd al voor hun omgeving hadden. Daar moeten we zuinig op zijn. Deze gebouwen en landschappen zijn niet onveranderlijk. Ze krijgen een andere functie, een ander gebruik. Maar ze blijven herkenbaar, het verhaal blijft leesbaar. Er worden nieuwe verhalen aan toegevoegd, denk aan het kunstfort Vijfhuizen of de batterij aan de Sloterweg met de ateliers.

Voor gebouwen en plekken die bij uitstek het verhaal van onze gemeente vertellen en verbeelden is een monumentale status als beschermd erfgoed wenselijk, zeker als ze bedreigd worden door sloop of verwaarlozing. Met het beschermen van enkele panden of objecten die erfgoedwaarde hebben behouden we echter niet het karakter van de gehele gemeente. Het is nodig om goed te bedenken wat onze karakteristieke manier van transformeren is. We willen transformeren en vernieuwen op een manier die ons trots maakt op onze gemeente. Zo kan erfgoed een drager zijn die de omgeving van onze inwoners en ondernemers verrijkt.

Lees meer in onze Nota Erfgoed omarmen en beleven, Erfgoedvisie gemeente Haarlemmermeer 2020-2030 en Nota Archeologiebeleid gemeente Haarlemmermeer 2020-2030

Wat willen we bereiken?

We gebruiken erfgoed als inspiratiebron en zetten erfgoed in als middel in bij het ontwerpen aan de omgeving. We houden erfgoedparels in stand.
Voor erfgoed dat onmisbaar is om het karakter van Haarlemmermeer te laten zien, streven we naar een juridische status als beschermd erfgoed.
Op die manier willen we:

- Het verhaal van Haarlemmermeer beter zichtbaar en beleefbaar maken voor inwoners, ondernemers en bezoekers.
- Inzetten op het in standhouden en versterken van het nog aanwezige erfgoed, zowel boven- als ondergronds.
- Verbindingen met erfgoed leggen bij stedelijke- en landschappelijke ontwikkelingen.
- Immaterieel en materieel erfgoed met elkaar verbinden.
- De synergie tussen landschap, erfgoed, monumenten en kunst versterken.
- Hergebruik en herbestemmen van erfgoed verder stimuleren.
- Een integrale benadering bewerkstelligen – door aansluiting en inbedding te zoeken van erfgoed bij andere beleidsterreinen als vrijetijdseconomie, ruimtelijke ontwikkeling en het sociale domein.

Wat gaan we doen?

Basis van de Erfgoedvisie is 'het verhaal' van Haarlemmermeer met de kernwaarden 'Water en pionieren' en 'Transport en logistiek'. Met drie speerpunten: inspireren, in stand houden en ontwikkelen. Voor objecten die nog niet de status hebben van beschermd monument, maar die wel onmisbaar zijn om het karakter van Haarlemmermeer te laten zien streven we naar een juridische status als beschermd erfgoed. De uitwerking van selectiecriteria en de selectie gaan we doen in een programma.

Wat is daarvoor nodig?

Verhaal van Haarlemmermeer beter zichtbaar en beleefbaar:

- Uitwerken verhaal van Haarlemmermeer in verhaallijnen die benut kunnen worden door onder andere ontwerpers, ondernemers en inwoners.
- Verder ontwikkelen van de museale infrastructuur.
- Erfgoedpromotie en erfgoededucatie.

Erfgoedparels in ere houden:

- Opstellen van een Erfgoedkaart.
- Cultuurlandschappen als integraal onderdeel van ons erfgoed.
- Eenduidig archeologiebeleid.
- Informatievoorziening aan beheerders en eigenaren.
- Beleid ontwikkelen voor duurzame monumentenzorg.
- Bredere inzet van de subsidieregeling restauratie monumenten.

Verbinden van erfgoed en ruimtelijke ontwikkelingen (ontwikkelen):

- Opstellen van ontwikkelprincipes voor ruimtelijke ingrepen.
- Erfgoed inzetten als inspiratie en referentie bij (ruimtelijke) ontwikkelingen.
- Stimuleren van herbestemming en transformatie van erfgoed.

Lees meer over: natuur, landschap en groen, openbare ruimte, landbouw, wonen, toerisme, economie, omgevingskwaliteit

Landbouw

Natuurlijke hulpbronnen, economie, landschap en groen

Waar staan we?

Een groot deel van Haarlemmermeer is in gebruik voor landbouw. De akkers, de veenweidegebieden, de glastuinbouw en de grote variatie aan boerderijen zijn beeldbepalend voor het landschap en de identiteit van Haarlemmermeer. Het landbouwareaal is echter wel afgenomen. In 2020 beslaat de landbouw nog 41% van de totale grondoppervlakte van Haarlemmermeer, ongeveer 8.425 hectare (CBS). In 2000 was dit nog 56%, bijna 11.600 hectare. Ook het aantal agrarische bedrijven is minder geworden. In 2000 telde de sector nog 530 landbouwbedrijven (inclusief glastuinbouw). In 2018 zijn er nog 229 bedrijven over. Er heeft dus ook schaalvergroting in de sector plaatsgevonden.

De akker- en (glas)tuinbouw voert de boventoon in de Haarlemmermeerpolder. Veeteelt is vooral geconcentreerd in de veenweidegebieden bij Vijfhuizen en in de noordelijke polders. Intensieve veehouderij als hokdierbedrijven is zeer beperkt aanwezig en het provinciale restrictieve beleid onderschrijven wij. Bollenteelt is aanwezig nabij Cruquius en Vijfhuizen op (omgezet) zand en in het zuiden bij Abbenes en Buitenkaag. We maken geen onderdeel uit van het 'bollenconcentratiegebied' zoals de provincie Noord-Holland dat vastlegt. Behalve deze bedrijven maakt ook de agribusiness een belangrijk onderdeel uit van de agrarische sector: de veredelaars, toeleverende bedrijven, de loonbedrijven, de vervoerders en de mechanisatiebedrijven.

Wat is er aan de hand?

De toekomst voor de agrarisch ondernemers is onzeker. De toekomstbestendigheid van de sector wordt door vele factoren bepaald: niet alleen persoonlijke omstandigheden, zoals leeftijd en of er sprake is van opvolging, of bedrijfsomstandigheden, maar ook een veelheid aan beleid- en wetgeving van gemeente, provincie, Rijk, Europa en waterschap bepaalt in grote mate de handelingsvrijheid van de agrarisch ondernemers. Ook zijn de aan- of afwezigheid van toeleveranciers, de bereikbaarheid, de consumentenvoorkeuren, de demografische ontwikkelingen, de financieringsmogelijkheden die banken geven, de strategieën van de multinationals in levensmiddelen en de afname van het landbouwareaal door verstedelijking van grote invloed.
Daarbij is de beschikbaarheid van zoet water een urgent vraagstuk in Haarlemmermeer. De bodem van Haarlemmermeer heeft te maken met verzilting als gevolg van 'kwelwater' en de veranderingen in het klimaat kunnen leiden tot droogte of een teveel aan water. Andere urgente vraagstukken zijn: de wereldwijde klimaatverandering, autonome bodemdaling en afname in biodiversiteit, mede als gevolg van rationalisatie in de landbouw waaronder het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen (bijvoorbeeld voor de bollenteelt), de bronnen die stikstofdepositie veroorzaken, het PFAS-vraagstuk ontstaan door (industriële) productie. Er zijn ook grote maatschappelijke vraagstukken als voedselveiligheid, vliegveiligheid (in relatie tot ganzen) en dierenwelzijn. Daarbij drukt de behoefte aan woningen, recreatie en energieopwekking op de beschikbare ruimte. Dit alles dwingt de gehele agrarische sector om steeds opnieuw na te denken over hun bedrijfsvoering in de toekomst en hun bijdrage aan oplossingen voor deze vraagstukken.

Ontwikkeling agrarische bedrijven in Haarlemmermeer, bron CBS

	2000	2005	2010	2015	2018
Akkerbouw	185	128	106	101	90
Tuinbouw	254	196	149	107	82
Graasdier	65	62	59	47	36
Gewassencombinaties	13	14	10	9	15
Gewassen & veeteelt	6	5	3	2	3
Blijvende teelt (fruit)	1	1	1	1	0
Hokdier	6	3	2	3	3
Veeteeltcombinaties	0	0	0	0	0
Totaal	**530**	**409**	**330**	**270**	**229**

Het Rijk heeft haar visie op de landbouw vastgelegd in de visie 'Landbouw, natuur en voedsel: waardevol en verbonden'. Het Rijk ziet 'kringlooplandbouw' als oplossing voor onder andere het tegengaan van uitputting van de bodem, het omlaag brengen van de CO2-uitstoot, zorgvuldiger gebruik van grondstoffen, hulpbronnen en de natuurlijke omgeving, een einde maken aan de verspilling die plaatsvindt bij verschillende schakels in de voedselketen en het versterken van de relatie tussen de landbouw en de natuur.

In de kringlooplandbouw maken land- en tuinbouw onderdeel uit van een circulair voedselsysteem. In dit systeem gebruiken akkerbouw, veehouderij en tuinbouw in de eerste plaats grondstoffen uit elkaars ketens en reststromen uit de voedingsmiddelenindustrie en voedingsketens. Die circulaire ketens kunnen verschillend zijn ingericht: binnen een bedrijf, een regio, Nederland of grensoverschrijdend. Het motto is: lokaal wat kan, regionaal of internationaal wat moet. Resten uit de agrarische sector en de voedselketen (gewasresten, voedselresten, procesafval, mest, compost) worden opnieuw benut of verwerkt tot nieuwe (hulp)producten. Kringloopbedrijven verbruiken zo min mogelijk energie en gebruiken zo veel mogelijk hernieuwbare energie.

Deze kringloopgedachte is goed ontvangen. De Raad voor leefomgeving en Infrastructuur (Rli) adviseert om de komende jaren het Europese landbouwgeld hiervoor in toenemende mate in te zetten. Kringlooplandbouw is één van de prioriteiten in de (ontwerp) Nationale Omgevingsvisie. Ook LTO Noord onderschrijft de koers en ziet een oplossing in een gezamenlijke aanpak met alle stakeholders in de productie van voedsel en sierplanten. Ook vraagt LTO nadrukkelijk aandacht voor het mogelijk maken van nieuwe verdienmodellen.

Daarvoor is het cruciaal dat de overheid ruimte creëert (financieel, fysiek, wet- en regelgeving) om initiatiefnemers te stimuleren en hen ruimte geeft om te experimenteren.

Wat willen we bereiken?

Ons beleid De agrarische sector in perspectief (2013) is gericht op een economisch sterke agrarische sector en een vitaal platteland in balans met haar omgeving. Want wij vinden niet alleen de voedselproductie en de werkgelegenheid die deze economische sector biedt van belang, maar ook de maatschappelijke en landschappelijke waarde. In feite zijn de agrarisch ondernemers beheerders van een groot deel van het Haarlemmermeerse landschap. Zij zorgen daarmee voor de openheid van het landschap en behoud van de cultuurhistorische waarde en het erfgoed van de polder. Dit biedt onze inwoners rust en ontspanningsruimte in de verstedelijkte omgeving. Bovendien bieden sommige agrarische bedrijven zorg en educatie. Daarmee maakt het agrarisch landschap onze gemeente tot een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor wonen en werken, uniek in de Randstad. Wij hechten grote waarde aan al deze waarden die de agrarische sector in zich heeft. Wij willen de sector ondersteunen bij de transitieopgaven.

Wat gaan we doen?

Vanzelfsprekend is dat de agrarisch ondernemers zelf aan het stuur staan van de ontwikkelingsstrategie van hun bedrijf. Zij bepalen zelf welke keuzes in hun bedrijfsvoering nodig zijn, waaronder keuzes zoals schaalvergroting, verbreding, beëindiging, specialisatie of verplaatsing. Wij faciliteren hen daarbij door het bieden van planologische duidelijkheid en (stimuleren van) investeringen in de ruimte (verbindingen, beheer openbare ruimte en natuur).
Op dit moment kunnen we verschillende typen landschappen onderscheiden met elk een hoofdtype agrarische activiteit. Wij gaan met de agrarisch ondernemers op zoek naar de kansen voor de agrarische sector in deze landschappen, in balans met de maatschappelijke vraag en de druk op de ruimte door behoefte aan wonen, recreatie, energie, mobiliteit en werken. Ook zoeken we onze rol om hen daarin te ondersteunen zodat zij hun rol als beheerder van het agrarisch landschap kunnen voortzetten. Het lokaal (mede)eigenaarschap van duurzame bronnen van opwek voor zon en wind kan daarbij ook een rol spelen.

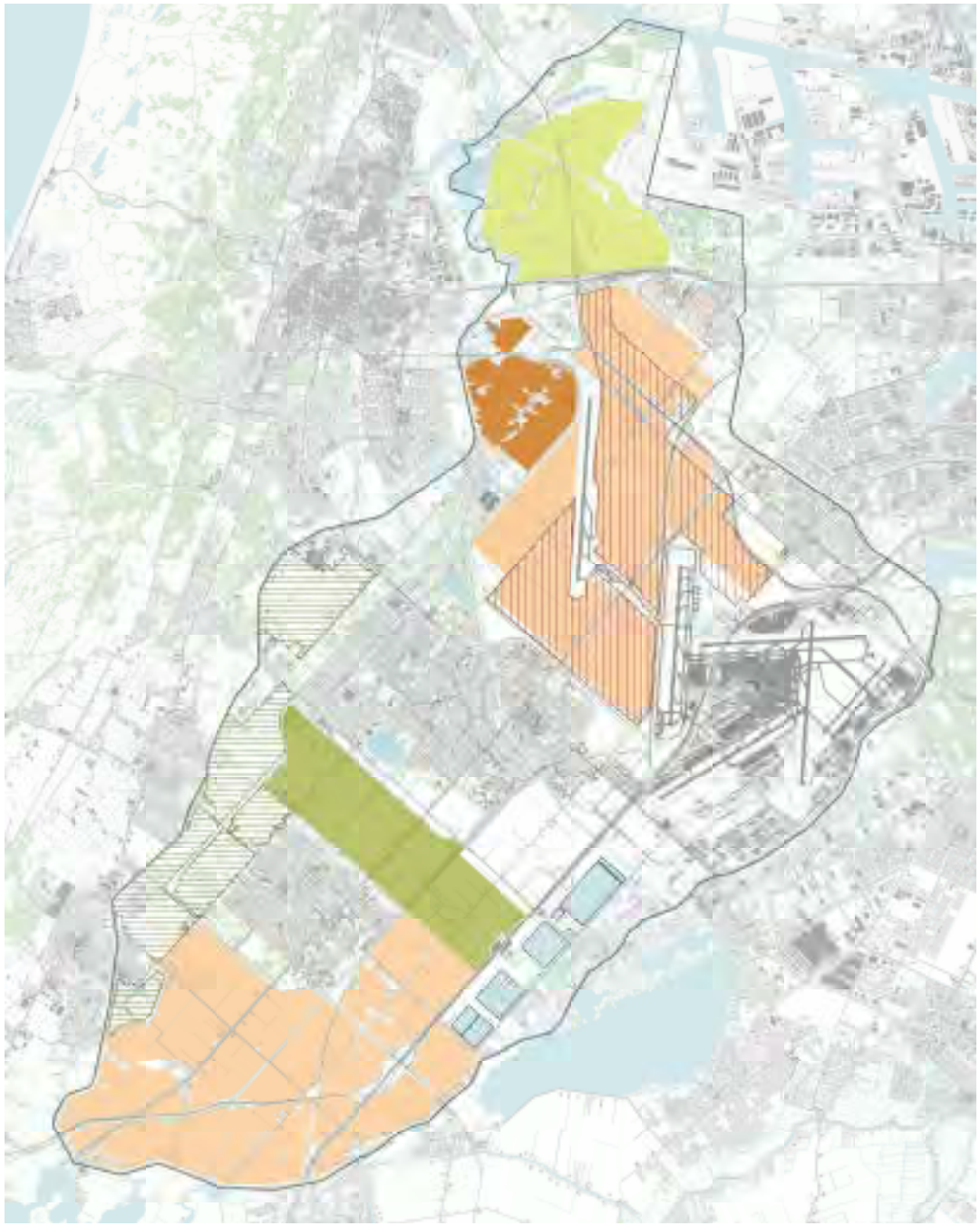


Agrarisch gebied en de Hoofdvaart met bomen erlangs in het zuiden van Haarlemmermeer tussen Buitenkaag en Abbenes.

In de Visie Polderlinten geven wij nadere principes aan voor alle linten. Waar nodig zullen regels worden opgesteld in het omgevingsplan.

Samen met het Hoogheemraadschap van Rijnland zorgen we voor een robuust en duurzaam watersysteem dat wateroverlast tegengaat en voorziet in voldoende zoet water in droge tijden. Dit vraagt een aanzienlijke aanpassing van het huidige watersysteem. Mogelijk is dit op termijn ook in de agrarische sector nodig. Vooralsnog blijft het waterbeheer in de agrarische gebieden in dienst van het agrarisch gebruik. In de tussentijd werken we met elkaar aan de bewustwording van de verzilting van de bodem. Ook zorgen wij ervoor dat het netwerk aan polderwegen zoveel mogelijk geschikt blijft voor landbouwverkeer (zie onze Mobiliteitsvisie).
Vanuit het recreatiebeleid zorgen wij voor fiets- en wandelverbindingen door het agrarisch landschap, die de recreatiegebieden met elkaar verbinden en ervoor zorgen dat het agrarische landschap beleefd kan worden.





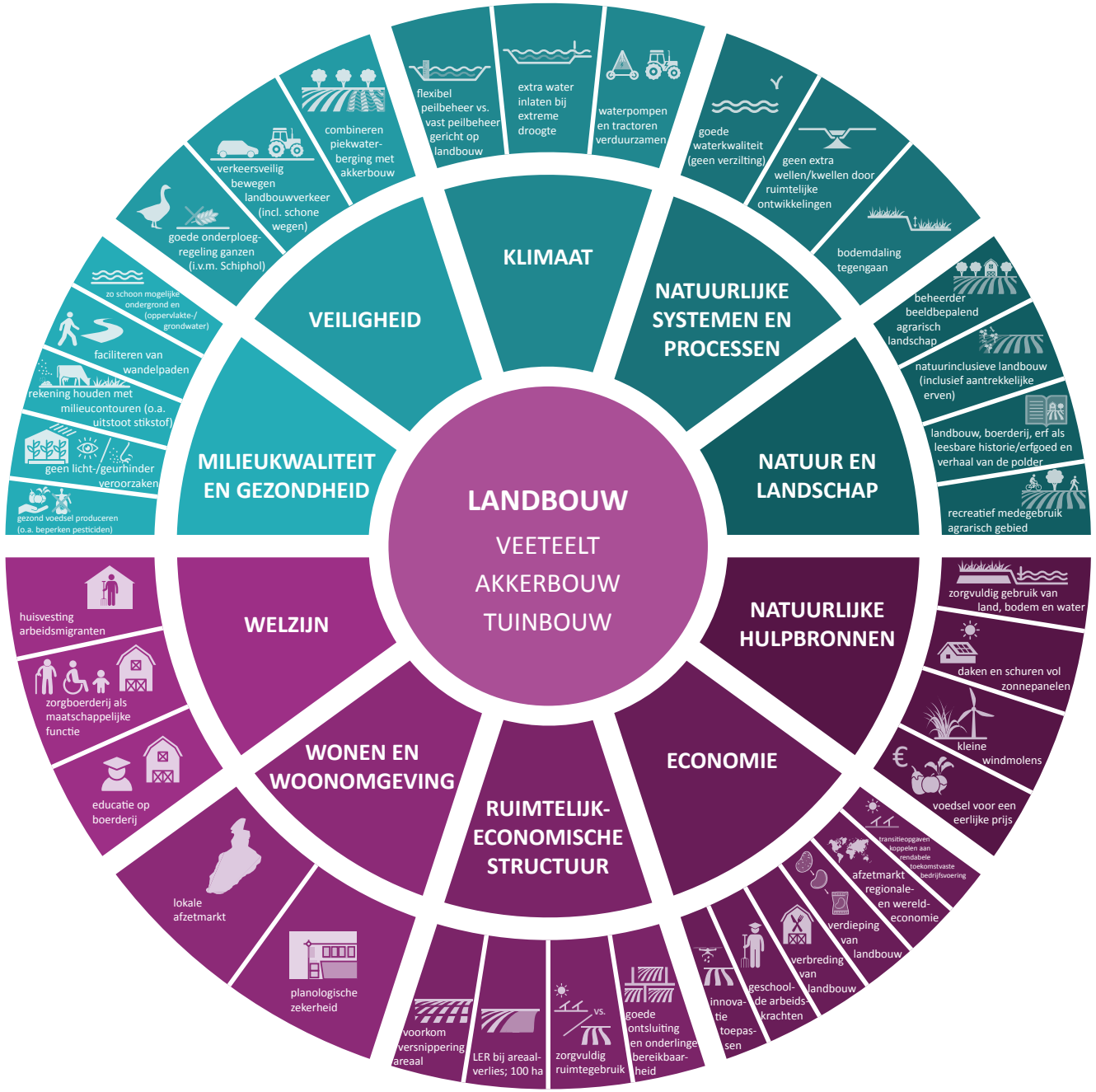
Ter behoud van de cultuurhistorische waarde van het landelijk gebied sturen wij op de beeldkwaliteit van de agrarische bedrijven en de omgevingskwaliteit en belevingswaarde van het landschap. Zo mogelijk adviseren wij over subsidiemogelijkheden, bijvoorbeeld voor het terugbrengen van de oorspronkelijke boerenerven.

Wij zijn ook verbonden aan het initiatief GreenBase om de biodiversiteit in het agrarisch gebied te versterken. Dit initiatief richt zich nu nog op maatregelen in de bermen, akkerranden en erven. In de toekomst zullen ook sloten aangepakt worden, onder andere door het creëren van natuurvriendelijke oevers.

Wat is daarvoor nodig?

De instrumenten staan in ons beleid De agrarische sector in perspectief (2013). Gezien de vele urgente vraagstukken die spelen gaan wij met de agrarisch ondernemers in gesprek over de toekomst, welke condities nodig zijn voor een vitale en duurzame agrarische sector en hun rol als voedselproducent én als landschapsbeheerder voor een aantrekkelijk woonklimaat in Haarlemmermeer.

Lees meer over: Omgevingsvisie NH2050: Balans tussen economische groei en leerbaarheid (Provincie NoordHolland, 2018), MRA Manifest Landbouw en landschap in de Metropoolregio Amsterdam (LTO Noord regio West e.a.), Strategische samenwerkingsagenda water Haarlemmermeer en Rijnland, Toewijzing pachtgronden (2019), Caravanstallingsbeleid (2007, Groen en recreatie in Haarlemmermeer (2007), Beleidskader Zonneakkers (2020), Beleidskader lokaal eigenaarschap in zon- en windprojecten (2021), Natuurvisie (2021), Visie landschap en recreatie Haarlemmermeer 2040 (pm)



Glastuinbouw

Natuurlijke hulpbronnen, economie

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Glastuinbouw in Haarlemmermeer betreft van oudsher sierteelt en meer recent ook voedselgewassen. In 2018 zijn er 27 glastuinbouwbedrijven in Haarlemmermeer (CBS). De provincie wijst glastuinbouwconcentratie-gebieden aan. De glastuinbouw is voornamelijk geconcentreerd op twee locaties: Rijsenhout en Buitenkaag. Lisserbroek is langer geleden geschrapt als glastuinbouwconcentratiegebied. Een deel van de nog aanwezige kassen in Lisserbroek wordt mogelijk opgenomen in de gebiedsontwikkeling, gezien de opgave voor wonen, groen, water en infrastructuur. Ten oosten van Halfweg is een beperkt aantal kassen buiten glastuinbouwconcentratie. Verspreid over de Haarlemmermeerpolder zijn nog enkele (soms leegstaande) kassen. De glastuinbouw in Buitenkaag is aangemerkt als transformatiegebied. Het toekomstperspectief van dit gebied is uitgewerkt in de Visie Buitenkaag (2021).

In Rijsenhout is de grootste concentratie glastuinbouw. Het beleid van gemeente, provincie en de Greenport Aalsmeer is erop gericht om glastuinbouwbedrijven te concentreren. De PrimA4a locatie bij Rijsenhout en Burgerveen kent een ouder deel aan de oostkant van de Aalsmeerderweg en een nieuwer, grootschaliger deel aan de westkant van de Aalsmeerderweg. Eerder was dit gebied bedacht voor sierteelt van bloemen en planten, met als achtergrond dat bedrijven in Aalsmeer en Amstelveen de afgelopen decennia uitgeplaatst zouden worden. De afgelopen jaren hebben zich in het gebied tussen A4 en Aalsmeerderweg echter een tweetal grootschalige tomatenkwekers gevestigd. Deze kwekers breiden naar verwachting hun bedrijven nog uit. Dit is onder meer afhankelijk van de energievoorziening. De vestiging van nieuwe bedrijven uit de sierteeltsector is nagenoeg uitgebleven. Wel heeft de bollensector zijn weg gevonden naar Rijsenhout.

De glastuinbouw tussen de Ringdijk en Aalsmeerderweg is de afgelopen decennia sterk in omvang verminderd, als gevolg van veranderde productielocaties, schaalvergroting en veranderende marktomstandigheden. Dit leidde tot leegstand en verval in gebieden ten noorden en zuiden van Rijsenhout. Aan de zuidzijde zijn diverse kleinschalige glastuinbouwbedrijven gevestigd die gericht zijn op specialistische teelt en niche producten. Gepoogd is om het glastuinbouwgebied in verval te herstructureren. Dit is weinig succesvol gebleken. In diverse ruimtelijke plannen zijn alternatieven bedacht voor deze 'opgegeven' gebieden voor glastuinbouw. Denk aan het Ruimtelijk Kader Rijsenhout (2011) waar een alternatief (wonen) is bedacht voor de deelgebieden 'Catharina Segrina' en 'Nieuwe Blauwe Beugel', en de Ruimtelijk Economische Visie Rijsenhout (2018) waar perspectief voor nieuwe functies is gegeven die bij moeten dragen aan de leefbaarheid in Rijsenhout. Dit heeft vooralsnog tot weinig resultaat geleid. De beoogde woningbouwplannen liggen in het beperkingengebied van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). In de laatste jaren zijn er diverse rechtszaken over woningbouw en het LIB gevoerd, waarbij afgetast is wat de randen van het bebouwd gebied zijn en wat onder linten mag worden verstaan. Die rechtszaken hebben niet geleid tot de uitkomst dat woningbouw op plekken waar voorheen glastuinbouw was gevestigd mogelijk is. Dit beperkt de uitvoering van de RKR en het REVR en laat de leefbaarheidsproblemen bestaan.

Andere functies die het gebied kunnen dragen en de leefbaarheid vergroten laten vooralsnog op zich wachten. Ondertussen zijn in Rijsenhout diverse locaties met leegstaande kassen, die in het gunstigste geval na decennia leegstand gesloopt worden door (voormalige) eigenaren. Het gebrek aan perspectief op nieuwe functies en de daardoor ontstane 'stilstand' levert aanzienlijke leefbaarheidsvraagstukken op. Die worden soms positief en soms negatief beïnvloed door de manier waarop grondeigenaren met hun gronden en opstallen omgaan.

Haarlemmermeer maakt met Rijsenhout deel uit van één van de zes Greenports in Nederland: de Greenport Aalsmeer. Dit is het grootste wereldhandels- en kenniscentrum voor de sierteeltsector met in het hart de bloemenveiling FloraHolland. Het samenwerkingsverband Stichting Greenport Aalsmeer heeft de Ruimtelijke visie Greenport Aalsmeer 2015-2025 (2015) opgesteld. Hierin staat waar en hoe de Greenport wil inzetten op moderniseren en verduurzamen van het sierteeltcluster en waar op het saneren en transformeren van verspreide glastuinbouw.

Wat willen we bereiken?

Wij willen realistische en haalbare doelen waar het gaat om het bereiken van een gezonde sierteeltsector, met name in Rijsenhout. De langjarige (boven)regionale reservering voor sierteelt/ glastuinbouw wordt in het kader van een leefbaar en duurzaam Rijsenhout geplaatst. In Rijsenhout staan economisch gezonde en florerende bedrijven, waar we ons voor in zetten. Anderzijds zijn er leefbaarheidsproblemen doordat de sierteelt percelen heeft verlaten en er daar geen functie of weinig perspectief is.

Wat gaan we doen?

Wij gaan ons beraden op het toekomstperspectief van het glastuinbouwgebied PrimA4a bij Rijsenhout en de rol die dit gebied speelt in de sierteeltketen van de Greenport Aalsmeer. Daarbij kijken we onder meer naar de positie van glastuinbouw (en de toekomstige ruimtevraag), nieuwe ontwikkelingen en andere functies die ruimte behoeven, de leefbaarheid van de kernen Rijsenhout en Burgerveen, financiële haalbaarheid en de omgevingskwaliteit. Wij streven naar minder leefbaarheidsproblemen en naar het mogelijk saneren van ongewenste ruimtelijke situaties. Hierbij passen realistische en haalbare doelen waar het gaat om het bereiken van een gezonde sierteeltsector.

Wij blijven ons daarom inzetten voor al gevestigde economische gezonde bedrijven en de sector. Een langjarige ruimtereservering voor uit te plaatsen glastuinbouwbedrijven uit de regio kan onderdeel van die inzet te zijn. Gezien de beperkte resultaten van de afgelopen jaren bezien wij onze rol en positie in de Greenport Aalsmeer. We onderzoeken daarbij de mogelijkheden die doorontwikkeling van de 'Westeinderscheg' biedt evenals de kansen die de bossenstrategie van het Rijk en het Omgevingsfonds wellicht bieden. Het realiseren van een leefbaar en duurzaam Rijsenhout is naast het perspectief van de glastuinbouw afhankelijk van de ontwikkeling van de luchthaven en het LIB. De luchthaven beperkt ruimtelijke mogelijkheden en als iets duidelijk is geworden is dat de problematiek geen lokaal probleem is, maar dat ook het Rijk en de provincie hierin hun verantwoordelijkheid hebben.

Wat is daarvoor nodig?

De vestigingsvoorwaarden voor glastuinbouw zijn aanwezig. Aan de zuidkant van Rijsenhout buiten de bebouwde kom functioneert het gebied goed en is er beperkte ruimte voor nieuwvestiging. Wij hoeven hier geen inspanningen meer te doen. Aan de noordkant van Rijsenhout faciliteren we de eigenaren om de Ruimtelijke Visie Rijsenhout uit te voeren. We beperken onze inspanningen voor grootschalige glastuinbouw aan de noordkant van Rijsenhout.

Lees meer over: economie, mobiliteit, water, landschap, recreatie, wonen, toerisme, PARK21, energie, landbouw, luchthavenindelingbesluit, natuur en biodiversiteit



Man en hond wandelen in groen parkje langs tomatenkweker Schenkeveld in Rijsenhout.

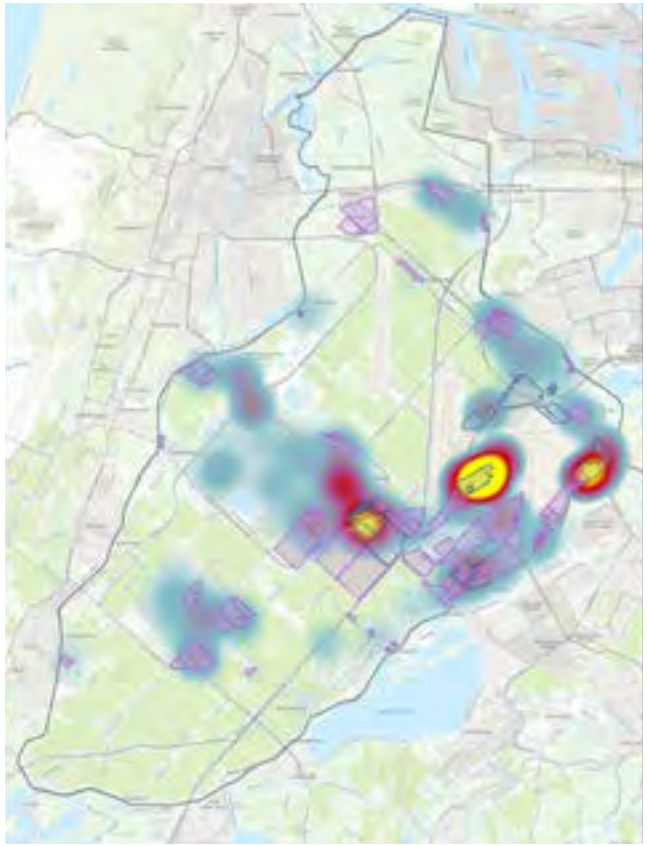
Economie

Economie, ruimtelijk economische structuur, wonen en woonomgeving

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Haarlemmermeer is een gemeente met een enorme economische dynamiek. De luchthaven zorgt voor verbinding met de rest van de wereld. Mede daardoor is Haarlemmermeer een interessante vestigingsplaats voor bedrijven en organisaties, in het bijzonder voor (hoofd) kantoren van internationale opererende bedrijven, handels- en logistieke bedrijven en hotels. De rijkswegen (A4, A5, A9, A44), provinciale wegen en het OV-netwerk met de hogesnelheidslijn maken Haarlemmermeer onderdeel van het netwerk van stedelijke agglomeraties in de Randstad, landelijk en internationaal. Dit geeft Haarlemmermeer een goede bereikbaarheid wat een belangrijke vestigingsfactor is. Ook de nabijheid van prettige woonkernen, een arbeidspotentieel en het (recreatieve) landschap met fietsnetwerk zijn belangrijke vestigingsfactoren.

Haarlemmermeer is onderdeel van de Randstad. Als regio staat de Metropoolregio Amsterdam in de top 5 van Europa. Haarlemmermeer is een economisch interessant gebied, waar voortdurend ontwikkeling is en kansen én uitdagingen zijn. Dit is een plek waar goederen, mensen en – minder zichtbaar – data voortdurend in beweging zijn. Internationaal, landelijk, regionaal, lokaal tot op buurt- en wijkniveau. Er wordt gewerkt, ondernomen, gewoond, gesport, vermaakt en gehandeld. Functies als wonen, werken, voedselproductie en recreatie zijn in elkaars nabijheid te vinden.



Databron: LISA | Toelichting: De heat map geeft de concentratie van de werkgelegenheid naar gebied aan, waarbij rood en geel staan voor hoge concentraties en blauw voor lage concentraties.

De coronacrisis heeft ons sociaal- economisch zwaar geraakt. Zie de Covid-19 monitor. Of de coronacrisis blijvende effecten heeft op de manier waarop wij werken, de behoefte aan kantoorruimte, de hoeveelheid zakelijk verkeer en het mobiliteitsgedrag is nog onzeker.

Vanwege de afhankelijkheid van Schiphol streven we naar een vestigingsklimaat dat ruimte biedt aan internationaal georiënteerde bedrijven, midden- en kleinbedrijf (MKB) en startende ondernemingen. Daarbij richten wij ons op een multisectorale economie die minder afhankelijk is van direct aan luchthavenactiviteiten verbonden bedrijvigheid.

Lees meer over onze economie

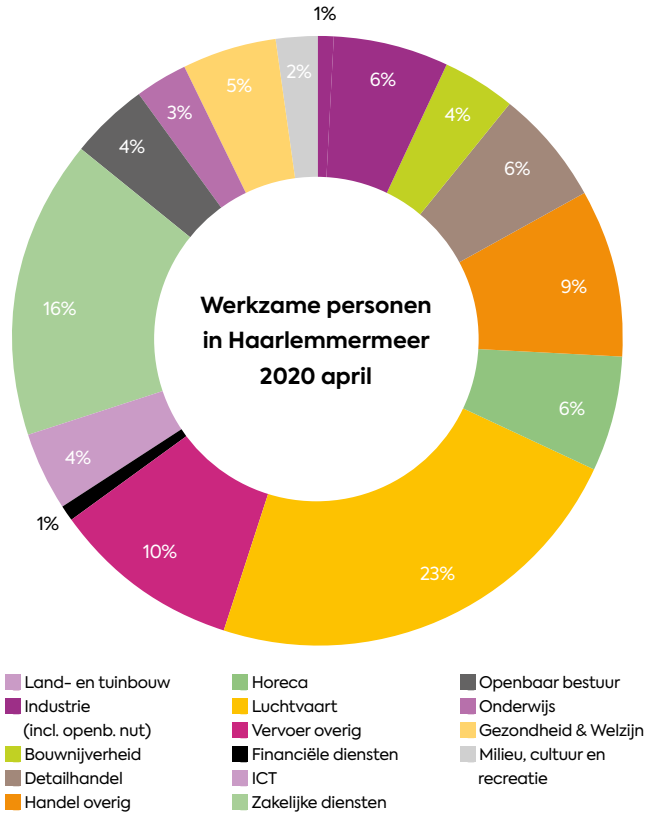


Zicht op terras en openbare ruimte werkgebied Park 2020 in Hoofddorp.

Wat willen we bereiken?

Naar een toekomstbestendige en veerkrachtige economie

- waar mensen werk doen dat aansluit bij hun opleiding en ambitie in een veilige, gezonde en prettige werkomgeving;
- waar ondernemers vanuit de dynamiek hun kansen pakken;
- waar maatschappelijke verbondenheid een belangrijke waarde is van het ondernemerschap;
- waar ruimte geboden wordt aan onderzoeken en experimenteren en innovatie wordt gestimuleerd;
- waar een breed palet aan sectoren elkaar onderling versterkt en zorgt voor een weerbare en toekomstbestendige economische structuur en diversiteit;
- waar de verbindingen en bereikbaarheid uitstekend zijn en
- waar we functies mengen waar het kan.



Wat gaan we doen?

Verbreding en versterking economische structuur

We willen internationaal georiënteerde bedrijven, midden-en kleinbedrijven (MKB) en startende ondernemingen meer met elkaar op locaties mengen en versterken. Hiermee willen we de weerbaarheid van de economische structuur vergroten. Zo worden we minder gevoelig voor economische schokken (onverwachte of onvoorspelbare gebeurtenissen) en kunnen we conjunctuurschommelingen beter absorberen. Onze lokale economie wordt daarmee minder afhankelijk van de wereldmarkt en daarmee ook minder afhankelijk van aan Schiphol gerelateerde bedrijvigheid.

Dit is belangrijk voor ons, omdat het grote aandeel internationaal verbonden bedrijven ons ook kwetsbaar maakt. De economie van Haarlemmermeer is bovenmatig gevoelig voor veranderingen in de wereldmarkt en geopolitieke ontwikkelingen. Hier zit ook een voordeel aan: we beschikken ook over een bovengemiddelde veerkracht na een economisch minder goede periode. De waardevolle eigenschappen van deze plek zoals de nog aanwendbare (maar steeds schaarser wordende) ruimte, de bereikbaarheid en de kracht van de ligging brengen ook een snel opverende ontwikkelzin en interesse voor vestiging met zich mee.

Verschillende nu aanwezige sterke clusters hebben baat bij elkaars fysieke nabijheid. Enerzijds vanwege hun eigenschappen en de invloed ervan op hun omgeving, zoals logistiek. Anderzijds vanwege hun onderlinge verbondenheid zoals de luchtvaart (aerospace) cluster. We willen condities creëren en netwerken faciliteren die zich richten op opkomende sectoren. Wij streven hierbij naar het creëren van een toekomstbestendig ecosysteem waarin internationale en lokale bedrijvigheid op elkaar aansluiten en elkaar kunnen versterken. Door hierop in te zetten willen we de weerbaarheid en robuustheid van onze economie en dus werkgelegenheid vergroten. Wij richten ons vooral op de volgende sectoren:

1. ICT-bedrijven
   Haarlemmermeer is een uitstekende locatie voor ICT-bedrijven, in het bijzonder voor die bedrijven die zich als backoffice bezighouden met ondersteuning van grote dienstverleners en e-commerce. Ontwikkelingen in deze sector gaan snel en er is behoefte aan werklocaties waar veel partijen makkelijk kunnen samenkomen. Daarnaast zal ICT een grote rol gaan spelen in de transities op het terrein van duurzame energie en circulaire economie. Deze transities zijn voor een groot deel gebaseerd op "big data".
2. Life Sciences & Health
   Life Sciences & Health is een innovatieve sector die gericht is op de gezondheid van mens en dier. Haarlemmermeer is interessant voor dit type bedrijvigheid vanwege de nabijheid tot Schiphol, de European Medicines Agency (EMA) en kennisinstellingen in de regio, waaronder het Amsterdam Universitair Medisch Centrum (UMC) en het Leids UMC.

3. Energie, water en afvalbeheer (circulaire economie)
   De beperkte beschikbaarheid van bedrijventerreinen met hoge milieucategorie in Haarlemmermeer staat op gespannen voet met de te verwachten vraag als onderdeel van de circulaire economie. In een dergelijke economie is het belangrijk dat bedrijven dicht bij de retour(afval)stromen gevestigd zijn en ook onderdeel kunnen uitmaken van de verwerkingsketen.
4. Cultuur, sport, recreatie, commerciële voorzieningen en andere leisure activiteiten
   Deze typen bedrijvigheid bieden verschillende voordelen voor de eigen inwoners. Ook biedt de nabijheid van deze economische activiteiten kansen om vervoersstromen te reduceren.

In ons arbeidsmarktbeleid zorgen we ervoor dat wat onze beroepsbevolking kan en onze ondernemers nodig hebben op elkaar aansluiten. Dit geeft toegevoegde waarde aan de economie en aan het sociaal welzijn van onze inwoners.

Stedelijke, compacte en gemengde vestigingsmilieus
We willen aantrekkelijke, stedelijke, compacte en gemengde vestigingsmilieus ontwikkelen rondom station Hoofddorp, stadscentrum Hoofddorp, hoogwaardige OV-knooppunten en in de directe nabijheid van de internationale luchthaven. Hiermee worden het – waar mogelijk en gewenst- levendige plekken voor werken, wonen, ontmoeten en vermaak. Daarvoor moet het omliggende weg-, fiets- en OV-net verbeterd worden. De mogelijke komst van de Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp biedt kansen voor een verbeterde bereikbaarheid van de oostflank en dus potentie voor de economische ontwikkeling van dit gebied. Verbetering van de bereikbaarheid vraagt op haar beurt om een visie op een samenhangende ontwikkeling van de oostflank, met meerwaarde voor de lokale, regionale en internationale economie én de woonkwaliteit in Haarlemmermeer.

Functiemenging
De nabijheid van voorzieningen is voor een goed woon- en leefklimaat van groot belang. Daar waar dat kan en wenselijk is, zetten we in op functiemenging. (Kleine) bedrijven, dienstverleners en andere commerciële en maatschappelijke functies krijgen een steeds belangrijkere functie ter ondersteuning van woon- en winkelgebieden. Ze zorgen voor sfeer en worden gebruikt als ontmoetings- en werkplek.

Functiemenging kan niet altijd, hinder was (en is) altijd de belangrijkste aanleiding voor functiescheiding geweest. Daarnaast moet voorkomen worden dat functiemenging bestaande commerciële voorzieningencentra uitholt. Daarom zetten we in op het concentreren van winkels, horeca en commerciële dienstverlening in toekomstbestendige centra. Helemaal omdat de markt voor fysieke winkels al jaren krimpt en deze trend doorzet. Horeca kan daarnaast een toegevoegde waarde hebben op levendige plekken.

Transitie circulaire economie
We faciliteren en stimuleren de transitie naar een circulaire economie nadrukkelijk. We zijn betrokken bij en staan open voor initiatieven die hieraan bijdragen. Ondernemers, parkmanagementorganisaties en gemeente werken met elkaar aan de opgave om werklocaties duurzaam en toekomstbestendig te maken. De aanpak is pragmatisch en draagt stapsgewijs bij aan:

- Een kwaliteitsverbetering in de bebouwde omgeving door duurzame investeringen (energie, circulariteit) op werklocaties.
- Een verbetering van de organisatiegraad op bedrijventerreinen en meer draagvlak voor een gebiedsgerichte, collectieve aanpak voor verduurzaming en duurzame verdienmodellen.

Met publieke-private samenwerking zetten we in op het collectief maken van kennis, het creëren van schaal voor circulaire oplossingen en diensten, leren van circulaire bouwprojecten zodat bij elk nieuw project de lat hoger gelegd kan worden én het inspireren en activeren van organisaties om concreet circulair aan de slag te gaan. Een voorbeeld van een samenwerkingscoalitie voor circulair bouwen is de Stichting C-Creators.

Investeren in en zorgen voor het bestaande
De vele werklocaties en winkelcentra die Haarlemmermeer rijk is, moeten ook in de toekomst levendig en aantrekkelijk zijn. Daarbij moeten we goed kijken naar wat de toekomst voor uitdagingen en kansen biedt. Goed onderling contact tussen de eigenaren, de gebruikers van het gebied en de gemeente is een belangrijke voorwaarde om met elkaar de juiste keuzes te maken. We stimuleren park- en centrummanagement en de vorming van Bedrijven Investeringszones (BIZ). Daar waar meer grondige ingrepen nodig zijn om verouderde locaties weer levendig en aantrekkelijk te maken, zullen we goed kijken naar wat nodig is om de noodzakelijke investering voor elkaar te krijgen. Waar mogelijk en wenselijk kijken we naar meer verweving tussen bedrijven en andere voorzieningen.

Toekomstbestendige commerciële voorzieningenstructuur
We willen een toekomstbestendige commerciële voorzieningenstructuur (detailhandel, horeca, ambulante handel, motorbrandstoffen-verkooppunten en commerciële dienstverlening) waarbinnen ruimte bestaat voor ondernemerschap, dynamiek en innovatie. We zetten in op concentratie van commerciële voorzieningen in toekomstbestendige centra, kwaliteit en diversiteit en de basis op orde. Door te sturen op het versterken van de kansrijke voorzieningencentra kunnen wij een voorzieningenniveau in stand houden dat inspeelt op de trends en ontwikkelingen en de behoeften van de gebruikers. Dit draagt bij aan de kwaliteit van het wonen, werken en leven in Haarlemmermeer. Via beleidsregels worden ontwikkelingen en initiatieven in goede banen geleid en ontstaat duidelijkheid voor marktpartijen.

Lees meer over: commerciële voorzieningen

Versterken ondernemerschap
Wij willen het ondernemerschap in Haarlemmermeer zoveel mogelijk faciliteren. Binnen de regels die we stellen geven we ondernemers de ruimte. Ook willen we dat er goede en passende keuze is voor de plek van de onderneming, waarbij rekening gehouden wordt met zowel de kansen en behoeften vanuit de ondernemer en haar werknemers als met de effecten op de omgeving. We willen de interactie tussen ondernemers vergroten waardoor nieuwe ideeën ontstaan, kansen verzilverd kunnen worden en innovatiekracht en kennisdeling verder ontwikkeld kan worden. We ondersteunen ondernemersnetwerken en brengen ondernemers met elkaar in contact. Lees meer in ons beleid voor: commerciële voorzieningen.



Winkelende meisjes in de Amsterdam Styles Outlet in Halfweg.

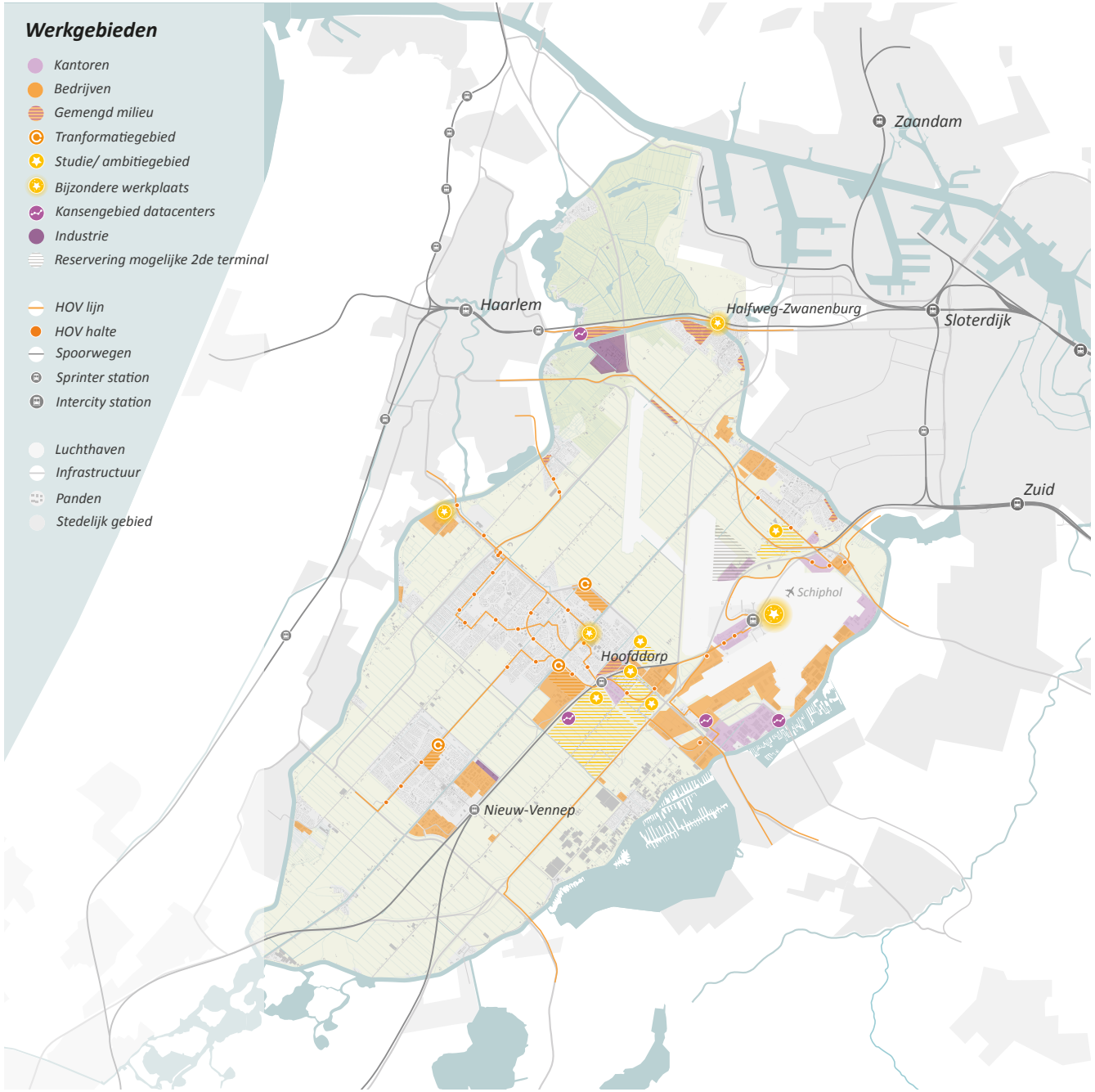
Wat is daarvoor nodig?

We werken samen in de regio aan een vitale economie door onder andere gezamenlijke strategievorming, marketing en acquisitie. Met ons beleid en strategie en dienstverlening aan ondernemers geven we duidelijkheid over de kansen in Haarlemmermeer. Dit wordt in projecten verder uitgewerkt. Samen met ondernemers, vastgoedeigenaren en andere betrokkenen werken we aan de uitvoering van het beleid van commerciële voorzieningen met het actualiseren van uitvoeringsprogramma' s voor centra.

Lees meer over: toerisme en verblijf, sociaal welzijn, wonen, datacenters, luchthaven en luchtvaart, grondstoffen, circulariteit en afval, Verdichtingsvisie

Oostflank

Het gebied tussen Amsterdam-Zuid en Hoofddorp heeft alle potentie om uit te groeien tot dé internationale entree van Nederland. Duurzame ontwikkeling van dit gebied - met een goede balans tussen wonen en werken, bereikbaarheid, voorzieningen, groen en internationale oriëntatie - is hierbij van belang. De (werk)locaties hebben de potentie om een schaalsprong te maken in de internationale oriëntatie en zodoende bij te dragen aan de internationale concurrentiepositie van onze metropoolregio. Het programma neemt hierbij alle uitdagingen en toekomstige ontwikkelingen op het gebied van bereikbaarheid, verstedelijking, economie, leefbaarheid en duurzaamheid mee. Maar dit kan alleen als deze locaties optimaal bereikbaar zijn.



Commerciële voorzieningen

Wonen en woonomgeving, economie, ruimtelijk economische structuur

Wat is er aan de hand? Waar staan we?

In Haarlemmermeer zijn de uitgangssituatie en marktomstandigheden in de bestaande voorzieningencentra (detailhandel, horeca, ambulante handel, motorbrandstoffenverkooppunten en commerciële dienstverlening) over het algemeen gunstig. Er is sprake van een gezond aanbod binnen een duidelijke structuur van voorzieningenclusters op verschillende verzorgings- en schaalniveaus. Met ruim 19.500 full- en parttimebanen en ongeveer 2200 bedrijven is deze sector een belangrijke pijler in onze economie.

Het aantal inwoners in de gemeente groeit en Haarlemmermeer beschikt over een relevant aanbod commerciële voorzieningen. Wel is de leegstand in een aantal centra relatief hoog. Het huidige aanbod is overwegend geclusterd in centra met voldoende toekomstpotentie.

De (toekomstige) consument en het consumentengedrag veranderen. Dit vraagt van ondernemers aanpassingsvermogen. De concurrentie van internet en van omliggende steden is groot. Om inwoners en bezoekers te blijven bedienen hebben centra een zekere kritische massa en een gedifferentieerd aanbod aan voorzieningen en diensten nodig. Ook de mate waarin centra op de beleving van de consument inspelen is bij recreatieve en doelgerichte centra van belang. Gemak is bij boodschappencentra van belang.

Het is nog onzeker wat de blijvende effecten zijn van de coronacrisis op internetverkoop en de behoefte aan fysieke winkelruimte, horeca en andere commerciële voorzieningen.

Wat willen we bereiken?

We willen een toekomstbestendige voorzieningenstructuur realiseren waarbinnen ruimte bestaat voor ondernemerschap, dynamiek en innovatie. We zetten in op concentratie in toekomstbestendige centra, stimuleren van kwaliteit en diversiteit in centra en de basis op orde in alle centra. Dit vinden wij voor onze inwoners, ondernemers, bezoekers en de werknemers van belang voor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de gemeente.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het commerciële voorzieningenaanbod van Haarlemmermeer heeft een belangrijke functie voor inwoners en bezoekers.

We streven naar compacte centra. We zijn terughoudend met het toevoegen van nieuwe vierkante meters commerciële voorzieningen bij grote woningbouwlocaties. Voor het behoud van leefbare kernen zetten we in op functiemenging en aanvullende ambulante handel. Ook zetten we in op lokaal ondernemerschap en diversiteit door onder andere samenwerking met ondernemers en vastgoedeigenaren en het mogelijk maken van functiemenging.

Het toevoegen van nieuwe voorzieningen(centra) buiten de bestaande huidige structuur is mogelijk daar waar

Beleid commerciële voorzieningen

Pijler A **Concentratie in toekomstbestendige centra**	Pijler B **Stimuleren van kwaliteit en diversiteit in centra**	Pijler C **Basis op orde in alle centra**
• Structuur op basis van reikwijdte en verzorgingsfunctie centrum • Streven naar compacte centra en maatwerk per gebied • Stimuleren en faciliteren reductie plancapaciteit • Terughoudend met nieuwe initiatieven	• Focus op lokale DNA van centra en versterken van gemak en beleving • Stimuleren functiemenging in centrumgebieden • Passende routing, parkeren en openbare ruimte	• Samenwerking stimuleren ‘Schoon, heel, veilig’ • Bereikbaarheid passend voor centrum (auto, OV en fiets) • Duurzaamheid en energieneutraal: het nieuwe normaal

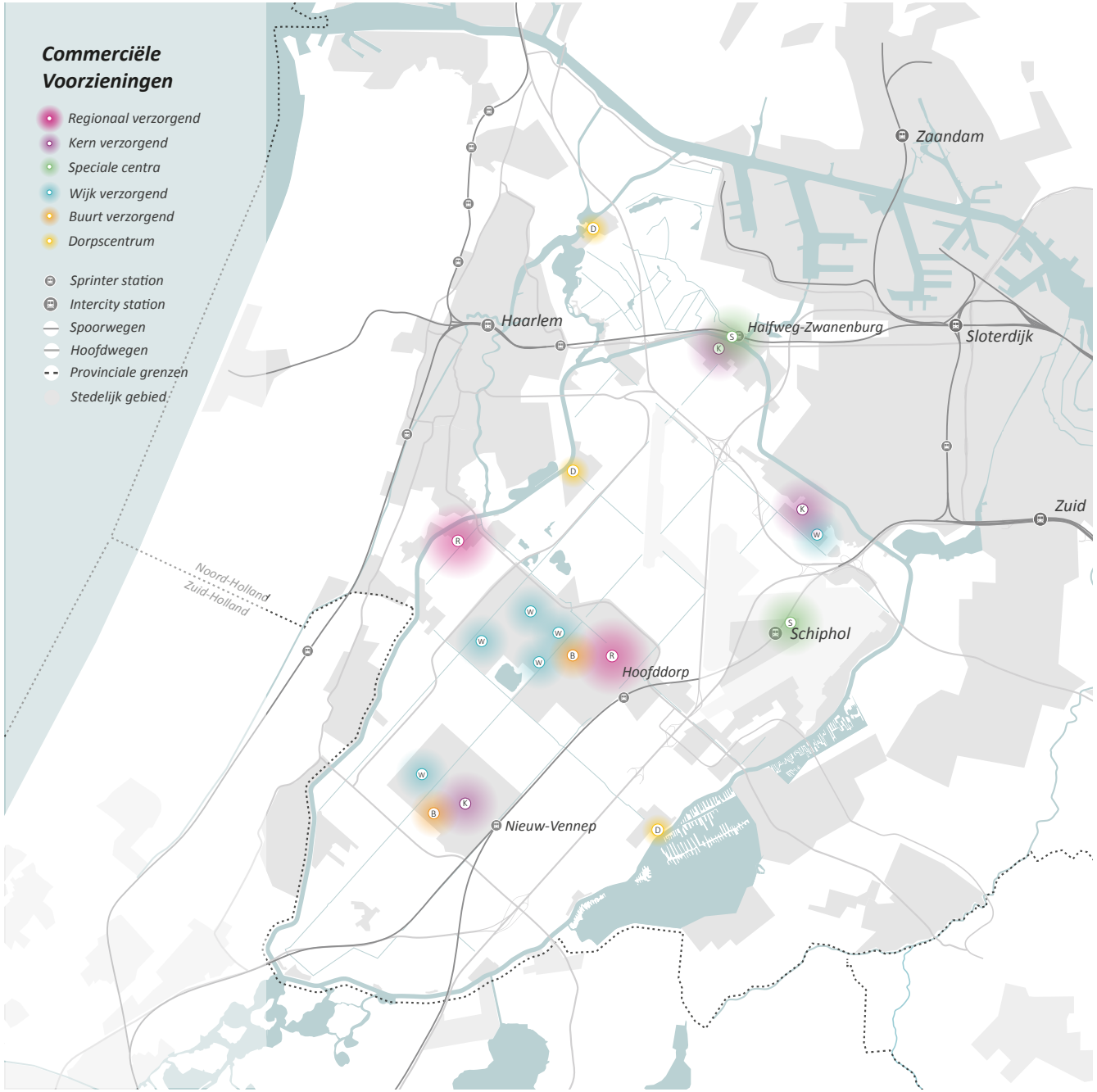
bestaande voorzieningencentra op ruime afstand (meer dan twee autokilometers) liggen, of bij omvangrijke woningbouw (plan met minimaal ongeveer 7.000 inwoners op termijn). Ook het type woningbouw of woonmilieu (bijvoorbeeld hoogstedelijk versus landelijk) speelt een rol bij de afweging voor nieuwe (centrum-) voorzieningen. Bovendien blijft maatwerk mogelijk als dit ten goede komt aan de voorzieningenstructuur en leefbaarheid. Bovenal moet een integrale afweging gemaakt worden met aandacht voor de (ruimtelijke) effecten op bestaande centra, impact op mobiliteit, leefbaarheid en sociale cohesie. Een nieuw te ontwikkelen centrum heeft bij voorkeur een integraal karakter. Dit betekent dat – waar mogelijk – er een combinatie van winkels, horeca, commerciële en maatschappelijke voorzieningen wordt gerealiseerd. Het beleid voor commerciële voorzieningen geeft daarmee binnen kaders ruimte in centra en daarbuiten, waarbij de beleidsregels duidelijkheid geven.

Lees meer: Beleid voor commerciële voorzieningen Haarlemmermeer; regels en ruimte

Wat is daarvoor nodig?

Per commercieel voorzieningscentrum is een koers uitgewerkt. Voor vier centra (Stadcentrum Hoofddorp, Nieuw-Vennep centrum, Badhoevedorp centrum, Boulevard Cruquius) is een uitgebreide koers opgesteld. De koers biedt de basis om de komende jaren verdere ontwikkelingen en samenwerking vorm te geven. Het uitvoeringsprogramma voor centra wordt samen met betrokkenen geactualiseerd.

Lees meer over: datanetwerk en virtueel netwerk, toerisme, voorzieningen, wonen, economie, sociaal welzijn, gebieden



Luchthaven en luchtvaart

Economie, ruimtelijk economische structuur, wonen en woonomgeving

De aanwezigheid van onze nationale luchthaven Schiphol brengt een grote verantwoordelijkheid met zich mee voor onze gemeente. De economische en maatschappelijke belangen zijn groot. De luchthaven heeft een grote impact op de omgeving en samenleving. Daarbij gaat het in bijzonder over economie, milieukwaliteit, duurzaamheid, gezondheid en wonen. Daarnaast hebben wij specifieke verantwoordelijkheden en bevoegdheden op het gebied van veiligheid en ruimtelijke ontwikkeling. Het maatschappelijke debat gaat vaak over de spanning tussen hinder en milieueffecten en economische groei, maar ook steeds vaker over de spanning tussen ontwikkelingen in de lucht en op de grond.

Zowel de leefbaarheid als het economisch potentieel van de luchthavenregio zijn voor ons belangrijk. Het behouden van een evenwicht tussen leefbaarheid, ruimtelijke inpassing van de luchthaven en de ontwikkeling van het vliegverkeer en andere opgaven die ook ruimte nodig hebben, zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, is een voortdurende opgave.

Onze gemeente is - met Schiphol op haar grondgebied - de gemeente waar de vraagstukken over de luchtvaart en de luchthaven nadrukkelijk bijeenkomen. Thema's als veiligheid, wonen en vliegen, bereikbaarheid van de luchthaven, gezondheid en geluid, economie, omgevingskwaliteit, innovatie, uitstoot, energie en klimaat moeten wij, maar ook alle betrokkenen, in samenhang beschouwen. De gemeente is niet op alle thema's en vraagstukken het bevoegd gezag. In het volgende figuur een overzicht van relevante thema's en ontwikkelingen met betrekking tot de luchthaven en de luchtvaart.

Luchtvaart en de coronacrisis

Het staat vast dat de gevolgen van de coronacrisis ingrijpend zijn. Hoe groot de impact precies zal zijn, hangt af van meerdere factoren die met grote onzekerheden zijn omgeven, zoals de snelheid waarmee het virus wereldwijd onder controle komt, de ontwikkeling van het reizigersvertrouwen, de mogelijk structurele effecten op het reisgedrag en de lange termijneffecten op de (wereld)economie.

De International Air Transport Association (IATA) verwacht dat de wereldwijde luchtvaartsector op zijn vroegst pas in 2024 hersteld zal zijn. In een brief aan de Tweede Kamer beschrijft de minister van Infrastructuur en Waterstaat ook verschillende toekomstscenario's voor de luchtvaart. In scenario's waarin het virus langere tijd heerst, komt de hubfunctie van Schiphol onder druk te staan en is een mogelijk faillissement van KLM, de homecarrier, onvermijdelijk. Hierdoor kan de samenstelling van het internationale verkeer wezenlijk veranderen.

De netwerkkwaliteit en daarmee de internationale verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld staat ook onder druk. Reizigers zullen in de heftigste scenario's voor intercontinentale reizen aangewezen zijn op indirecte vluchten via buitenlandse hubluchthavens. Dat kost meer reistijd en brengt hogere kosten met zich mee voor consumenten en bedrijven. Wanneer de netwerkkwaliteit vanaf Nederlandse luchthavens meer wordt aangetast dan op buitenlandse luchthavens heeft dit ook een verslechtering van het vestigingsklimaat tot gevolg.

Het verdwijnen van intercontinentale vluchten met bellycapaciteit (vracht in de buik van het vliegtuig) in deze scenario's betekent ook dat er veel vracht verloren gaat, waardoor Schiphol zijn marktplaatsfunctie voor vracht kan verliezen. Dit zal grootschalige gevolgen hebben voor de werkgelegenheid en de economie van onze regio.

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

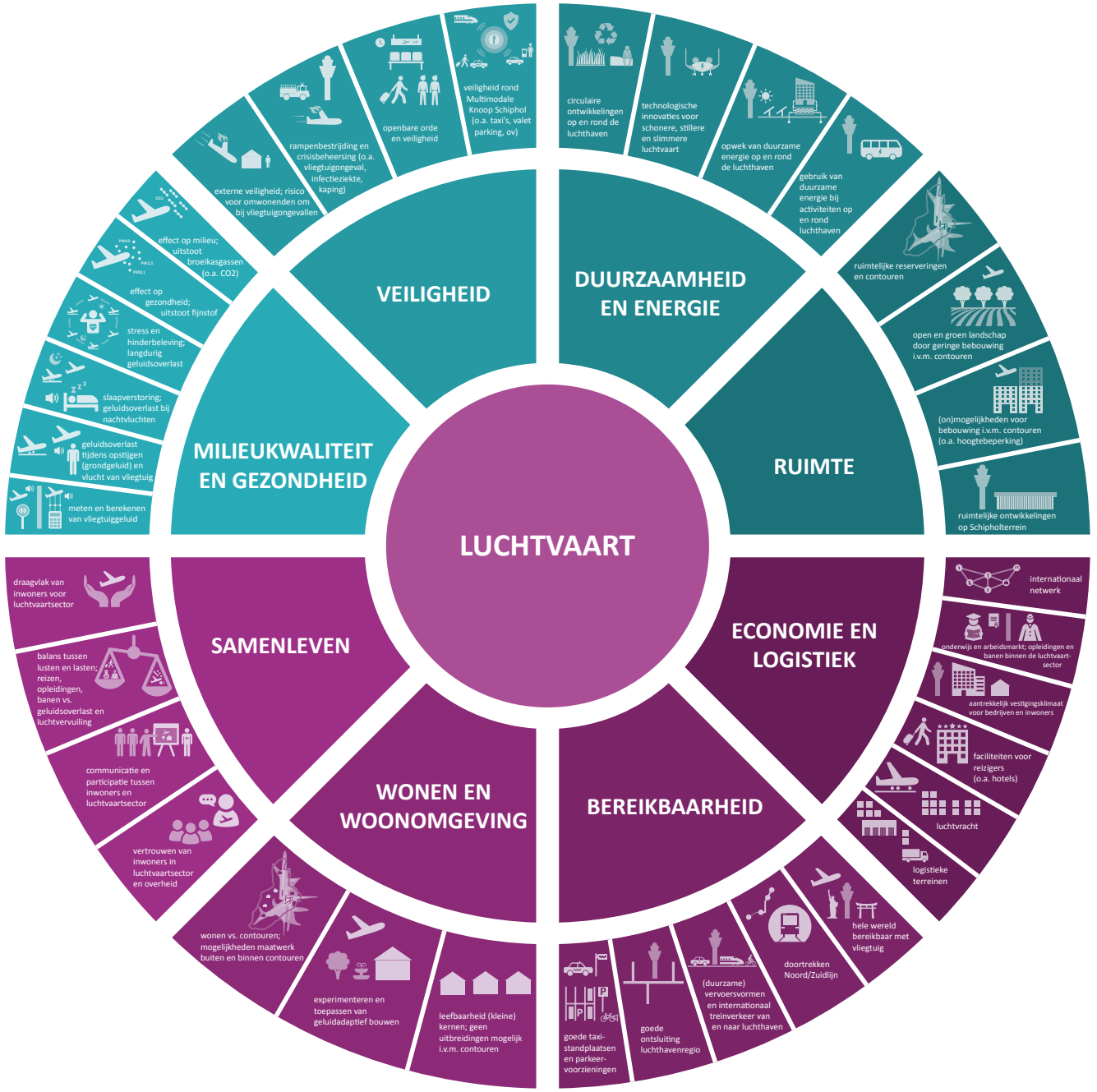
De coronacrisis heeft grote gevolgen voor de luchtvaartsector. Zie het kader voor een toelichting hierop.

Luchtvaartnota 2020-2050

Het Rijk geeft de richting van de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart op de lange termijn aan in de Luchtvaartnota 2020-2050. Het perspectief in de luchtvaartnota is dat kwaliteit centraal komt te staan in het luchtvaartbeleid. Het kabinet geeft aan zich in te zetten voor een nieuwe balans tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van ons netwerk van internationale verbindingen. Daarvoor zijn heldere afspraken, duidelijke regels en strikte handhaving noodzakelijk. De minister heeft aangegeven dat groei op Schiphol de komende jaren stapje voor stapje moet worden verdiend, nadat overlast voor omwonenden aantoonbaar is afgenomen en met veiligheid als absolute randvoorwaarde. In onze omgevingsvisie moeten we rekening houden met de luchtvaartnota, het Luchthavenverkeersbesluit (met onder andere gebruiks- en vliegregels), het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en de bijbehorende uitgangspunten. Er zijn ook rijkstrajecten die de komende jaren invloed hebben op de luchtvaart en daarmee ook een effect kunnen hebben op Haarlemmermeer, zoals de Luchtruimherziening.

Leefbaarheid en gezondheid

De luchthaven en gezondheid vormen een belangrijk thema voor Haarlemmermeer. Wij krijgen signalen van inwoners over bezorgdheid over de eigen gezondheid vanwege de nabijheid van de luchthaven. Het gaat hierbij om stoffen die het vliegverkeer uitstoot en de effecten van het geluid van het vliegverkeer.



Uit onderzoek van de GGD Kennemerland in 2016 blijkt dat 15% van de inwoners van Haarlemmermeer ernstige hinder ervaart van geluid van vliegverkeer. Vervolgonderzoek naar ervaren geluidhinder is voorzien. Ook grondgeluid is een bron van hinder. RIVM doet onderzoek naar ultrafijn stof door luchtvaart. Het kabinetsbesluit over de toekomst van de luchthaven Schiphol moet worden uitgewerkt en in wetgeving worden vastgelegd. Voor ons is het daarbij essentieel welke maatregelen er genomen worden om de geluidbelasting- en hinder te beperken en de schadelijke uitstoot van stoffen zoals (ultra)fijnstof wordt aangepakt. Wij verwachten dat het Omgevingsfonds dat in de Luchtvaartnota wordt aangekondigd de komende jaren wordt uitgewerkt en dat budgetten hiervoor vanuit het Rijk en de luchtvaartsector beschikbaar komen. Ook de wijze waarop het Omgevingsfonds wordt ingericht is belangrijk voor ons. Vanuit dit fonds zal wat ons betreft bijvoorbeeld moeten worden geïnvesteerd in het aanpakken van individuele schrijnende situaties als gevolg van het vliegverkeer, het beter isoleren van huizen in de directe omgeving van Schiphol, het toevoegen van groene kwaliteiten en het ontwikkelen van gebieden rond Schiphol waarvoor bouwbeperkingen gelden op grond van het Luchthavenindelingbesluit (LIB).

Om belasting en hinder te beperken werken we voortdurend aan hinderbeperking samen met Schiphol, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), inwoners, ORS-bewonersvertegenwoordigers en de BRS. Het gaat hierbij vaak om luchtzijdige maatregelen om geluidhinder te beperken voor omwonenden van de luchthaven. Hoewel het goed is dat zo veel mogelijk aan hinderreductie wordt gedaan aan de luchtzijdige kant, blijft het een nadeel dat veel maatregelen leiden tot verschuiving van hinder. Met de huidige systematiek van het Rijk wordt uitgegaan van de per saldo berekening. Dat houdt in dat wanneer een hinderbeperkende maatregel er per saldo voor zorgt dat er minder gehinderden zijn, die maatregel als succesvol wordt gezien. Er zijn echter voorbeelden waarbij hinder daadwerkelijk is afgenomen doordat bijvoorbeeld met een bocht om een kern heen wordt gevlogen. Door de per saldo benadering komt het ook voor dat door een hinderreductie maatregel hinder op een plek met relatief veel inwoners afneemt en op een andere plek met minder inwoners, toeneemt. Dit laatste gebeurt steeds vaker en daardoor zijn er naast 'winnaars' ook 'verliezers'. Het 'verlies' hakt er bij de verliezers hard in, terwijl de 'winst' door de winnaars nauwelijks gevierd wordt.
Onze voorkeur gaat daarom vooral uit naar generieke maatregelen die tot minder hinder voor de hele omgeving leiden, zoals stillere vliegtuigen en een aaneengesloten periode van rust in de nacht. Daarnaast zien we kansen voor innovatieve maatregelen aan de landzijdige kant, waarbij gebruik wordt gemaakt van verschillende wetenschappen, ook gericht op de positieve beleving van de omgeving. Hiervoor is samenwerking en draagvlak nodig met verschillende partijen, waaronder Schiphol, de Luchtverkeersleiding, inwoners en de omgevingsraad Schiphol (ORS) samen.

In Haarlemmermeer is ook hinder door grondgeluid. Grondgeluid ontstaat als een vliegtuig stil staat op de baan, vol gas geeft, begint te rollen en bezig is de start uit te voeren. Grondgeluid heeft een laagfrequent-geluidkarakter en verplaatst zich voornamelijk horizontaal, tegengesteld aan de startrichting, onder een hoek van ongeveer 45 graden. Door dit laagfrequente karakter wordt het geluid nauwelijks gedempt door de atmosfeer en kan het tot op een aantal kilometers vanaf de startbaan duidelijk hoorbaar en of voelbaar zijn. De hinder door grondgeluid is vooral merkbaar in woonkernen die dicht bij de startbaan liggen, bijvoorbeeld in Hoofddorp-Noord en Badhoevedorp. Voor grondgeluid bestaan geen normen en de mogelijkheden voor de reductie van grondgeluid zijn tot nu toe beperkt gebleken. In Hoofddorp-Noord zijn geluidsribbels aangelegd om het grondgeluid te verminderen. Voor het aanleggen van geluidsribbels is echter veel ruimte nodig en die ruimte ontbreekt bijvoorbeeld in Badhoevedorp. Wij willen dat alsnog naar mogelijkheden wordt gezocht om grondgeluid te verminderen. Grondgeluid is op ons verzoek opgenomen in het Hinderreductiepakket.

Schiphol en LVNL hebben een Hinderreductiepakket opgesteld. Deze hebben zij gepresenteerd op de website www.minderhinderschiphol.nl. De maatregelen zijn verdeeld over vier thema's: baangebruik, vliegtuigtypes, vliegroutes en -procedures overdag en vliegen in de nacht. Schiphol en de LVNL verwachten dat het programma een positief effect heeft op het terugdringen van geluidshinder en de beleving daarvan in zowel de binnen- als buitengebieden rond Schiphol.

Duurzaamheid
Royal Schiphol Group wil in 2050 de meest duurzame luchthavens ter wereld exploiteren. Dit is gericht op de thema's: circulaire economie, energiepositief, duurzame luchtvaart, en gemeenschappen. De doelen voor 2030: luchthaven is afval- en emissievrij; CO2-uitstoot van de luchtvaart is op het niveau van 2005; betere balans tussen onze luchthaven en de gemeenschappen om de luchthaven heen. De doelen voor 2050: luchthaven is circulair en energiepositief; luchtvaartsector is CO2-neutraal; het is prettig wonen en werken rond de luchthaven. Energie en schaarste aan grondstoffen zijn thema's die (op termijn) van invloed zijn op de luchthavenregio. De elektrificatie van luchthavenactiviteiten (vervoer, slepen van vliegtuigen,

et cetera) zal mogelijk leiden tot een extra aansluiting op het elektriciteitsnet. Elektrificatie is positief omdat we verwachten dat dit een positief effect heeft op de luchtkwaliteit in onze gemeente. Op en rond de luchthaven wordt steeds meer duurzame energie opgewekt. Dit sluit aan bij ons beleid voor de opwekking voor zonne-energie.

Economie en luchtvracht

De bedrijvendynamiek in Haarlemmermeer hangt nauw samen met ontwikkelingen van de luchthaven Schiphol en de daarmee gepaard gaande logistieke bewegingen over land en water. Schiphol zorgt ervoor dat Haarlemmermeer en de regio direct met 316 bestemmingen zijn verbonden. Maar ook de verbindingen over het spoor, het wegennetwerk en de haven maken dat Haarlemmermeer en de regio goed verbonden zijn met andere economische regio's in de wereld. Daarom is het ook van belang dat Lelystad Airport wordt geopend, zodat vakantievluchten daar kunnen worden geaccommodeerd. Dan geeft Schiphol meer ruimte om te focussen op vluchten die bijdragen aan de internationale verbondenheid.

Ook de digitale connectiviteit met een uitgebreid glasvezelnetwerk is een belangrijk pluspunt voor bedrijven om zich te vestigen in Haarlemmermeer. De synergie die hieruit voortvloeit, vormt een belangrijke kwaliteit en economische potentie voor de regio.

Ook willen we voldoende ruimte voor vrachtvluchten. Bij luchtvracht gaat het ons om de ketencombinatie van vervoersmodaliteiten (vracht via de lucht, het spoor, de haven en de weg). Deze ketencombinatie is van groot belang voor onze gemeente en de regio. Het relatief kleine percentage vrachtvluchten (3%) levert een substantiële bijdrage aan de werkgelegenheid in deze regio. Om het systeem van de verschillende modaliteiten en het netwerk in stand te houden moet het mogelijk worden om met concrete instrumenten te sturen op selectiviteit van vluchten op Schiphol. Selectiviteit biedt daarnaast mogelijkheden om bij te dragen aan de balans tussen leefbaarheid en ontwikkeling van de luchthaven.

Wonen en leefkwaliteit

Wonen, werken en leven op en rondom de luchthaven bestaat uit vele aspecten die op elkaar ingrijpen zoals betaalbare woningen, goede bereikbaarheid, een gezonde omgeving en leefbare dorpen. Een sterke, succesvolle en aantrekkelijke regio heeft een duurzame en goed verbonden luchthaven nodig en omgekeerd. Mensen komen graag in Haarlemmermeer omdat de leefkwaliteit - kijkend naar wonen, werken, mobiliteit en duurzaamheid - hoog is. Luchthaven en omgeving hebben beide belang om dit te benadrukken en te benutten. Door ruimtelijke reserveringen en het Luchthavenindelingbesluit (LIB) kunnen we niet altijd die ruimtelijke ingrepen doen die we omwille van de leefbaarheid of gebiedsontwikkeling zouden willen doen. De ontwerpwijziging van LVB1 laat ziet dat LIB-contouren uit het bijbehorende MER in bepaalde gebieden kleiner zouden kunnen.

Veiligheid en bereikbaarheid

Veiligheid is een absolute randvoorwaarde voor de ontwikkeling van Schiphol. Dit betreft vliegveiligheid en de landzijdige veiligheid. Veiligheid rond de luchthaven kent vele aspecten en hier zijn we als gemeente nauw bij betrokken. Lees meer bij: integrale veiligheid.

Vanwege de capaciteit en veiligheid op station Schiphol is het project Multimodale Knoop Schiphol (MKS) ontwikkeld. Dit kan op korte termijn uitgevoerd worden. Vanwege de beperkte levensduur van de MKS zijn aanvullende oplossingen noodzakelijk. Daarom is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp nu onderwerp van besluitvorming. Realisatie van de MKS en besluitvorming (door de rijksoverheid) over het doortrekken van de metro zijn cruciale projecten vanuit veiligheidsoptiek. Tekortschietende landzijdige bereikbaarheid (spoortunnel, MKS) wordt anders een beperkende factor voor de ontwikkeling van de luchthaven. Kleine verstoringen van de luchthavenprocessen resulteren de laatste jaren sneller in grotere effecten op het gebied van openbare orde en veiligheid. De coronacrisis met veel lagere passagiersaantallen heeft tijdelijk problemen van te grote drukte opgelost. De extra aandacht voor veiligheid wordt echter weer relevant als de reizigersaantallen weer toenemen. Daarbij is een andere vraag of afstandsnormen (anderhalve meter) ook op langere termijn een rol blijven spelen."

Landingsbanenstelsel Schiphol

Haarlemmermeer is al jaren tegen de reservering en tegen de aanleg van de parallelle Kaagbaan, vanwege de grote impact in termen van geluidhinder, leefbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling. Een langdurige ruimtelijke reservering acht de gemeente onwenselijk omdat ook de reservering al voor beperkingen en planologische schaduwwerking zorgt. Daarnaast zijn de ruimtelijke en maatschappelijke consequenties van de aanleg van de Parallelle Kaagbaan niet in beeld gebracht en is gedegen onderzoek naar nut en noodzaak van de parallelle Kaagbaan niet uitgevoerd.

Capaciteit

Het is onmogelijk om te voorspellen wat voor lange termijneffecten de coronacrisis zal hebben op de luchtvaart. Het staat vast dat de gevolgen van de

coronacrisis op deze sector en de sectoren die ermee samenhangen ingrijpend zijn. Hoe groot de impact precies zal zijn, hangt af van meerdere factoren die met grote onzekerheden zijn omgeven, zoals de snelheid waarmee het virus wereldwijd onder controle komt, de ontwikkeling van het reizigersvertrouwen, de mogelijk structurele effecten op het reisgedrag en de lange termijneffecten op de (wereld)economie. Ook bij de handhaving van het maximumaantal vliegtuigbewegingen van 500.000 loopt het aantal passagiers richting 2050 naar verwachting op tot 83 miljoen. Het Rijk geeft aan dat Schiphol op middellange termijn en onder strikte voorwaarden mag groeien tot 540.000 vliegtuigbewegingen en dit kan ertoe leiden dat het aantal passagiers kan oplopen tot ongeveer 90 miljoen. Dit betekent dat als deze ontwikkeling er komt er op termijn meer ruimte en capaciteit nodig is op Schiphol.

Wij blijven er voorstander van om Schiphol zo compact mogelijk te houden, omdat grond steeds schaarser wordt. Schiphol Group geeft echter aan dat er op lange termijn een tweede terminal nodig zal zijn, omdat Schiphol-centrum niet genoeg ruimte heeft om grote vliegtuigen te kunnen faciliteren.

Wat willen we bereiken?

Wij willen een luchthaven in onze gemeente die (1) veilig en bereikbaar is, (2) die leefbaar is, (3) die economisch sterk blijft en (4) die toekomstbestendig is. Met Schiphol op haar grondgebied komen bij ons alle vraagstukken over de luchtvaart en de luchthaven bij elkaar. Wij willen daarom dat Schiphol in balans en op een duurzame en selectieve wijze wordt ontwikkeld. Thema's als veiligheid, wonen en vliegen, bereikbaarheid van de luchthaven, gezondheid en geluid, economie, innovatie, uitstoot en klimaat moeten in samenhang worden beschouwd.

- We willen een toekomstbestendige luchthaven die in samenhang met de omgeving wordt ontwikkeld. We moeten de balans behouden tussen leefbaarheid voor inwoners en het behoud van het internationale netwerk op Schiphol. Dat houdt in een gemeente waar onze inwoners goed en gezond kunnen wonen, leven en werken en een economisch sterke en bereikbare luchthaven die in samenhang met de omgeving en met behulp van innovatie kan worden ontwikkeld.
- Wij willen dat de luchtkwaliteit verbetert en dat van geluidsoverlast door vliegverkeer afneemt. Ook streven we naar mogelijke maatregelen tegen grondgeluid. Daarnaast willen we een betere nachtrust door een nachtsluiting. Hierbij mogen nachtvluchten niet worden verplaatst naar de randen van de nacht.
- Wij richten ons op de kansen die de luchthaven biedt voor een toekomstbestendige ontwikkeling, innovatie en verduurzaming van de luchthavenregio en op nieuwe middelen om met hinder om te gaan. Bij deze ontwikkeling hoort een goede aansluiting tussen arbeidsmarkt en onderwijs. Daarnaast wordt ook gewerkt aan diversificatie.
- Wij willen geen uitbreiding van het banenstelsel met een parallelle Kaagbaan en/of andere aanpassingen van het banenstelsel die nadelig uitpakken voor onze inwoners.
- Wij willen ruimte om voldoende woningen te bouwen met goede ruimtelijke ordening vanwege de toenemende woningbehoefte in de metropoolregio. Hiervoor is maatwerk nodig en dienen we niet alleen uit te gaan van berekende geluidscontouren. Ook kleinschalige woningbouw moet op beperkte schaal mogelijk zijn voor de vitaliteit van sommige kernen. Ook is ruimte in de regelgeving vanuit het Rijk nodig. Als er aanvullende beperkingen vanuit het Rijk komen door bijvoorbeeld nieuwe rekenregels voor cumulatie geluid brengt dit mogelijk nieuwe beperkingen met zich mee.
- Wij willen dat naast de luchtzijdige, ook de landzijdige veiligheid en bereikbaarheid gewaarborgd zijn (waaronder doortrekken Noord-Zuidlijn).

Wat gaan we doen? Wat is daarvoor nodig?

Om te komen tot een goed evenwicht tussen leefbaarheid, ruimtelijke inpassing van de luchthaven zelf en de ontwikkeling van het vliegverkeer is het ontwikkelen van onderling vertrouwen tussen de verschillende belanghebbenden en het in gesprek zijn met elkaar van wezenlijk belang.

Leefbaarheid en gezondheid

Wij zijn actief betrokken bij vraagstukken op het gebied van leefbaarheid en gezondheid die in onze gemeente Om te komen tot een goed evenwicht tussen leefbaarheid, ruimtelijke inpassing van de luchthaven zelf en de ontwikkeling van het vliegverkeer is het ontwikkelen van onderling vertrouwen tussen de verschillende belanghebbenden en het in gesprek zijn met elkaar van wezenlijk belang.

Leefbaarheid en gezondheid
Wij zijn actief betrokken bij vraagstukken op het gebied van leefbaarheid en gezondheid die in onze gemeente spelen. Voorbeelden hiervan zijn hinder door geluid en hinderbeperkende maatregelen en het RIVM-onderzoek naar ultrafijn stof. Gezondheidsissues beperken zich niet tot gemeentegrenzen. Wij zetten daarom hierbij ook in op kennisvergroting in samenwerking met andere partijen, heldere communicatie en gezamenlijk handelen in de regio. Op het gebied van gezondheid streven wij naar betere luchtkwaliteit en het beperken van geluidsoverlast door de aanpak van grondgeluid en een nachtsluiting met als doel meer rust in de nacht.

De komende jaren wordt het Hinderreductiepakket van Schiphol en de LVNL uitgewerkt in samenwerking met de omgeving. Wij worden betrokken bij de uitwerking van maatregelen die effect op onze gemeente en onze inwoners hebben. We vragen bij Schiphol en het Rijk ook blijvend aandacht voor een goede informatievoorziening en laagdrempelige mogelijkheden om mee te praten voor onze inwoners.

We blijven ons inzetten voor maatregelen om hinder te verminderen en willen hierbij ook dat innovatie en inzichten uit verschillende wetenschappen een belangrijkere rol krijgt en ook meer wordt gekeken naar landzijdige mogelijkheden voor hinderbeperking. Ook zullen we lobbyen voor het Omgevingsfonds en de inrichting daarvan. We zullen onderwerpen ook bij het Rijk blijven agenderen.

Duurzaamheid
We moedigen de luchtvaartsector zoveel mogelijk aan om haar bedrijfsvoering verder te verduurzamen. Zelf zullen we nadrukkelijk meewerken aan het mogelijk maken van een efficiënt en elektrisch shuttlesysteem voor de omliggende hotelsector, die haar bijdrage levert aan minder mobiliteit en uitstoot. Ook wordt gewerkt aan beleefbare en comfortabele fietsroutes voor werknemers. Het is de bedoeling dat de zogenoemde stadslogistiek in 2025 geen schadelijke stoffen meer uitstoot. Daarom vindt er een onderzoek naar een zero emissie zone rond Schiphol Centrum plaats. De Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES) moet ervoor zorgen dat vooral de stadslogistiek in 2025 emissie-vrij is. Vrachtauto's en bestelauto's mogen dan geen schadelijke stoffen (CO2, NOx, fijnstof) meer uitstoten. Overheden en het bedrijfsleven maken samen afspraken over de uitvoering van deze Green Deal.

Wij zien graag dat Schiphol als bedrijf en als luchthaven haar leidende rol in de luchtvaartsector op duurzaamheidsgebied verder tot uitvoering brengt.

Economie en luchtvracht
Wij richten ons op het verder benutten en versterken van de ruimtelijke-economische en sociale kracht van de Schipholregio. Een aantrekkelijk woon-, werk- en leefmilieu is het uitgangspunt. Het Economisch Perspectief 2030 geldt daarbij als richtinggevend denkkader voor verdere ontwikkelrichtingen in de toekomst. Wij vinden het van belang om voor de lange termijn het wereldwijde netwerk van Schiphol te behouden en te versterken door te sturen op vluchten die hieraan bijdragen.

Het belang van voldoende ruimte voor vrachtvluchten blijven wij onder de aandacht brengen. Hiertoe zullen wij de aandacht van de stakeholders blijven vestigen op het ontwikkelen van concrete instrumenten die sturen op selectiviteit van vluchten op Schiphol waardoor die ruimte behouden kan worden. Er zijn in het Aldersakkoord afspraken gemaakt om vakantievluchten van Schiphol naar Lelystad te verplaatsen om ruimte te creëren voor vluchten die bijdragen aan het internationale netwerk op Schiphol en om hinder eerlijker te verdelen. De opening van Lelystad is belangrijk in dit kader.

Al voor de coronacrisis hadden wij de wens tot diversificatie, dat wil zeggen verdere economische verbreding om minder gevoelig te worden voor ups & downs in de luchtvaart. De impact van de coronacrisis heeft de urgentie van diversificatie benadrukt. Door hierop in te zetten willen we de weerbaarheid en robuustheid van onze economie en dus werkgelegenheid vergroten.

Wij richten ons vooral op de volgende sectoren: ICT-bedrijven, Life Sciences & Health, Energie, water en afvalbeheer (circulaire economie), Cultuur, sport, recreatie, commerciële voorzieningen en andere leisure activiteiten.

Wonen en leefkwaliteit
We gaan zorgvuldig en verantwoordelijk om met de mogelijkheden die het LIB wél biedt voor inbreiding met woningen omwille van de leefbaarheid en maken hierbij een integrale afweging waarbij naar meerdere aspecten wordt gekeken, waaronder gezondheidsaspecten. Wij willen geen grootschalige verstedelijking binnen zone 5 van het LIB, maar wel ruimte voor transformatie, herstructurering en intensivering. Dit om de leefbaarheid en vitaliteit van de regio in stand te houden, leegstand en verval tegen te gaan én te voorzien in de toenemende woningbehoefte in de MRA. Daarnaast willen we meer mogelijkheden om maatwerk daadwerkelijk mogelijk te maken.

Met experimenten en pilots willen we ruimte en perspectief bieden voor geluidsadaptief bouwen, innovaties en nieuwe manieren om met hinder om te gaan en in de toekomst concurrerend te blijven. Lees meer over: geluidsadaptief bouwen. Wanneer op bepaalde plekken geen mogelijkheden zijn qua woningbouw vanwege rijksbeleid dan moet samen met het Rijk worden gekeken naar hoe met dat gebied wordt omgegaan en welk perspectief dan kan worden geboden.

Het luchthaven indelingsbesluit en de ruimtelijke beperkingen die daarin zijn vastgelegd blijven onder de Omgevingswet van kracht. De gemeente is verplicht in het omgevingsplan de beperkingen van het LIB vast te leggen. Er vindt discussie plaats voor een nieuwe regeling voor luchtvaartgeluid. De nieuwe rekenregels leiden tot een verzwaring van het aandeel van het luchtvaartgeluid in de berekening van het gecumuleerde geluid. Voor het onderdeel geluid is Schiphol een verplicht rijksprogramma. Ook bestaat een verplichting tot verzamelen van gegevens over geluid en deze gegevens op te nemen in het landelijk geluidsregister.

De reservering van de Parallelle Kaagbaan is met een looptijd tot 2024 eveneens overgebracht naar de regelgeving onder de Omgevingswet. Het Rijk geeft aan dat zij het voornemen heeft om in 2021 een besluit te nemen over de reservering van de Parallelle Kaagbaan.

Veiligheid en bereikbaarheid
Het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp is noodzakelijk om Schiphol en het station veilig te houden. Station Schiphol is een belangrijke overstapplek geworden. Deze overstappen zorgen voor een onnodige extra passagiersdruk op het station, gelegen in een veiligheidsrisicogebied. We willen station Schiphol vrijhouden voor mensen die echt op Schiphol moeten zijn. Bovendien is een alternatieve vervoersmogelijkheid noodzakelijk om bij grote drukte en verstoringen van de luchthavenprocessen crowd- en mobiliteitsproblemen te voorkomen.



Mensen op pad op Schiphol.

Om tot een robuuste oplossing te komen moeten ook intercitytreinen op korte termijn op station Hoofddorp gaan stoppen als tussentijdse oplossing. Op de lange termijn zetten we in op opwaardering van Hoofddorp tot intercitystation. Tezamen met het vervangen van korte afstandsvluchten door treinverkeer wordt hiermee een oplossing geboden voor het veilig en bereikbaar houden van Schiphol. Door van station Hoofddorp een intercitystation te maken en de metro een deel van de capaciteit van de sprinters over te laten nemen, komt die ruimte beschikbaar.

Wat is daarvoor nodig?
De inspanningen op het terrein van luchthaven en luchtvaart worden voortgezet. Melding van de voortgang komt terug in – onder meer - de Voortgangsrapportage Luchthavenzaken.

Lees meer over: milieukwaliteit, gezondheid, geluid, lucht, mobiliteit, natuur, economie, toerisme, water, landschap, wonen, energie, veiligheid, omgevingsveiligheid

Wonen

Wonen en woonomgeving, gezondheid, sociaal welzijn, economie, mobiliteit

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

In Haarlemmermeer is de druk op alle segmenten van de woningmarkt onverminderd groot. Binnen de Metropoolregio Amsterdam werken Amsterdam en Haarlemmermeer als een economische magneet voor mensen. Er is veel vraag naar woningen en de betaalbaarheid van het wonen staat onder druk. Onze woonmilieus zijn weinig gevarieerd. Het suburbane grondgebonden woonmilieu domineert. Driekwart van de woningvoorraad bestaat uit eengezinswoningen.
De coronacrisis maakt dat er meer behoefte is aan werkruimte in huis en aan groen in de directe woonomgeving. Of er blijvende effecten zijn op zaken als woonwensen en woon-werkafstand is onduidelijk.

Lees meer over onze woningmarkt in:
Woonbeleidsprogramma 2019-2025, bijlage 1

Wat willen we bereiken?

- We willen door nieuwbouw mogelijk te maken bijdragen aan een toegankelijke woningmarkt
- We willen een diverser aanbod van woonmilieus: van (sterk) stedelijk in Hoofddorp tot centrum dorps en landelijk in de kleinere kernen.
- We willen meer diversiteit in prijs- en eigendomscategorieën; de beschikbaarheid van betaalbare woningen willen we vergroten.
- We willen goede huisvesting voor verschillende doelgroepen.
- We willen een vitale en kwalitatief goede woningvoorraad in aantrekkelijke wijken en kernen.
- We willen een toekomstbestendige, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving voor onze inwoners behouden en creëren.

Wat gaan we doen?

Om de woningmarkt in Haarlemmermeer toegankelijk te houden is het nodig om woningen toe te voegen. We maken het mogelijk dat er tot 2040 in ieder geval 20.000 woningen worden gebouwd. Zonder nieuwbouw worden woningen nog schaarser – en daarmee minder betaalbaar. Ook de doorstroming die de nieuwbouw teweegbrengt, vergroot voor woningzoekenden de slaagkansen op de woningmarkt.

Diversiteit in woonmilieus

De centrale kernen in Haarlemmermeer hebben zich in de laatste vijftig jaar ontwikkeld door uitbreiding met woonwijken die een sterk suburbaan karakter hebben. De komende jaren bouwen we nog een substantieel aantal woningen, zowel in het stedelijk gebied als in onze uitleglocaties aan de westzijde van de gemeente.
Meer diversiteit in woonmilieus bereiken we door in de centrale kernen, met een meer regionale oriëntatie (Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Badhoevedorp) bij transformatie op binnenstedelijke locaties te bouwen in het centrum-stedelijke woonmilieu. Dit kan via nieuwbouw, maar ook door het verbouwen en opsplitsen van bestaande bedrijfsgebouwen naar woningen.
Bij uitbreidingswijken kiezen we voor meer landelijke woonmilieus. De andere kernen die meestal langs de Ringdijk liggen hebben een meer lokale oriëntatie. Als zich bouwmogelijkheden voordoen kiezen we daar voor versterking van het bestaande centrum-dorpse woonmilieu.

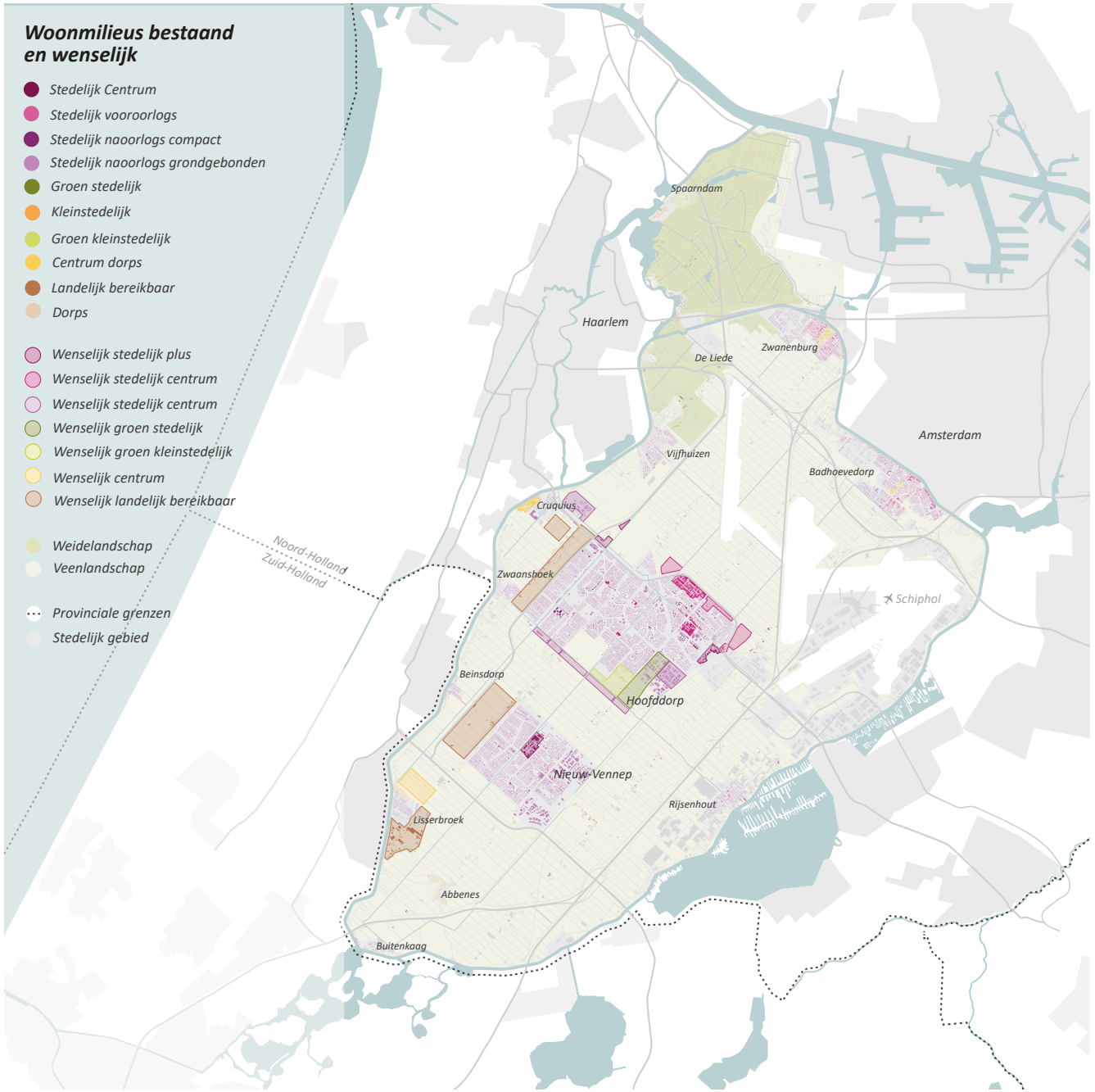
Diversiteit prijs- en eigendomscategorieën, meer betaalbare woningen

We willen in elk bouwplan en in elk woonmilieu een gemengd bouwprogramma realiseren naar eigendomscategorie en prijsklasse. We bouwen de helft van de woningen in het betaalbare segment, oftewel huur- en koopwoningen in de prijssegmenten laag en midden. Hiermee willen we de slaagkansen voor actieve woningzoekenden groter laten worden.

Goede huisvesting voor verschillende doelgroepen
Nieuw woningaanbod moet passen bij de vraag. Behoefte is er aan eengezinswoningen én appartementen voor een- en tweepersoonshuishoudens. Onze doelgroepen zijn gezinnen, jongeren en starters die in Haarlemmermeer willen blijven wonen, ouderen die willen doorstromen naar een geschikte woning voor hun oude dag, mensen die na echtscheiding een eigen woning zoeken, kwetsbare mensen die zorg nodig hebben en vergunninghouders. Ook behoeft de huisvesting van arbeidsmigranten aandacht.

Door de verschuiving van intramurale zorg naar ambulante begeleiding bij GGZ, beschermd wonen en maatschappelijke opvang zetten we in op woonruimte voor kwetsbare mensen in de wijk. Voor deze specifieke groepen is het essentieel om meer diverse woningtypes in het goedkoopste segment toe te voegen, ook in de bestaande wijken. In onze kernen en wijken willen we geen eenzijdig woningbestand of een eenzijdige samenstelling van de bevolking. Bij de bouw van woningen houden wij rekening met woonbehoeften van verschillende inkomensgroepen en van specifieke doelgroepen – en blijven we ons ervan bewust dat woonbehoeften ook veranderen door de tijd.

Vitale en kwalitatief goede woningvoorraad in wijken en kernen
Haarlemmermeer is een aantrekkelijke en inclusieve gemeente voor iedereen. Onze inwoners zijn over het algemeen tevreden over hun woning, buren en woonomgeving. Het behouden van sociale samenhang is van groot belang. Wijken kennen golven van vergrijzing en verjonging. In Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Badhoevedorp hebben we een jonge gemeenschap met relatief veel inwonende kinderen, die op korte termijn

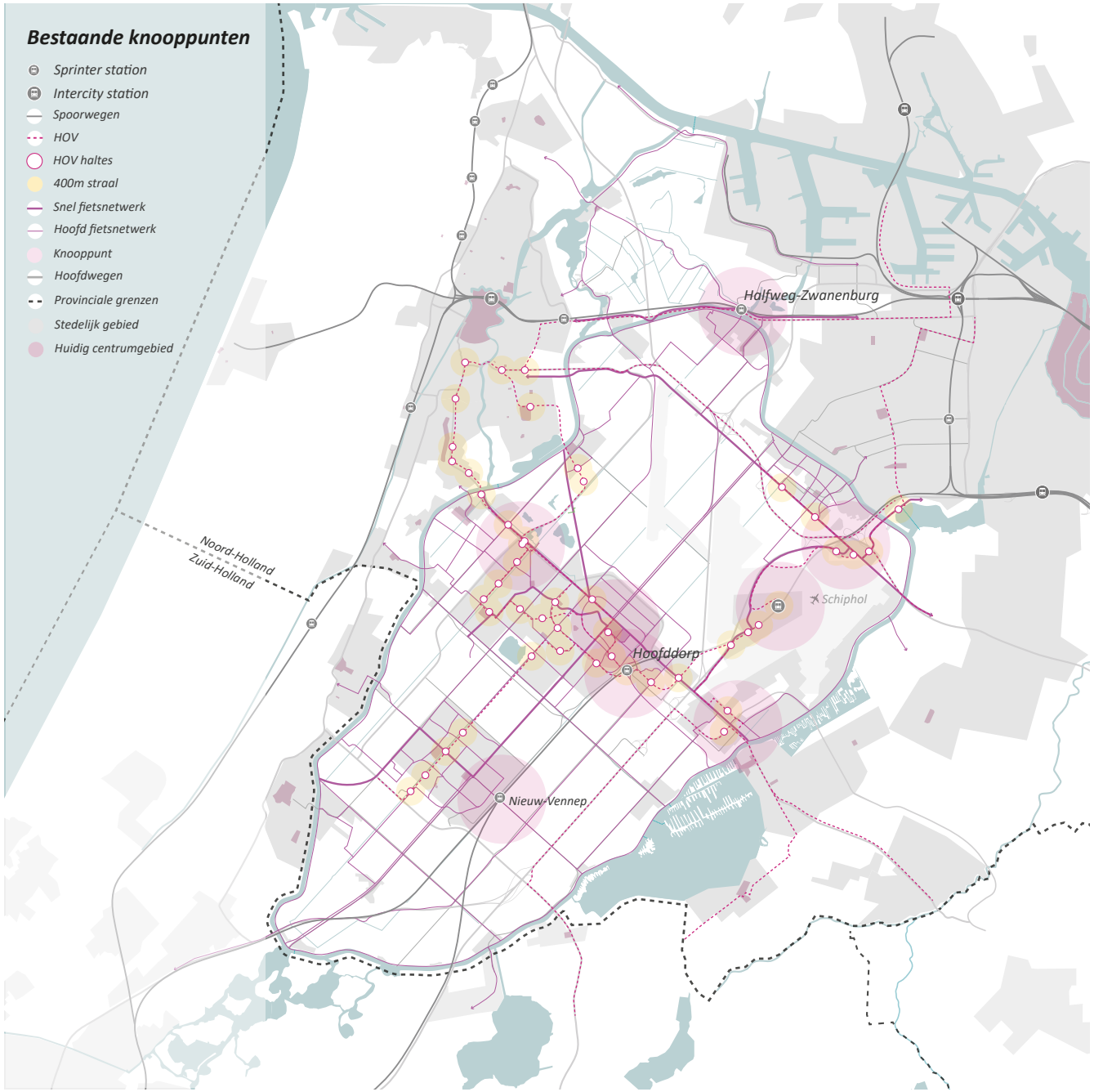


zelfstandig willen gaan wonen. Het is van belang dat er voor de jongeren die In Haarlemmermeer zelfstandig willen gaan wonen ook passend aanbod is. Daarom bouwen we ook studenten- en jongerenwoningen, onder andere in tijdelijke complexen. De kleinere kernen langs de Ringvaart zijn vaker vergrijsd. Daar zijn de bewoners meer bij elkaar betrokken en vinden van oudsher veel ontmoetingen in verenigingsverband plaats. Met de nieuwbouw en woonruimteverdeling houden we zoveel mogelijk rekening met plaatselijke verschillen om de leefbaarheid en de lokaal gewenste sociale samenhang in stand te houden.

Toekomstbestendige leefomgeving

Het aantal inwoners zal door nieuwbouw van woningen blijven groeien. Voor al onze inwoners streven wij naar een toekomstbestendig woonklimaat. Woningbouw buiten bestaand stedelijk gebied vraagt om een zorgvuldige inbedding in ons kenmerkende polderlandschap en accentueren van cultuurhistorische waarden. Daarnaast vraagt de groei van het aantal inwoners om voldoende en passende recreatiemogelijkheden en een bij de bevolkingssamenstelling passend aanbod van voorzieningen op het gebied van sport, onderwijs, zorg en cultuur binnen een acceptabele afstand. Bij gebiedsontwikkeling houden we rekening met het aanleggen van voldoende fiets- en wandelverbindingen. De openbare ruimte richten we klimaatadaptief en biodivers in en we inspireren onze bewoners om hetzelfde te doen in tuinen en op erven.

Aangezien Haarlemmermeer een werkgemeente is met de aanwezigheid van een nationale luchthaven en bedrijventerreinen, zijn de thema's gezondheid en geluid voor ons belangrijke aandachtspunten bij de bouw van nieuwe woongebieden. We willen daarom geluidsadaptief



bouwen stimuleren. Tegelijkertijd zorgt de menging van wonen en werken voor levendigheid in woonwijken. Niet alle werkgelegenheid is op zijn plaats in een woonwijk, andersom verliest een woonwijk aan levendigheid zonder menging met niet-woonfuncties. Het benutten van HOV-knooppunten voor zowel wonen als werken biedt kansen om autogebruik voor woon-werkverkeer te beperken en het gebruik van andere vervoersmiddelen te stimuleren. Bij een toekomstbestendig woonklimaat hoort ook dat bestaande woningen een gezond binnenklimaat hebben, zowel in de winter als zomer comfortabel zijn en energiezuinig zijn. Met de wijkgerichte aanpak vanuit de energietransitie wordt door betere isolatie en ventilatie van woningen gewerkt aan een CO2 -arme en aardgasvrije gebouwde omgeving. Dit draagt bij aan een gezonder binnenklimaat en lagere energielasten. Voor bestaande bouw is goede ventilatie en aardgasvrij inmiddels de norm. Voor deze woningen passen we de Gemeentelijke Prestatierichtlijn (GPR) toe zodat deze toekomstbestendig zijn. In de GPR is onder andere aandacht voor de gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde van gebouwen.

We zorgen tot slot voor een inclusieve en toegankelijke woonomgeving. Waar iedereen volwaardig deel kan nemen aan het sociale leven, kan werken en voorzieningen kan bezoeken.

Wat is daarvoor nodig?

Voor de ontwikkeling van nieuwe gebieden en een meer gevarieerd aanbod van woningen in de diverse prijscategorieën, sturen we op basis van het Woonbeleidsprogramma 2019-2025 en de verplichting om nieuwbouw voor de helft in het betaalbare segment te realiseren. Bij de ontwikkeling van nieuwe wijken geldt het uitgangspunt: ‘Eerst bewegen en dan bouwen’.

Lees meer in onze Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer over onze beoogde netwerken voor auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer. Er ligt een stevige relatie tussen de noodzakelijke investeringen in bereikbaarheid en onze woningbouwopgave. Hier is meer over te lezen in het deel ‘mobiliteit’.

Onze uitgangspunten voor de verschillende woningbouwlocaties werken we uit in gebiedsgerichte studies die leiden tot gebiedsgerichte eisen, uitgangspunten en uitwerkingen.

De beoogde omgevingskwaliteit van uitleg-, verdichtings- en transformatiegebieden leggen we vast in de Nota Omgevingskwaliteit en de onderliggende visies en beeldkwaliteitsplannen.

Lees meer over: gezondheid, landschap en groen, omgevingskwaliteit, voorzieningen, openbare ruimte, knooppunten, verdichting, mobiliteit, energie, biodiversiteit, klimaatadaptatie, sporten, spelen en bewegen, stikstofdepositie



Kinderen op de steiger in een nieuwe woonwijk in Spaarndam.

Mobiliteit

Ruimtelijk economische structuur, wonen en woonomgeving, economie

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Mobiliteit is van vitaal belang voor het functioneren van Haarlemmermeer. We zijn een goed bereikbare gemeente, de waardering voor de verbindingen is onverminderd hoog. Het behouden van de bereikbaarheid is de komende decennia niet vanzelfsprekend. Het aantal inwoners en ondernemers groeit zowel in Haarlemmermeer als in omliggende gemeenten. De druk op de verkeers- en vervoersnetwerken zal toenemen. De coronacrisis heeft het verplaatsingsgedrag anders gemaakt. Zo werken of studeren we vaker thuis en consumeren en recreëren we anders. Of er blijvende veranderingen in mobiliteit(sgedrag) en vervoer zijn na de coronacrisis is nog onzeker, we houden de vinger aan de pols.

Ons doel is om de groei van mobiliteit te faciliteren, gerelateerd aan onze ruimtelijke ontwikkelingen. We zorgen ervoor dat we eerst bewegen en dan bouwen. De reiziger krijgt hierbij keuzevrijheid, hij kan immers zelf het beste bepalen met welk(e) vervoersmiddel(en) hij het beste zijn reis kan maken.

Drie specifieke aandachtspunten in Haarlemmermeer zijn: de snelle economische groei in de metropoolregio, de toenemende verkeersstromen van en naar de luchthaven in combinatie met de rol van Haarlemmermeer als schakel vanuit de MRA met de zuidelijke randstad en de woningbouwopgave in de MRA, meer specifiek de versnellingsopgave van de woningbouw in Haarlemmermeer. Als gevolg daarvan ontstaat druk op alle verkeersnetwerken. De groei van de verkeersstromen van en naar de luchthaven zet de bereikbaarheid en veiligheid van de multimodale knoop Schiphol onder druk.

Behalve de mobiliteit groeit ook de verkeersonveiligheid en de overlast door sluipverkeer. We moeten opnieuw kijken naar de bestaande infrastructuur en structureel onveilige situaties, en ontbrekende schakels samen met onze partners wegnemen. We blijven ons inspannen voor verkeerseducatie. Voor toekomstige infrastructuur geldt dat verkeersveiligheid voorop staat. Het doorgaande verkeer moeten we weren uit de wijken en zo snel mogelijk naar het regionale netwerk geleiden. Waar nodig moet het regionale netwerk van bus- en wegverkeerverbindingen worden uitgebreid. Barrièrewerking door nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur voorkomen we zoveel mogelijk.

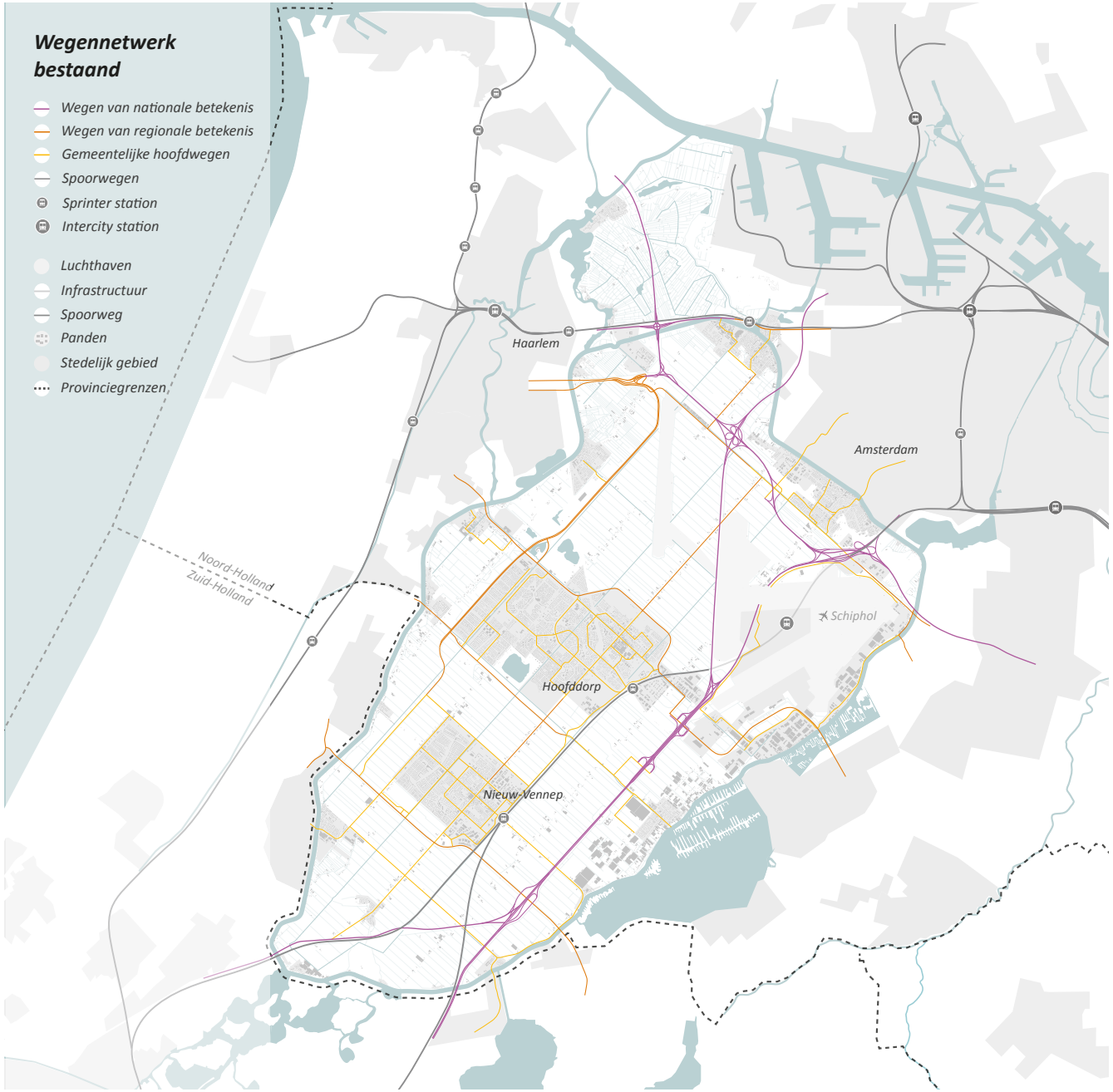
Door de uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen verandert het klimaat. Dit betekent dat we moeten overschakelen van fossiele naar uitstootvrije energie. Wij hebben binnen de Vervoerregio Amsterdam in het beleidskader Mobiliteit een grote ambitie uitgesproken: wij streven naar een CO2- neutraal mobiliteitssysteem vanaf 2050.

Wat willen we bereiken?

In onze Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018) hebben wij tien ambities benoemd voor het behouden van onze bereikbaarheid en mobiliteit:

1. Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen
   Wie beweegt in Haarlemmermeer heeft hiervoor de ruimte, we zetten in op het faciliteren van de groei van alle vervoersmodaliteiten.
2. Ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen'
   Innovatie beïnvloedt onze manier en ons gemak van verplaatsen. Onze invloed op innovatie die toegepast wordt op vervoersmiddelen is beperkt. Daar waar het infrastructuur betreft, willen wij vooroplopen in het faciliteren van nieuwe technologie.
3. Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst
   Een toekomstvast mobiliteitssysteem omvat een concreet eindbeeld en een slimme fasering: wat nodig is wordt aangelegd, ruimte voor toekomstige uitbreiding wordt gereserveerd.
4. Bestaande knelpunten in het netwerk oplossen
   Het nieuwe mobiliteitssysteem moet bestaande knelpunten op bijvoorbeeld het gebied van doorstroming of verkeersveiligheid oplossen.

5. Mobiliteit met oog voor de leefomgeving
   Mobiliteit is nodig maar kan ook zorgen voor overlast. Dat willen wij zoveel mogelijk beperken.
6. Veilig bewegen
   Aan mobiliteit zit een keerzijde. Jaarlijks vallen veel slachtoffers in het verkeer. Wij streven naar een afname van het aantal verkeersslachtoffers.
7. Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies
   Om mobiliteitsproblemen voor te zijn ontwikkelen we nieuwe ruimtelijke plannen op de juiste plekken met een bij die plek passend programma. Hierbij zorgen we dat ketenmobiliteit goed georganiseerd is.
8. Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, Rijk en bedrijfsleven
   Afstemming van onze ambities en ontwikkelingen met de regio en een goede aansluiting bij de plannen en ontwikkelingen in zowel de MRA-regio als in de Leidse regio en de noordelijke Duin- en Bollenstreek zijn van essentieel belang.
9. Faciliteren van schone en stille mobiliteit
   Wij richten ons op het verminderen van vervuilende mobiliteit en het verduurzamen van mobiliteit. Elektrische laadinfrastructuur en stadsdistributie zijn voorbeelden hiervan. Dit heeft een positief effect op luchtkwaliteit.
10. Monitoring en indicatoren
    Om te bepalen of we nog op de goede weg zijn in het nastreven van bovenstaande kernpunten, worden indicatoren gebruikt die de algehele status van ons mobiliteitssysteem in kaart brengen.



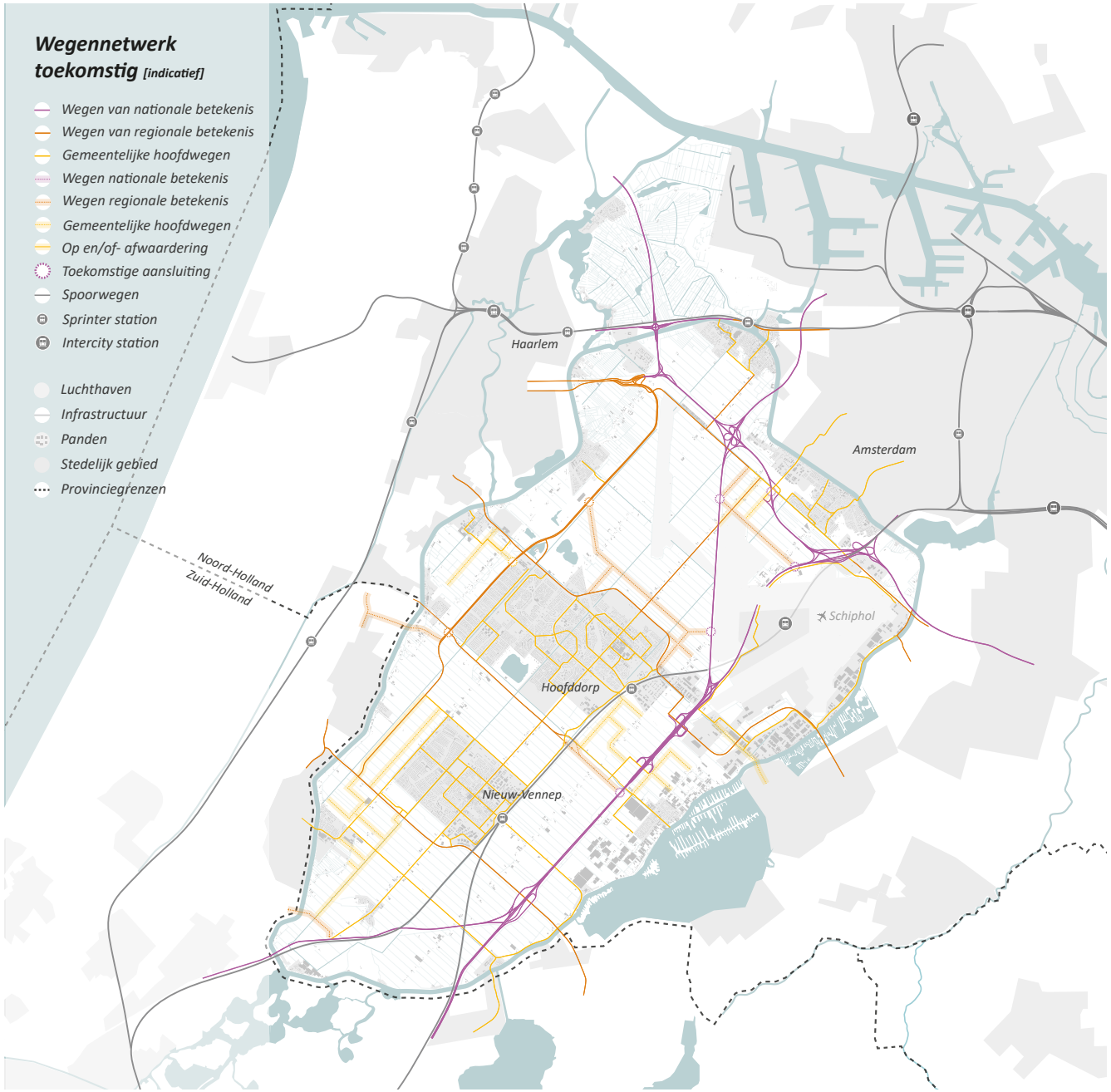
Wat gaan we doen?

Onze Onderzoeks- en investeringsagenda mobiliteit geeft inzicht in studies en projecten op het gebied van verkeer en vervoer voor de lopende raadsperiode, met een doorkijk naar de langere termijn. De investeringsagenda geeft inzicht in de benodigde beleidsontwikkeling, (nieuwe) infrastructurele projecten en beheermaatregelen, inclusief de daarvoor benodigde middelen en inzicht in de planning. Naast uitvoering van al lopende projecten zal in de investeringsagenda vooral aandacht zijn voor het oplossen van aan mobiliteit gerelateerde vraagstukken die samenhangen met ruimtelijke ontwikkelingen in onder andere economie, woningbouw, stations- en centrumontwikkeling.
Op basis van de Onderzoeks- en Investeringsagenda Mobiliteit maken we jaarlijks een Uitvoeringsprogramma Mobiliteit waarin de dekking van de onderzoeken en projecten vastgelegd wordt.

In de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 wegen we de structuuropgaven af voor mobiliteit, waarmee we ruimtelijke en economische ambities faciliteren en knelpunten met een regionale context aanpakken.
Het doel is om op basis van een adaptieve agenda tot maatregelen te komen, waarmee we vormgeven aan het motto ‘eerst bewegen, dan bouwen’ en geven we invulling aan de tien ambities zoals geformuleerd in de Mobiliteitsvisie. Daarbij passen we het ontwikkelprincipe STOMP toe: stappen, trappen, openbaar vervoer, MAAS en privéauto.

Wat is daarvoor nodig?

We brengen onze woningbouwprogrammering (inclusief bijbehorend groen, water en voorzieningen) en ons economisch programma in beeld. De mobiliteitsopgave die hierbij hoort wordt opgenomen in de programmering



voor mobiliteit en wordt gelijktijdig uitgewerkt. De milieueffecten die mobiliteit meebrengt, zoals geluid, uitstoot (stikstof, fijnstof, CO2) hebben invloed op leefbaarheid, gezondheid en economie.

Samen met de regio wordt het regionaal mobiliteitsprogramma opgesteld. Daarmee geven we uitvoering aan het klimaatakkoord. In het klimaatakkoord is met gemeenten afgesproken om in alle sectoren de CO2 uitstoot te reduceren. Over de bijdrage van de sector mobiliteit en transport zijn landelijk geen expliciete afspraken gemaakt. Het regionaal mobiliteitsprogramma geeft hier voor de regio Noord-Holland en Flevoland invulling aan. In het klimaatakkoord is daarnaast expliciet opgenomen dat de 30 tot 40 grootste gemeenten een zero-emissie zone realiseren voor de bevoorrading. Wat dit voor Haarlemmermeer betekent onderzoeken we nog.

Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio hebben samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak bedacht en beschreven om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Wij werken samen met de regio aan een lokale vertaling hiervan.

Haarlemmermeer realiseert een substantieel deel van de regionale ontwikkelingsambitie met een woningbouwschaalsprong van circa 20.000 woningen in 15 jaar en een groei van het aantal arbeidsplaatsen. Het mobiliteitssysteem in Haarlemmermeer loopt daardoor tegen de maximale capaciteit op. Uit het Omgevingseffectrapport blijkt dat infrastructurele ingrepen nodig zijn om de doorstroming op het wegennet te waarborgen. Hiervoor lopen verschillende onderzoeken.

Het autonetwerk in Haarlemmermeer kenmerkt zich door de samenkomst van nationale wegen, regionale wegen en lokale wegen. Er wordt nog stevig geleund op de oude polderlinten die niet geschikt zijn voor intensief en groeiend gebruik. Dit geldt met name voor de verbindingen tussen het hoofdwegennet (A4, A5, A44) en de (nieuwe) woonkernen maar ook voor verbindingen met kernen buiten onze gemeente zoals in regio's Zuid-Kennemerland en Bollenstreek. Leefbaarheid en daarmee samenhangende verkeersveiligheid staat op steeds meer verschillende locaties onder druk doordat (te) weinig scheiding is aangebracht tussen doorgaand verkeer en lokaal bestemmingsverkeer. Juist de groei van de MRA en de zuidelijke Randstad geeft noodzaak en biedt kansen om de verkeersnetwerken in Haarlemmermeer robuust en toekomstgeschikt te maken.

De geplande ontwikkelingen voor woningbouw, bedrijventerreinen en recreatie maken stevige mobiliteitsinvesteringen nodig, waaronder vergroting van de verkeerscapaciteit, overstaplocaties en hubs, fietsnetwerk en het openbaar vervoer. De huidige situatie is niet overal direct geschikt voor de afwikkeling van alle nieuwe ontwikkelgebieden. In de bestaande situatie wordt autoverkeer bijvoorbeeld veelal geleid over de oude polderlinten en vormt de overdaad aan automobiliteit een barrière in de verdere ontwikkeling van het stationsgebied Hoofddorp. De groei binnen onze gemeente, maar ook daarbuiten in Amsterdam, Zuid-Kennemerland en Holland Rijnland, vraagt om structuurwijzigingen in de bestaande mobiliteitsnetwerken om ook in de toekomst een bereikbare gemeente te blijven en doorstroming van het wegennet te waarborgen. Nieuwe ontwikkelgebieden met een eigen voorzieningencluster hebben een ander mobiliteitsnetwerk nodig dan nieuwe ontwikkelgebieden zonder zo'n eigen voorzieningencluster. Het kan zijn dat bestaande routes (tussen het nieuwe gebied en een bestaand voorzieningencluster) moeten worden aangepast ten behoeve van het nieuwe ontwikkelingsgebied, zoals bijvoorbeeld tussen het te realiseren gebied Nieuw-Vennep West en het winkelcentrum in Getsewoud. Het werken aan de benodigde mobiliteitsnetwerken doen we samen met provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam. Samen studeren we op problemen en selecteren effectieve en efficiënte oplossingen, zodat we deze verder samen uit kunnen werken en realiseren. Hierbij betrekken we natuurlijk ook onze stakeholders buiten de regio, zoals de provincie Zuid-Holland, gemeenten in (noordelijke) Bollenstreek (Lisse, Hillegom, Teylingen, Noordwijk) en in Zuid-Kennemerland (Bloemendaal, Heemstede, Haarlem, Zandvoort) en de gemeenschappelijke regelingen Holland Rijnland en Zuid-Kennemerland.

De structuurwijziging van het autonetwerk in Haarlemmermeer is nodig om de gemeente en de regio bereikbaar te houden met alle geplande ruimtelijke ontwikkelingen in en om ons heen. Niet alleen ontwikkelingen in onze gemeente hebben invloed op de verkeersstromen binnen onze gemeente, ook de ruimtelijke ontwikkelingen buiten onze gemeente zijn daarop van invloed, zoals bijvoorbeeld in Amsterdam, Haarlem of de Bollenstreek. Het is daarom van belang om steeds helder voor ogen te houden welke mobiliteitsmaatregelen het meest effectief zijn om alle ruimtelijke ontwikkelingen in en om onze gemeente mogelijk te maken en daarnaast ook een bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in onze kernen. Bijvoorbeeld door het om de kernen leiden van het (steeds verder groeiende) doorgaande verkeer en het oplossen van groeiende knelpunten in het mobiliteitssysteem. Effectieve maatregelen om de gewenste capaciteitsvergroting te bereiken en de leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen

de kernen te versterken zijn mogelijk door het verbeteren van de ringstructuren van de grote woonkernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Doorgaand verkeer wordt daardoor beter van het lokaal bestemmingsverkeer gescheiden en polderlinten worden niet verder belast. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor het verbeteren van netwerken voor lopen, fietsen en openbaar vervoer.

Voor logistiek verkeer zijn knelpunten vergelijkbaar met de knelpunten die we in het algemeen zien op het wegennet. Wel zijn er een aantal specifieke knelpunten die een groot effect hebben op de doorstroming van het vrachtverkeer. De bereikbaarheid van bedrijventerreinen aan de zuid- en oostkant van Schiphol kent knelpunten doordat deze terreinen niet optimaal zijn aangesloten op de N201. Dit leidt zonder ingrepen tot beperkingen in logistieke ketens en logistieke verkeersstromen op ongewenste plekken. Daarnaast zorgt vracht- en agrarisch verkeer voor conflicten met langzaam verkeer op en rond de verschillende Ringvaartbruggen. Vrachtverkeer veroorzaakt daar opstoppingen, wat in het algemeen ook leidt tot vermindering van de leefbaarheid.

Doordat de ruimte op en rond deze bruggen vaak gedeeld moet worden met langzaam verkeer zorgt het ook voor verslechtering van de verkeersveiligheid. Naast fysieke ingrepen verwachten we dat het toepassen van slimme technologische oplossingen zal leiden tot hogere efficiëntie en betere leefbaarheidssituaties. Logistieke ketens kunnen worden geoptimaliseerd door kennisuitwisseling, de routering kan naar de wegen worden geleid waar dit type verkeer het meest gewenst is. Kansen voor dergelijke verkeersmanagementmaatregelen zien we vooral op de provinciale wegen en op corridors richting Schiphol en Greenport Aalsmeer.



Auto's op N201 nabij Overbos in Hoofddorp.

Het programma Connect Transport Corridor Amsterdam een basis vormt voor digitale toepassingen in de logistiek. In de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 zijn mogelijke locaties voor logistieke hubs benoemd voor een duurzamere logistieke keten. Een voorbeeld hiervan is de hub voor stadslogistiek in Lijnden. Onderzoek vindt plaats naar een 'hyperloop' in de Randstad die de hoeveelheid vrachtauto's zou kunnen verminderen.

Voorbeelden van een benodigde versterking van de hoofdstructuur in Haarlemmermeer, zijn bijvoorbeeld de Nieuwe Bennebroekerweg, de N201 tussen N205 en het snelwegennet en een betere oost-west verbinding tussen Bollenstreek en de snelwegen A44/A4, zodat tegelijk de verkeersoverlast binnen onze gemeente wordt verminderd. Deze versterkingen zijn nodig voor bijvoorbeeld de ontwikkeling van Nieuw-Vennep West, nieuwe wijken aan de zuidrand van Hoofddorp en de herontwikkeling van het stationsgebied in Hoofddorp. De bereikbaarheid van Hoofddorp via de hoofdstructuur moet worden aangepakt om bijvoorbeeld de capaciteitsvraag te kunnen accommoderen die ontstaat door woningbouwontwikkeling in en rond het centrum van Hoofddorp, Hoofddorp Noord, de verdere ontwikkeling van het stationsgebied Hoofddorp en ruimtelijke ontwikkelingen in Zuid-Kennemerland. Specifiek voor het stationsgebied Hoofddorp is het van groot belang dat het doorgaande autoverkeer wordt verplaatst. Hierdoor ontstaat ruimte in het centrum- en stationsgebied voor andere vormen van mobiliteit (fiets, lopen, OV, HOV) die horen bij de gewenste centrum stedelijke woon- en werkomgeving. Onderdeel van opgave voor de hoofdstructuur is een robuuste aansluiting van de hoofdstructuur op het rijkswegennet, zoals het aanpakken van de beperkte capaciteit van de aansluiting van de N201 op de A4.

Er zijn ook versterkingen die nodig zijn in Haarlemmermeer, waarbij een stevige link is met in de Bollenstreek gewenste versterking van de oost-west structuur. De ontwikkeling van bijvoorbeeld Lisserbroek maakt het aanpakken van de knelpunten in de wegenstructuur een noodzaak. Zoals uit het Omgevingseffectrapport blijkt, kan een aanpassing van de Nieuwe Bennebroekerweg de doorstroming aanzienlijk verbeteren en daarmee meer ruimte creëren voor het verkeer dat ontstaat als gevolg van de beoogde ontwikkelingen. Daarnaast kan een betere doorstroming ook zorgen voor een verbetering van het milieu, gezondheid en de veiligheid.

Het openbaar vervoernetwerk in Haarlemmermeer is divers en dat is ook nodig, want onze gemeente is divers. Er zijn kleine kernen waar een lager OV-aanbod is en er is een meer stedelijke omgeving die goed is aangesloten op het metropolitane OV-netwerk. Het OV-netwerk bestaat uit drie NS-sprinterstations en IC-station Schiphol, reguliere buslijnen en een belbusproduct. Daarnaast is een steeds beter gebruikt netwerk van hoogwaardig openbaar vervoerverbindingen (HOV). Station Hoofddorp is, naast transferstation Schiphol, een belangrijk overstappunt voor inwoners, bezoekers en werkenden die woonachtig zijn buiten de gemeente. De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen noodzaakt om te investeringen in uitbreiding van het openbaar vervoer netwerk. Nieuwe woonwijken en bedrijvenlocaties moeten uitstekend bereikbaar worden gemaakt met OV en HOV-verbindingen, zodat het kwalitatief en in reistijd een goed alternatief is voor het autogebruik, zodat er keuzevrijheid ontstaat. Van belang is bijvoorbeeld het investeren in nieuwe HOV-verbindingen om nieuwe ontwikkellocaties te realiseren. Voorbeelden hiervan zijn nieuwe verbindingen met Nieuw-Vennep West en Lisserbroek en aantrekkelijke



en comfortabele overstaplocaties waar reizigers kunnen overstappen op verschillende lijnen of naar bijvoorbeeld (deel)fiets of een (deel)auto. Treinstation Hoofddorp groeit met het toenemend aantal inwoners en arbeidsplaatsen uit tot een regionaal knooppunt waar netwerken van HOV, bus, fiets, metro en trein samen komen. Het station moet - met het groeiend aantal treinreizigers - directer en zonder overstap, via een aantakking op het metro netwerk van Amsterdam verbonden worden met belangrijkste bestemmingen in de MRA, mede om treinstation Schiphol te ontlasten. Op termijn is bovendien een snelle en directe treinverbinding van treinstation Hoofddorp naar grote treinstations in de Randstad wenselijk. Dit om de aantrekkelijkheid van het OV-product te verbeteren, door reistijdverkorting en de vermindering van het aantal overstappen. Door uit het stationsgebied van Hoofddorp het doorgaande autoverkeer te verplaatsen ontstaat de ruimte om de functie van centrale openbaar vervoerschakel te versterken. Hierdoor wordt het stationsgebied een schakel op een veilige en aantrekkelijke langzaam verkeersroute tussen stadscentrum Hoofddorp en andere wijken en bedrijventerreinen.

In bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden worden hubs gecreëerd waar kan worden overgestapt op een andere vervoerswijze. Per locatie en soort hub zullen overstapmogelijkheden verschillen. Een overstap kan bij een buurt- of wijkhub zijn van bijvoorbeeld fiets naar bus, of auto op (deel)fiets. Regionale hubs kunnen de overstap faciliteren voor bewoners van Haarlemmermeer. Het is daarnaast interessant te onderzoeken hoe regionale hubs ook een rol spelen als overstaplocatie voor forenzen van buiten de gemeente die via een overstap op het openbaar vervoer een bestemming hebben elders in de MRA.

Mogelijk wordt in de toekomst het spoor tussen Haarlem en Amsterdam uitgebreid voor het regionale mobiliteitssysteem.

Stations Nieuw-Vennep en Halfweg bedienen de eigen kernen, waarbij de capaciteit en bediening vraagvolgend is. Een Park & Ride (P&R) is een onderdeel van een succesvolle vervoersketen, maar de huidige capaciteit en diversiteit van de P&R zijn niet voldoende voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Ten zuiden van station Hoofddorp wordt daarom een P&R terrein met extra groeimogelijkheid aangelegd, waar voor lokale en regionale reizen kan worden overgestapt van (deel)auto en (deel)fiets op openbaar vervoer (en andersom). De kleinere treinstations behouden de P&R, die gericht blijft op bediening van de bewoners van de eigen kern.

Het fietsnetwerk heeft potentie om een sterkere rol te spelen voor dagelijkse vervoersbewegingen, zowel binnen en tussen de kernen in Haarlemmermeer als ook naar locaties in de omliggende regio. Het fietsnetwerk bestaat uit een fijnmazig netwerk op buurt- en wijkniveau dat aansluit op het hoofd- en snelfietsnetwerk. Een goed fietsnetwerk vergroot de keuzevrijheid voor inwoners en heeft een positief effect op de gezondheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Door toename van (high speed) e-bikes neemt de actieradius voor fietsen toe. Samen met de toenemende stedelijkheid neemt hierdoor de druk op fietsvoorzieningen toe. Daarom willen wij samen met partners zoals provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, Zuid-Kennemerland en Zuid-Hollandse partijen investeren in de snelfietsroutes, hoofdfietsroutes en recreatieve routes. Nieuwe ontwikkelingsgebieden veranderen het zwaartepunt in woonconcentraties en bedrijvenlocaties. Met efficiënte en doelmatige fietsverbindingen moeten de nieuwe zwaartepunten in woningbouwgebieden en bedrijventerreinen worden verbonden en ook de primaire voorzieningen worden ontsloten. Het aansluiten van nieuwe ontwikkelingsgebieden op het fietsnetwerk moet plaatsvinden naast het vergroten van de capaciteit en veiligheid van het huidige fietsnetwerk en stallingsplaatsen, zodat de capaciteit kan meegroeien met het groeiend aantal gebruikers (inwoners en werkenden). Fietsgebruik moet toegankelijker en eenvoudiger worden gemaakt door waar mogelijk korte, comfortabele en veilige routes te realiseren. Investeringen voor fietsroutes ten behoeve van nieuwe woon-, werk en recreatiegebieden worden bij voorkeur gebundeld. Bijvoorbeeld door een verbinding tussen Nieuw-Vennep West naar Schiphol Trade Park te realiseren, via PARK21, waardoor een korte en aantrekkelijke route kan ontstaan, waarbij ook PARK21 goed kan worden verbonden met station Hoofddorp. Station Hoofddorp moet als recreatieve toegangspoort voor PARK21 en de omgeving van de Westeinderscheg een logisch opstappunt worden voor fietsers.

Bij uitbreiding van de stedelijke functies zal de vraag naar recreatie toenemen, hierin voorzien de recreatieve fietspaden. De investeringen voor de snelfietsroutes zijn nodig voor het regionale woon-werk- en schoolverkeer. Het fietspadennetwerk passen we aan de beoogde mate van stedelijke ontwikkeling en is voor iedereen in onze gemeente een aanvulling in de keuzevrijheid van mobiliteit.

Lees meer over: wonen, economie, verkeersveiligheid, gezondheid, geluid, fijnstof, lucht, luchthaven en luchtvaart, openbare ruimte, stikstofdepositie

Openbare ruimte

Ruimtelijk economische structuur, wonen en woonomgeving

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

De manier waarop we onze openbare ruimte inrichten en beheren is bepalend voor hoe bewoners, bezoekers en ondernemers onze gemeente ervaren. De openbare ruimte is ons visitekaartje en draagt bij aan hoe we de (ruimtelijke) kwaliteit van onze leefomgeving ervaren. We delen de verantwoordelijkheid voor onze openbare ruimte met onze inwoners die in hun gedrag en gebruik kunnen bijdragen aan een fijne leefomgeving. De coronacrisis heeft laten zien hoe groot de behoefte is aan groen, verblijfsruimtes en wandelroutes. Dit effect kan blijvend zijn als mensen vaker thuiswerken.

De openbare ruimte beperkt zich niet alleen tot het 'maaiveld', ook de bodem (ondergrond) en de bebouwing met gevels en daken horen daarbij. Zeker in stedelijke gebieden waar de ruimte beperkt is en de openbare ruimte vele doelen moet dienen.

Ons beheer van de fysieke leefomgeving stemmen we zoveel mogelijk af op de wensen van de gebruikers ervan. Dit doen we door beeldkwaliteit te hanteren bij het beheer van groen, straatreiniging en zwerfafval, door gebiedsgericht te werken en maatwerk te leveren. Voor het zorgvuldig beheren en onderhouden van onze openbare ruimte hebben we (maatschappelijke) kernwaarden met bijbehorende ambities opgesteld.

Wat willen we bereiken?

We willen dat inrichting, beheer en onderhoud van onze openbare ruimte bijdragen aan de benoemde kernwaarden voor openbare ruimte en bijbehorende ambities. De inrichting en het beheer van de ruimte sluit aan op de herkenbaarheid en identiteit van de betreffende plek, waaronder de verschillende woonmilieus zodat sprake is van diversiteit in de openbare ruimte. De openbare ruimte is aantrekkelijk en veilig ingericht, toegankelijk voor iedereen en nodigt uit tot gezond bewegen. Er wordt rekening gehouden met de klimaatadaptieve wensen en het bijdragen aan de gewenste biodiversiteit. De samenleving waardeert de openbare ruimte. De openbare ruimte heeft herkenbare groen- en waterstructuren die logisch aansluiten op groene structuren buiten het bebouwde gebied. Een groene inrichting speelt een belangrijke rol bij een kwalitatief goed ingerichte leefomgeving. Het beheer wordt financieel slim aangepakt, is doelmatig en duurzaam.

Ambities kernwaarde 'veiligheid'

- Wij zorgen voor een veilige leefomgeving (schoon, heel, veilig) door te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.
- Het onderhoud van de openbare ruimte is belangrijk om de beleving van veiligheid te verbeteren.
- Wij streven naar het terugdringen van het aantal verkeersongevallen en het voorkomen van ernstige verkeersslachtoffers door een verkeersveilige openbare ruimte.
- Wij verzamelen en gebruiken data in de fysieke leefomgeving op verantwoorde wijze.

Ambities kernwaarde 'kwaliteit openbare ruimte'

- Wij streven naar een aantrekkelijke, groene, goed onderhouden woon-, werk- en leefomgeving, die voor iedereen toegankelijk is en die bijdraagt aan een positieve beleving van de openbare ruimte. De kapitaalgoederen zijn schoon, heel en veilig en voldoen aan wet- en regelgeving.
- De kwaliteit van de openbare ruimte draagt bij aan het vestigingsklimaat door te zorgen voor een goede uitstraling en plekken voor ontmoeting voor inwoners, ondernemers en bezoekers.
- Wij zorgen voor een gevarieerde samenstelling van het groen, die bijdraagt aan biodiversiteit en aan een kleurrijke leefomgeving.
- Wij combineren biodiversiteit met andere opgaven zoals het faciliteren van de energietransitie, het voorzien in de recreatiebehoefte, klimaatadaptatie in het stedelijk gebied en het beheer van de leefomgeving.
- Wij zorgen voor een gezonde fysieke leefomgeving, met zo min mogelijk hinder. Lucht, ondergrond, oppervlaktewater en grondwater zijn zo schoon mogelijk. Die verantwoordelijkheid delen we met alle gebruikers van de fysieke leefomgeving.

- Bij een gezonde leefomgeving horen voldoende en kwalitatief goede voet- en fietspaden met voldoende ruimte voor actieve mobiliteit.
- Ook de herkomstwaarde (herkenbaar poldergrid, erfgoed) krijgt aandacht in (het ontwerpen van) onze openbare ruimte.

Ambities kernwaarde 'gebruik'
- Wij zorgen voor een goed functionerende openbare ruimte, zodat de gebruikers vrijheid van bewegen hebben. De omgeving nodigt uit om te kiezen voor actieve vormen van mobiliteit, zoals lopen en fietsen.
- De openbare ruimte is toegankelijk, onder andere voor mensen met een beperking. Een toegankelijke en gezonde leefomgeving spelen een rol in het mee kunnen doen in de samenleving.
- De openbare ruimte is een aantrekkelijke ontmoetingsplaats, die bijdraagt aan de geestelijke en lichamelijke gezondheid. Inwoners, bezoekers en ondernemers hebben voldoende mogelijkheden om te bewegen, te recreëren en deel te nemen aan sport.

Ambities kernwaarde 'financieel slim en doelmatig beheren'
- Wij zijn financieel in control en voeren onze programmering voor de openbare ruimte uit binnen de gestelde financiële kaders.
- Met de beschikbare middelen beheren en onderhouden wij de openbare ruimte zo optimaal mogelijk. Hierbij treffen wij kostenefficiënte maatregelen en besparen wij waar mogelijk kosten door slimmer, doelmatiger en goedkoper te beheren.
- Wij zijn voorbereid op de toekomst door op korte termijn onze programmering op orde te hebben, maar ook onze opgave voor de langere termijn op het gebied van het onderhoud van de openbare ruimte te kennen.

Ambities kernwaarde 'toekomstbestendig'
- Wij beheren onze kapitaalgoederen duurzaam met energiebesparing als speerpunt. Hierbij streven wij naar een vermindering van de uitstoot van CO2 en naar energieverbruik uit duurzame bronnen.
- De openbare ruimte is robuust en flexibel om op veranderende behoeftes en gebruik in te spelen, met ruimte voor technische innovaties en aandacht voor (cultureel) erfgoed.
- Wij streven naar een klimaatbestendige fysieke leefomgeving, zodat wij zijn toegerust op de gevolgen van klimaatverandering (hittestress, wateroverlast, droogte).

Ambities kernwaarde 'waardering in de samenleving'
- De inwoners, ondernemers en andere ketenpartners zijn tevreden over de manier waarop wij de openbare ruimte beheren en daarover communiceren. Ook andere gebruikers en bezoekers zijn tevreden over de beleving van de buitenruimte.
- Wij vergroten de betrokkenheid van onze inwoners en ondernemers bij hun leef- en woonomgeving door gebiedsgericht werken en participatie.
- Wij zorgen voor een gevarieerde leefomgeving die aansluit bij de behoeften van de gebruikers, onder andere door een voldoende onderhouden openbare ruimte en diversiteit in het groen.
- Wij hebben bij het beheer oog voor de karakteristieken van de openbare ruimte, die een wijk zijn identiteit verlenen. Daarbij betrekken we ook de rol en nabijheid van ons erfgoed.

Wat gaan we doen?

We zorgen voor een schone, hele en veilige openbare ruimte die is afgestemd op de behoeften van gebruikers. We streven ernaar de kwaliteit van de onderdelen in de fysieke leefomgeving op duurzame wijze meerjarig in stand te houden. Hierbij werken we kostenefficiënt binnen de kaders van de wettelijke bepalingen. In de beheerplannen is de wijze opgenomen hoe wij de diverse onderdelen in de openbare ruimte onderhouden.

Wat is daarvoor nodig?

De inrichting en het beheer van de openbare buitenruimte staat voor vele opgaven: hoe gaan we efficiënt om met de beschikbare middelen, hoe gaan we om met klimaatadaptatie en hoe spelen we in op de wensen van de gebruikers, de veroudering van het areaal en een toenemende intensiteit in het gebruik van de openbare ruimte?

Hiervoor gaan wij integraal ontwerpen, inrichten en beheren en effect- en risicogestuurd beheren verder ontwikkelen. Door risico's en prestaties beter in beeld te brengen is het mogelijk (nog) slimmer te beheren.

De Leidraad voor de Inrichting van de Openbare Ruimte bevordert een openbare ruimte die invulling geeft aan de waarden, ambities en doelen die we als gemeente stellen. De Leidraad geeft aan op welke wijze en onder welke voorwaarden de openbare ruimte kan worden (her) ingericht en beheerd.

Lees meer over: wonen, energie, erfgoed, landschap en groen, veiligheid, gezondheid, mobiliteit, natuur en biodiversiteit, verkeersveiligheid, klimaatadaptatie, water, toegankelijkheid, ondergrond, afval, sporten, spelen en bewegen

Energie

Ruimtelijk economische structuur, natuurlijke hulpbronnen

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

De Haarlemmermeer is in 1852 met stoomgemalen drooggemaakt. Deze energiebron heeft veel welvaart gebracht in Nederland: van stoomtrein tot staalproductie. De Cruquius en de Lijnden herinneren ons nog aan de kracht die kon worden opgewekt met kolen. In de afgelopen 170 jaar zijn we van stoom overgegaan op olie. Toen in Slochteren de gasbel gevonden werd, werden onze huizen en een groot deel van de economie afhankelijk van aardgas. Opnieuw staan we voor een nieuwe overgang: het aardgas in Nederland raakt op en klimaatverandering maakt het noodzakelijk dat we onze energievoorziening anders inrichten.

Behalve de opwek van energie, door zonnepanelen op daken en windturbines in agrarisch gebied, verandert ook het gebruik van energie. De digitalisering vraagt steeds meer energie, we gaan steeds vaker koken zonder aardgas en onze woningen worden verwarmd door restwarmte van de industrie of een warmtepomp. Datacenters en de netwerken om ons digitaal verbonden te houden en ons van gemakken te voorzien, gebruiken ook steeds meer energie. Deze transitie van energiegebruik en duurzame energieopwekking vragen om een energienetwerk dat deze twee bij elkaar kan brengen.

De infrastructuur zal veranderen doordat er meer elektriciteit nodig is en op sommige plekken restwarmte van industrie naar gebouwen getransporteerd moet worden. Bestaande gasleidingen worden vervangen of hergebruikt om duurzame gassen te vervoeren zoals waterstof of groengas. En op plekken waar nog CO2 wordt geproduceerd gaat dit afgevangen worden en via een CO2-leiding getransporteerd worden.

Wat willen we bereiken?

We willen dat warmte, elektriciteit en brandstoffen die in Haarlemmermeer gebruikt worden, in 2050 volledig afkomstig zijn uit duurzame bronnen. Een deel daarvan wordt ook lokaal geproduceerd. Voor warmte betekent dat er lokale warmtebronnen moeten komen om aardgas te vervangen.
Voor elektriciteit geldt dat we in theorie lokaal genoeg kunnen opwekken met zonnepanelen en windturbines om onze woningen, lokale bedrijven en lokaal transport van stroom te voorzien. En we willen dat de energie-infrastructuur die hiervoor nodig is goed ruimtelijk en landschappelijk ingepast wordt en slim gebruikt wordt.

Aardgasvrij

In de gebouwde omgeving gaat het meeste energiegebruik naar warmte: ongeveer 80% van wat een huishouden in een jaar gebruikt. Het merendeel van de woningen op dit moment voorzien van warmte door cv-ketels op aardgas. Nieuwbouw mag inmiddels al niet meer op aardgas aangesloten worden. Daar wordt nu vaak gebruik gemaakt van een warmtepomp die zijn warmte uit de bodem of de lucht haalt.

In de komende dertig jaar streven we naar het aardgasvrij maken van de bestaande gebouwde omgeving aardgasvrij. Dat willen we wijkgericht gaan doen. Zo kunnen we tot de juiste oplossing komen die past bij de energievraag in die wijken en de wensen van inwoners en ondernemers.

Belangrijke voorwaarden bij het aardgasvrij maken zijn dat gebouwen voldoende geïsoleerd zijn, een goede warmtebron aanwezig is en dat de energie-infrastructuur op orde is. Bij het isoleren en verbeteren van woningen willen we zoveel mogelijk andere opgaven meenemen. Bijvoorbeeld asbestsanering, extra geluidsisolatie, klimaatadaptatie, veiligheid, langer thuis wonen of werkgelegenheid. Binnen de wijk willen we daarom zoveel mogelijk doelgroepgericht aan de slag.

Opwek duurzame elektriciteit

Om in 2050 genoeg elektriciteit lokaal en duurzaam op te wekken voor het verbruik van onze inwoners en lokale bedrijven is het equivalent nodig van 90% van ons geschikt dakoppervlak, 1000 hectare zonneakker én een theoretisch aantal van 15 windturbines. We richten ons op de eigen energiebehoefte en wij zien geen mogelijkheden om daarnaast ook ruimte te bieden voor de energievraag van buurgemeenten. Voor de opwek van zon passen we de Haarlemmermeerse zonneladder toe zoals opgenomen in het Beleidskader zonneakkers. Het benutten van daken is daarin de eerste trede en stimuleren we actief.

Voor zon op land is een zoekgebied aangewezen. Voor wind is eveneens een zoekgebied aangewezen (zie RES 1.0). Waar wenselijk benutten we de wettelijke mogelijkheden om zonnepanelen op daken te verplichten.

Opwekking duurzame warmte

Woningen kunnen aardgasvrij verwarmd worden door gebruik te maken van elektriciteit. Maar daarvoor is niet elke woning of wijk geschikt. Daarom willen we ook bestaande en nieuwe warmtebronnen ontsluiten. Omdat het transporteren van warmte duurder is en meer ondergrondse ruimte vraagt dan aardgas of elektriciteit, is het van belang om warmtebronnen zo dicht mogelijk bij de warmtevraag te laten zijn.

Restwarmte

Haarlemmermeer kent geen industrie waar hoge temperaturen vrijkomen die gemakkelijk ontsloten kunnen worden. Wel is er veel restwarmte van lagere temperatuur van onder andere datacenters. In het datacenterbeleid is de voorwaarde opgenomen dat nieuwe datacenters gereed moeten zijn om hun restwarmte op een bruikbare temperatuur te kunnen leveren aan een warmtenet.

Omgevingswarmte

Ook willen we meer gebruik gaan maken van omgevingswarmte, bijvoorbeeld uit de lucht, de bodem of uit het oppervlaktewater. Deze bronnen geven over het algemeen een lage temperatuur warmte die alleen goed toepasbaar is in goed geïsoleerde gebouwen. Bij het gebruik van warmte uit de lucht met behulp van warmtepompen willen we dat geluidsoverlast voor omwonenden wordt voorkomen. Verder willen we meer warmte uit de zon winnen met behulp van collectoren. Deze heeft een grote potentie en kan een goede oplossing zijn voor oudere gebouwen.

De bodem in Haarlemmermeer lijkt zeer geschikt voor bodemlussen (buizen die warmte uit de bodem onttrekken) en seizoensopslag (warmte- koude opslag, WKO's). Geothermie, waarbij een hoge temperatuur van dieper in de aarde wordt gewonnen, is nog zeer onzeker. Daarvoor worden proefboringen en seismisch onderzoek gedaan.

Warmte uit het oppervlaktewater (aquathermie) heeft potentie in en rond Haarlemmermeer. Bijvoorbeeld warmte uit de Ringvaart, de tochten, de Toolenburgerplas, Mooie Nel of Westeinderplassen. Voor riothermie (warmte uit rioolwater) zijn de mogelijkheden vooralsnog beperkt.

Houtige biogrondstoffen

De inzet van houtige biogrondstoffen wordt door de rijksoverheid gesubsidieerd en wordt gezien als transitiebrandstof. Het is echter een warmtebron die veel maatschappelijke onrust veroorzaakt. De verbranding van houtachtige biogrondstoffen ten behoeve van warmtevoorziening vinden wij dan ook onwenselijk. Op langere termijn zijn er betere toepassingsmogelijkheden voor houtige biogrondstoffen dan het gebruiken voor de energievoorziening.

- We zien dat in enkele gevallen de tijdelijke inzet van houtige biogrondstoffen bij kan dragen aan de haalbaarheid en betaalbaarheid van de warmtetransitie. Bijvoorbeeld bij kleinschalige collectieven of als back-up voorziening. Het is hierbij van belang dat de houtige biogrondstoffen in de toekomst niet de hoofdwarmtebron (voorziet niet in de basislast) van een warmtenet is, en dat gebruik wordt gemaakt van lokale biogrondstoffen.
- Wanneer een alternatief voor houtige biogrondstoffen niet leidt tot (significant) hogere eindgebruikerskosten dan spreken wij een sterke voorkeur uit voor het alternatief.
- Wij vragen initiatiefnemers verder te gaan dan de wettelijke eisen met betrekking tot filters en indien mogelijk CO_2 afvang toe te passen.
- Aan installaties die draaien op geïmporteerde houtige biomassa werken wij niet mee.

Inwoners en ondernemers kunnen ook individueel hun woning of gebouw verwarmen met een pelletkachel. Deze pelletkachels maken gebruik van biogrondstoffen en stoten, hoewel veel minder dan openhaarden, fijnstof en rookgassen uit. In sommige gevallen kan het één van de weinig betaalbare oplossingen zijn om een gebouw van het aardgas af te kunnen halen. Dit zal voornamelijk gelden voor grotere, minder goed geïsoleerde gebouwen in het buitengebied. Omwille van de luchtkwaliteit willen we de toepassing van pelletkachels in binnenstedelijk gebied zoveel mogelijk voorkomen.

Duurzame gassen

Als alternatief voor aardgas zijn er ook andere gassen mogelijk. Denk aan groengas, synthetische gassen of waterstofgas. Met de juiste kwaliteit kunnen deze via het bestaande aardgasnet worden gedistribueerd. Groengas wordt gemaakt door met name CO_2 uit biogas te onttrekken. Biogas wordt gewonnen uit vergisting van biomassa of koeienmest. Andere gassen zoals synthetisch gas en groen waterstofgas worden geproduceerd met duurzame elektriciteit. Daarmee zijn deze gassen geen energiebron op zichzelf maar alleen een energiedrager. Op dit moment zijn de kosten hiervan nog hoog en de efficiëntie beperkt.

We verwachten tot 2030, en waarschijnlijk ook daarna, dat duurzaam geproduceerde gassen schaars zullen blijven. Daarom willen we die vooral inzetten op locaties waar andere warmtebronnen niet mogelijk zijn. Bijvoorbeeld bij industrie of monumentale panden.

Opslaan of winning van schaliegas staan wij niet toe op ons grondgebied.

Energie-infrastructuur

We gaan als gemeente niet over de aanleg van de standaard nutsvoorzieningen zoals gas en elektriciteit. Toch gaat deze aanleg steeds vaker een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden in de bestaande gebouwde omgeving. Om ruimte te maken voor het aardgasvrij maken van woningen, de laadinfrastructuur voor elektrische mobiliteit, de uitbreiding van datanetwerken en grootschalige opwek van duurzame elektriciteit zal de elektriciteitsinfrastructuur op veel plekken moeten worden verzwaard. Daarnaast zal in gebieden waar huizen collectief verwarmd gaan worden op basis van bijvoorbeeld restwarmte, een warmtenet aangelegd moeten worden. Voor al deze extra infrastructuur is ruimte in de ondergrond en bovengronds nodig. Tegelijkertijd zal op veel plaatsen ook het gasnet verwijderd moeten worden als daar een warmtenet voor in de plaats is gekomen. De aanleg van een warmtenet en het verwijderen van het gasnet kan niet gelijktijdig plaats vinden. Straten zullen dus meerdere keren opengebroken moeten worden. Om overlast zoveel mogelijk te beperken en kosten te voorkomen willen we goede ordening van de ondergrond en dat de verschillende grondroerders slim gaan samenwerken.

Elektriciteitsnet

In de afgelopen jaren is het hoogspanningstracé van 150kV vervangen voor een nieuw tracé dat meer vermogen heeft: de Randstad 380kV Noordring. Deze verbinding is belangrijk voor de leveringszekerheid in de Randstad en om het elektriciteitsnet geschikt te maken voor grootschalige levering van duurzame elektriciteit vanaf zee.
De groei van grootschalige opwek van duurzame elektriciteit en het gebruik van elektriciteit door economische groei vraagt om verdere uitbreiding van het lokale elektriciteitsnet. Liander heeft een netwerkstudie gedaan om de beschikbare capaciteit in beeld te brengen. Daaruit blijkt dat op dit moment het huidige elektriciteitsnet in Haarlemmermeer aan haar grenzen zit wat betreft de levering van elektriciteit. De grote energiebehoefte van datacenters hangt hiermee samen. Wel heeft een groot deel van het net nog ruimte voor de opname van elektriciteit uit bijvoorbeeld zonneparken en windturbines.

Om deze capaciteitsproblemen op te lossen en daarmee woningbouw en economische ontwikkelingen mogelijk te blijven maken, zijn er de komende jaren nieuwe onderstations nodig. We willen deze onderstations zo goed mogelijk inpassen in de omgeving. Daartoe onderzoeken wij samen met de netbeheerder waar ruimte voor energievoorzieningen nodig is.
Zogenaamde 'gasgesloten' onderstations bevatten veel van het zeer sterke broeikasgas SF6. Wij willen dat initiatiefnemers alternatieven hiervoor onderzoeken.

Voor de toename van datacenters is beleid opgesteld. We clusteren datacenters op locaties waar in potentie voldoende elektriciteit beschikbaar is. In Haarlemmermeer willen we dat op Schiphol-Rijk, Corneliahoeve, Schiphol Trade Park, Polanenpark en De Liede Noord. Zie ons Datacenterbeleid en de aanvulling daarop.

Leidingnetten & buisleidingen

In Haarlemmermeer zijn verschillende leidingnetten: het gasdistributienet waarmee huizen voorzien worden van aardgas, een kerosineleiding waar Schiphol mee bevoorraad wordt en een CO2-leiding.

Het gasdistributienet in Haarlemmermeer is in de oudere kernen verouderd. Een groot deel is gevoelig voor grondroering. Dat betekent dat bij de vervanging van het riool of de aanleg van een warmtenet het gasnet vanwege veiligheid voorafgaand vervangen moet worden om breuken te voorkomen. In wijken waar uiteindelijk een andere warmtevoorziening zal komen moet het aardgasnet op termijn ook verwijderd worden. Wellicht zal er een tijdelijk aardgasnet aangelegd moeten worden voor de overbrugging tussen de oude en nieuwe situatie. Mogelijk kan (een deel van) het aardgasnet in de toekomst ook ingezet worden om duurzame gassen te transporteren, zoals bijvoorbeeld waterstof. In de komende jaren zal moeten blijken of en waar dat in Haarlemmermeer toegepast kan gaan worden. Mogelijk zullen er grotere transportleidingen voor waterstof aangelegd moeten worden. De verwachting is namelijk dat de waterstof vooral langs de kust of op zee geproduceerd gaat worden op locaties waar veel duurzame elektriciteit beschikbaar is. Het zal vanaf daar het land in getransporteerd moeten worden. Mogelijke tracés voor ondergronds transport van waterstof over ons grondgebied en voorwaarden voor inpassing daarvan vormen een specifieke onderzoeksopgave.

De bestaande CO2-leiding door Haarlemmermeer levert organische CO2 voor assimilatie door planten (OCAP) vanuit Rotterdam naar glastuingebieden. In Haarlemmermeer heeft deze OCAP-leiding een aftakking richting Prima4A en de Greenport Aalsmeer. We willen dat als er bij industrie of afvalverwerking in Haarlemmermeer CO2 vrijkomt de mogelijkheid onderzocht wordt om deze CO2 te leveren aan tuinders. Lees meer over buisleidingen bij ondergrond.

Algemene uitgangspunten

Omdat de energietransitie veel impact zal hebben op de omgeving en het landschap passen we deze ontwikkelingen zo goed mogelijk in. Hiervoor zijn volgende uitgangspunten geformuleerd:

1. We gebruiken de ruimte in Haarlemmermeer zorgvuldig en combineren energieopwekking daarom zoveel mogelijk met andere functies.
2. We zorgen dat energieprojecten passen in het landschap en dat ze de beleving daarvan versterken.
3. We zorgen dat de omgeving betrokken is bij de ontwikkeling van energieprojecten en mee kan profiteren van de opbrengsten.
4. We voorkomen dat woonkernen worden ingebouwd door energieprojecten.
5. We gaan bestaande recreatiegebieden koesteren en ontzien als locatie voor energieopwekking.
6. We doen duidelijke planologische uitspraken over het faciliteren van energieopwekking.

We benutten ontwikkelprincipes om ervoor te zorgen dat de juiste omgevingskwaliteit wordt behaald en de juiste doelstellingen worden gecombineerd.
Lees meer: omgevingskwaliteit, beleidskader zonneakkers, datacenterbeleid

Wat gaan we doen?

Opwek duurzame energie

In de Regionale Energiestrategie (RES) doen we binnen de regio Noord-Holland Zuid samen met andere gemeenten, de provincie, de netbeheerders en andere belanghebbenden een bod aan het Rijk voor de opwekking van duurzame elektriciteit. Onze inzet voor onze opgave baseren we op ons eigen beleid. Na vaststelling van de RES volgt een uitvoeringsprogramma om de duurzame elektriciteit op te gaan wekken.

Opwek zon

In ons beleidskader zonneakkers is het zoekgebied voor grootschalige zonneakkers vastgelegd evenals de ‘zonneladder’ en de ‘kanslocaties’ voor kleinschalige zonneakkers. Met de bijbehorende ontwikkelprincipes willen we de landschappelijke kwaliteit versterken en zorgen dat ook andere doelen in het zoekgebied gerealiseerd worden. Denk aan dubbelgrondgebruik of medegebruik, waterberging, recreatie, biodiversiteit, veiligheid. We clusteren grootschalige energieopwekking om verrommeling en versnippering van landschap en agrarisch gebied te voorkomen. Daarom faciliteren we energieopwekking in de nabijheid van de Polderbaan en de Zwanenburgbaan van Schiphol in het zonnecarré. Clustering is ook nodig voor optimaal transport en voorkomt de bouw van extra onderstations. Een deel van het zonnecarré ligt in de bufferzone Amsterdam-Haarlem en is in provinciaal beleid benoemd als Bijzonder Provinciaal Landschap. Dit vergt extra aandacht voor omgevingskwaliteit.

Het inzetten van agrarische gronden in Haarlemmermeer is gebaseerd op onderzoeken die aangeven dat daken en andere gronden niet toereikend zijn voor de lokale (laat staan nationale) opgave. Berekeningen vanuit het

Bruto Zoekgebied ‘Zonnecarré’. Nog exclusief ruimtelijke inpassing en ontwikkelprincipes. NB Aangepast n.a.v. amendement door de raad (14 mei 2020)



Rijk of voortschrijdende inzichten over de potentie van alternatieven kunnen invloed hebben op de keuze en omvang van het zoekgebied.

We willen kleinschalige oplossingen (zie beleidskader zonneakkers) faciliteren om betrokkenheid en eigenaarschap bij onze energietransitie te stimuleren. Denk aan kleine zonneakkers nabij woonkernen, zonnepanelen boven parkeerterreinen en kleine windturbines met een ashoogte tot 15 meter bij agrarische bedrijven. We geven ruimte aan initiatieven die ten goede komen aan – en passen bij – de lokale omgeving.

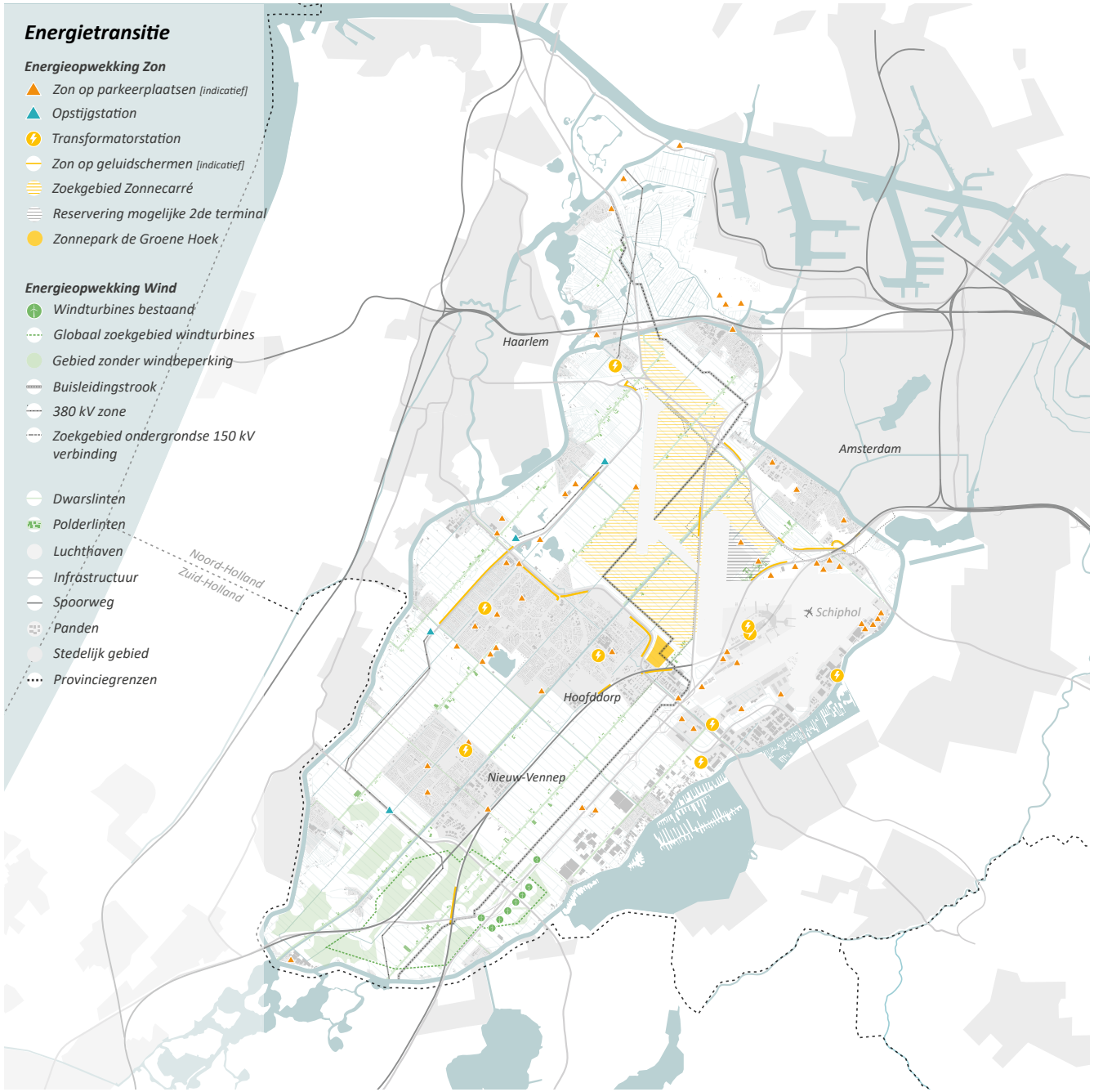
Voor windturbines sluiten we aan bij het provinciale beleid. Zie de provinciale omgevingsverordening voor beleid en regelgeving.

Opwek wind

In de structuurvisie was een groot zoekgebied voor wind aangewezen in de zuidelijke Haarlemmermeer. We willen deze zoekzone beperken tot het gebied tussen Hoofdvaart en de A4, op voldoende afstand van woonkernen en Ringdijk om nadelige effecten voor dorpen en landschap te beperken. Door luchtvaart(regelgeving) zijn er weinig mogelijkheden voor hoge windturbines. De ligging in het Haarlemmermeerse deel van het Groene Hart maakt zorgvuldige inpassing van groot belang. Als er een gedragen plan is waarin onder andere veiligheid, ecologie, omgevingskwaliteit en lokaal eigenaarschap is gewaarborgd, zal de gemeente aan de provincie vragen om een windenergiegebied aan te wijzen. Reclame-uitingen op windturbines staan wij niet toe.

Grootschalige energieopwekking voor wind concentreren we. Dit om versnippering en een negatieve impact op het landschap te voorkomen. Een enkele lage turbine tot 15 meter ashoogte op een boerenerf kan mogelijk passen bij de agrarische uitstraling. Lage turbines op grote schaal of in lijnopstellingen hebben een grotere impact op het landschap. Voor lage turbines in het buitengebied bekijken we eventuele mogelijkheden in overleg met de provincie. We houden daarbij rekening met de negatieve effecten van geluid, slagschaduw en het effect op natuur.

Zowel voor opwek door zon als opwek door wind hebben we de eis van het Rijk voor 'lokaal eigenaarschap' uitgewerkt in het Beleidskader lokaal eigenaarschap in zon- en windprojecten (2021).



Warmtevisie en wijkuitvoeringsplannen
Het beleid voor het aardgasvrij maken van de gebouwde omgeving staat in de Warmtevisie (2021). Hierin geven we aan wat de voorkeursoplossingen per wijk zijn en wanneer we met deze wijk aan de slag gaan voor de transitie naar een nieuwe warmtebron. Aan de hand van de warmtevisie willen we zoveel mogelijk gezamenlijk met de inwoners, de maatschappelijke partners en de netbeheerder een specifiek wijkuitvoeringsplan gaan opstellen.

We gaan gebouwen stap voor stap verduurzamen. Daarmee is de kans groter dat we op korte termijn meer CO2 besparen en is het op lange termijn gemakkelijker om gebouwen ook de laatste stap naar aardgasvrij te laten maken. Hierbij willen we initiatieven vanuit inwoners zoveel mogelijk ondersteunen. Om te zorgen dat dit allemaal op een betaalbare, haalbare en duurzame manier gebeurt, maken we deelbeleid voor de warmtevisie: wat kan waar en onder welke voorwaarden? Bijvoorbeeld beleid voor biomassa, bodemenergie, warmtenetten en datacenters. We zullen dit beleid zoveel mogelijk in relatie tot economische ontwikkeling, omgevingskwaliteit, wonen, milieu, sociaal welzijn en gezondheid opstellen.

Wat is daarvoor nodig?

De netbeheerders (Liander, Stedin en TenneT) zijn verantwoordelijk voor de energie-infrastructuur in Haarlemmermeer. Om de kosten en de landschappelijke impact van de energietransitie zo beperkt mogelijk te houden is samenwerking met netbeheerders belangrijk. Zo hebben onze keuzes voor alternatieve energiebronnen, ruimtelijke keuzes en beleid direct invloed op de ontwikkeling, ruimtelijke vraag en kosten van de energie-infra. Daarnaast is samenwerking nodig om de planningen zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. Ook het Rijk stuurt op energie-infrastructuur in het Programma Energiehoofdstructuur. Wij zorgen dat onze belangen hierin gewaarborgd worden.

Verder zijn onder andere de volgende onderdelen nodig om de energietransitie verder invulling te geven:
- Beleidsontwikkeling met betrekking tot duurzame warmtebronnen.
- Ontwikkelen van beleid met betrekking tot warmtenetten en het integreren van warmte-infrastructuur in ruimtelijke planvorming.
- Een versnelling in energiebesparing en duurzame opwek bij woningen en andere gebouwen.
- Participatie in de planvorming en uitvoering van projecten binnen de energietransitie.
- Beleid voor het ruimtelijke ordenen van ondergrond.
- Visie op energienetwerk inclusief onderstations en bijbehorende ondergrondse kabelverbindingen.

Lees meer over: economie, openbare ruimte, wonen, geluid, milieukwaliteit, lucht, gezondheid, ondergrond, stedelijk programmeren, datanetwerk, datacenters, klimaat, mobiliteit, grondstoffen, circulariteit en afval, omgevingskwaliteit

Datanetwerk en virtueel netwerk

Ruimtelijk economische structuur, mobiliteit, wonen en woonomgeving, economie

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Digitalisering van de samenleving neemt snel toe. Gemiddeld gebruiken mensen ruim twee uur per dag hun smartphone. Daarbij gebruiken we bijna altijd het internet. Ook veel andere consumentenproducten worden steeds slimmer. De deurbel, de lampen in huis, de wasmachine: ook die worden aan het internet gekoppeld. Deze trend zal zich door blijven zetten, want steeds meer sectoren passen de mogelijkheden van digitalisering en gebruik van data toe. Bijvoorbeeld voor zorg op afstand zodat ouderen langer zelfstandig kunnen wonen. Bruggen worden steeds vaker op afstand bestuurd en gemonitord. En nieuwe auto's worden rit na rit slimmer doordat de data die ze verzamelen direct wordt gebruikt om van te leren. Door de coronapandemie heeft digitalisering nog een verdere vlucht genomen en zijn in korte tijd veel meer mensen digitale middelen intensiever gaan gebruiken.

Verzameling en gebruik data

Zonder dat we het door hebben wordt er in de openbare ruimte al veel data verzameld en gebruikt. Bijvoorbeeld geo-informatie bij foto's en socialmediaberichten, aanwezigheidssensoren in straatverlichting, of het meten van het aantal passerende klanten door vastgoedeigenaren en winkelketens op basis van signalen afgegeven door smartphones. In sommige gevallen wordt het gebruikt om gedrag te sturen, bijvoorbeeld ten behoeve van veiligheid bij grote evenementen. Maar ook voor commerciële doeleinden kunnen mensen onbewust in hun gedrag gestuurd worden.

Als het over personen gaat wordt die data over het algemeen geanonimiseerd of geaggregeerd zodat het niet te herleiden valt naar het individu. Maar door verschillende geanonimiseerde bronnen te combineren kan dat onverhoopt toch tot een persoon leiden. Daarmee kan de privacy in het gedrang komen.

Data over de staat van onderhoud van infrastructuur of het openbaar groen kunnen ook verzameld worden. Daarmee kan onderhoud in de openbare ruimte gerichter worden uitgevoerd. Ook onderhoud kan slimmer worden doordat er bijvoorbeeld meer inzicht komt hoe een brug veroudert. Zo kunnen er preventieve onderhoudsmaatregelen genomen worden waardoor overlast en kosten beperkt blijven.

Ook de huidige milieukwaliteit kan worden gemonitord. Er zijn steeds meer burgermeetnetten waar inwoners zelf metingen gaan uitvoeren. Zo kunnen kwetsbare groepen gerichter gewaarschuwd worden als de luchtkwaliteit onvoldoende is of als hittestress in sterke mate aanwezig is. Zo kunnen mensen bijvoorbeeld een andere wandelroute kiezen waarbij ze minder worden blootgesteld aan gezondheidsrisico's.

De gemeente heeft samen met andere overheden en bedrijven een manifest (TADA) getekend om goed gebruik van data en technologie in de gemeente na te streven. Het geeft handvatten over inclusiviteit, zeggenschap, legitimiteit, controle, transparantie en eigenaarschap.

Virtuele datanetwerken

Social media laten mensen met elkaar in contact komen. Via deze platforms kunnen ook doelgerichte of vluchtige contacten ontstaan. Zo kan met een buurt-Whatsappgroep de sociale veiligheid en samenhang in een straat vergroot worden. Een initiatief financieren via een crowdfundingplatform gaat net zo gemakkelijk als het delen van een auto of een avondmaaltijd.
Dit soort nieuwe netwerken vergroten het organisatievermogen van inwoners, ondernemers en organisaties. Ze kunnen meer en andere mensen bereiken dan voorheen. Het verbreedt ook de mogelijkheden om als inwoner te participeren in projecten of beleidsvorming van de overheid. En andersom, de overheid kan gemakkelijker participeren in initiatieven van inwoners. Deze onlinediensten concurreren met de huidige sociale en economische structuren zoals (sport)verenigingen en lokaal mkb. Het wordt bijvoorbeeld steeds gewoner om voor een korte periode ergens voor in te schrijven omdat je die sport wil beoefenen of een bepaalde maaltijddienst wilt afnemen. Dat maakt het lastiger om lokale structuren duurzaam in stand te kunnen houden.

Toch zijn de virtuele netwerken niet voor iedereen. Er zijn verschillende mensen die niet actief mee kunnen of willen doen. Bijvoorbeeld ouderen die niet hebben leren omgaan met deze nieuwe technologieën, mensen die ziek zijn, visueel beperkt of verstandelijk gehandicapt. Maar het kan ook vanwege een bewuste keuze in verband met gezondheid, privacy of tijdsbesteding.

Diensten die alleen digitaal te gebruiken zijn, zijn dus niet altijd even inclusief. De gemeente Haarlemmermeer volgt de landelijke webrichtlijnen om de digitale dienstverlening zoveel mogelijk inclusief te laten zijn. Daarnaast blijft de offlinedienstverlening in stand.

Fysieke datanetwerken

Om alle digitale en virtuele ontwikkelingen mogelijk te maken is ook een fysieke infrastructuur nodig om toegang tot het internet te krijgen. In Haarlemmermeer zien we belangrijke onderdelen van die fysieke datanetwerken terug: glasvezel, zendmasten en datacenters.
De verscheidenheid aan toepassingen vraagt om andere snelheden en verbindingszekerheid om de gegevens uit te wisselen. In de afgelopen jaren is bijvoorbeeld het draadloze *LoRa (Long Range)* netwerk in Haarlemmermeer uitgerold. Daarmee kunnen sensoren en apparaten die niet constant internet nodig hebben, maar wel af en toe data uitwisselen, op een energiezuinige manier over een lange afstand toch draadloos verbinding maken.

Voor *augmented reality*, medische voorzieningen of om auto's met andere voertuigen en de weginrichting te laten communiceren, is een continue verbinding nodig met het internet waarbij veel data uitgewisseld wordt. Hiervoor is een hoogfrequent netwerk nodig. Het huidige 4G-netwerk loopt voor dit soort toepassingen tegen zijn grenzen op. Het verwachte volgende generatie mobielnetwerk – 5G – maakt dit wel mogelijk.
Glasvezel in het buitengebied is in de nabije toekomst noodzakelijk om het 5G mobiele netwerk te laten functioneren. Grote zendmasten (5 meter of hoger) voor 5G zijn in ons zendmastenbeleid (2014) mogelijk maar vergunningplichtig. Daarnaast zijn voor de uitrol van het 5G- netwerk ook zogenaamde *'small cell'* antennes nodig. Deze kleine antennes zorgen voor de hoge snelheden. Een aanpassing van de Telecommunicatiewet verplicht gemeenten deze *small cell* antennes uit het 5G-netwerk te faciliteren. Waarschijnlijk zijn deze kleine antennes alleen binnenstedelijk bij hogere dichtheden nodig en zullen ze dichter bij het straatniveau worden gepositioneerd. Hoe de antennes in het straatbeeld ingepast gaan worden is nog niet duidelijk. In veel gevallen zullen netwerkproviders gebruik moeten gaan maken van infrastructuur die in beheer en eigendom is van de gemeente. Dat vraagt om nieuwe ontwerpprincipes en afspraken.

Met de vestiging van satellietschotels voor internetverbindingen gaan wij terughoudend om. Voor telecommunicatie is glasvezel in de grond de beste oplossing door het geringe ruimtebeslag en door snelheid en veiligheid. Op den duur zal het bestaande kopernetwerk in onbruik raken. Glasvezel is de afgelopen jaren in de grotere kernen en op de meeste bedrijventerreinen aangelegd. Een marktpartij legt in het buitengebied en in een aantal kleine kernen glasvezel aan.

Datacenters

Datacenters zijn essentiële onderdelen van de datanetwerken. In de afgelopen tien jaar zijn steeds meer bedrijven hun private servers gaan verplaatsen naar centrale datacenters en gebruik gaan maken van clouddiensten. Een groot deel van deze datacenters wil gevestigd zijn rond grote internetknooppunten zoals de Amsterdam Internet Exchange (AMS-IX). Ze kunnen daarmee snellere verbindingen leveren. Een deel van deze datacenters zijn in Haarlemmermeer gevestigd.
Met de te verwachten komst van 5G en technieken als *virtual* en *augmented reality* wordt de noodzaak groter om meer rekenkracht in de buurt van de eindgebruiker te krijgen *(edge computing)* om de vertraging zo veel mogelijk te beperken. Deze ontwikkeling zorgt ervoor dat naast de grotere centrale datacenters er ook kleinere decentrale datacenters in de buurt van woonkernen en bedrijventerreinen gaan komen.

Small cells

Small cells zijn een van de typen antennes in een 5G-netwerk. Deze versturen hun signalen op een hoge frequentie waardoor het bereik veel kleiner is dan bij de huidige 4G-antennes: maximaal 250 meter. Deze signalen gaan niet door bomen, muren of ander objecten heen. Het is daarom de verwachting dat voor een goede dekking een fijnmazig netwerk van antennes in de openbare ruimte nodig is. Ook in gebouwen worden mogelijk 5G-antennes geplaatst. Een van de mogelijkheden is om deze antennes in lantaarnpalen en in bushokjes te plaatsen. De traditionele lantaarnpalen krijgen alleen 's avonds stroom als de lichten moeten branden. Met de toevoeging van 5G-antennes en andere functies (zoals laadinfrastructuur) zal er constant elektriciteit moeten zijn. Dat betekent dat de lantaarnpalen op een andere manier moeten worden geschakeld en dat er ook een glasvezelverbinding aangelegd moet worden. Ook gaan deze antennes de gebruiker gericht aanstralen. Dat betekent dat locatiebepaling van mobiele telefoons op basis van de zendmastinformatie veel nauwkeuriger kan. Dat kan mogelijk ook weer effect hebben op de privacy van gebruikers. Hun locatie en snelheid is zonder eigen controle veel gedetailleerder te volgen.

Datacenters van de AMS-IX zijn een belangrijk onderdeel van de economische structuur binnen onze metropoolregio. Het aantal datacenters in Haarlemmermeer is groot en het aantal nieuwe aanvragen stijgt. Datacenters vormen daarbij een bijzonder zware belasting voor de capaciteit van het energie-infrastructuur. Datacenters en de benodigde energie-infrastructuur leggen een enorm beslag op de bovengrondse en ondergrondse ruimte. Voor de groei aan datacenters is beleid opgesteld om deze zo goed mogelijk te accommoderen. We clusteren datacenters op locaties waar in potentie voldoende elektriciteit beschikbaar is. In Haarlemmermeer willen we dat op Schiphol-Rijk, Corneliahoeve, Schiphol Trade Park en Polanenpark. Lees meer over de strikte voorwaarden die wij stellen aan de vestiging van datacenters ten aanzien van het ruimtebeslag, landschappelijke inpassing, energieverbruik en duurzaamheid in het Datacenterbeleid.

Gezondheidseffecten

Rondom nieuwe draadloze technologieën zijn vaak zorgen over de effecten van de elektromagnetische straling op de gezondheid. Om gezondheidsrisico's te voorkomen moeten alle zendmasten en andere draadloze communicatieapparatuur aan de blootstellingnormen voldoen. Deze normen geven aan hoe sterk een elektromagnetisch veld van een apparaat moet zijn. Daar is een extra veiligheidsmarge in opgenomen. Door de jaren heen is de kracht van straling van zendmasten steeds verder afgenomen. Lees meer over: straling

Wat willen we bereiken?

- Inwoners en ondernemers hebben de mogelijkheid om te beschikken over snel internet.
- Digitale diensten die wij zelf aanbieden worden zo inclusief als mogelijk voor onze inwoners en ondernemers.
- Data die in de publieke ruimte worden verzameld, of data die door de gemeente of in opdracht van de gemeente worden geproduceerd zijn zoveel mogelijk vrij en openbaar toegankelijk voor inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties.
- De netwerken in onze fysieke leefomgeving worden zo ingepast en georganiseerd dat er geen sprake is van verrommeling, inefficiënt ruimtegebruik of andere nadelige effecten voor de leefomgeving.
- Het is duidelijk waar en waarom wij data verzamelen en hoe mensen inzicht krijgen in deze data die over hen verzameld is.
- Inwoners en bezoekers hebben de keuze of hun data wordt verzameld in de publieke ruimte voor commerciële doeleinden of digitale diensten van de gemeente.
- Wij gaan sturen op de vestigingslocaties, inpassing en vergroening van datacenters. Hierbij willen we alleen de meest innovatieve en duurzame datacenters faciliteren.
- Ook stellen een maximum aan de aansluitcapaciteit en het ruimtegebruik voor datacenters en sluiten we datacenters uit op locaties waar we ze niet willen. Hierdoor blijft er voldoende aansluitcapaciteit voor andere sectoren en houden we ruimte voor andere soorten bedrijvigheid op onze bedrijventerreinen.

Wat gaan we doen?

Met de metropoolregio werken we samen aan nieuw beleid voor zendmasten, ook de GGD is daarbij betrokken voor eventuele zorg over gezondheidsaspecten. Zo nodig passen wij ons eigen zendmastenbeleid aan. We blijven ons inzetten voor een gemeentedekkend glasvezelnetwerk. We passen ons datacenterbeleid toe en zorgen dat we onze ambities behalen. We passen netwerken goed in; zowel bovengronds als ondergronds. We onderzoeken wat er nodig is aan ruimtelijke ordening voor de ondergrond. Bij relevante aanbestedingenpassen we de principes van TADA toe.

Wat is daarvoor nodig?

Mogelijk aanpassing van het beleid om 5G te kunnen accommoderen. Dit zal in relatie met de LIOR moeten worden gedaan omdat er meer integratie met (bestaand) straatmeubilair zal plaats gaan vinden. Voor de aanleg van de extra netwerken zal, met name vanwege de grote druk vanuit de toename aan energie-infrastructuur, ook specifieke ruimtelijke ordening voor de ondergrond moeten komen.

Lees meer over: economie, energie, gezondheid, straling, ondergrond, stedelijk programmeren, openbare ruimte

Toerisme en verblijf

Economie, wonen en woonomgeving, natuur en landschap

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Toerisme en vrijetijdsactiviteiten

Toerisme in Haarlemmermeer maakt een steeds groter onderdeel uit van de economie van Haarlemmermeer. De aanwezigheid van de luchthaven Schiphol, de nabijheid van en goede bereikbaarheid van grote steden in de Randstad en de vele internationale bedrijven zorgen voor een grote vraag naar slaapgelegenheid. De groei van het toerisme wereldwijd en de groei van het aantal passagiers van Schiphol maakt dat de vraag naar verblijfsaccommodatie groot is. Door de coronapandemie is het aantal toeristen enorm gedaald, maar dat zal zich naar verwachting wel herstellen. Een toerist denkt niet in gemeentegrenzen, maar zoekt de plek die het beste uitkomt om zijn doel te bereiken. De uitstekende verbinding met de omgeving betekent dat de hotels in Haarlemmermeer een goede uitvalsbasis zijn.

De vraag naar vrijetijdsactiviteiten groot. Dit uit zich in het grote aantal evenementen dat plaatsvindt, waaronder grote meerdaagse internationale muziekfestivals (Mysteryland, Awakenings). De fysieke en beleefbare ruimte voor evenementen is echter beperkt. Desalniettemin zijn er op lokaal niveau vele evenementen en bestaande culturele mogelijkheden op allerlei typen locaties.

De centrale ligging van Haarlemmermeer zorgt eveneens voor een toename van grote indoorevenementen. Het aantal commerciële vrijetijdsvoorzieningen (leisure) zoals escaperooms en klimparken stijgt. De ontwikkeling van stadscentrum Hoofddorp en Amsterdam Styles Outlet op het terrein van Sugar City trekt meer winkelend publiek uit de omgeving. Zakelijk toerisme zoals congressen en meetings zal gestaag blijven toenemen. In het buitengebied van de gemeente zijn steeds meer vormen van agro-toerisme te vinden (kamperen bij de boer, boerenlandwinkels, Bed & Breakfast). Toerisme wordt op dit moment niet gezien als een bedreiging voor de leefbaarheid, al zijn de grenzen op sommige plekken wel in zicht. Zeker als het gaat om toegankelijkheid van gebieden en de overlast vanwege geluidsactiviteiten. Veel deelsectoren binnen toerisme en recreatie hebben vanwege de coronacrisis te maken met terugval. De internationale markt is grillig en onzeker, grootschalige voorzieningen hebben het moeilijk. De nadruk is (tijdelijk) meer op lokaal komen te liggen. We willen Haarlemmermeer meer versterken als bestemming. We willen bewoners en bezoekers meer bekend maken met de mogelijkheden binnen de gemeente en ze vooral een mooie beleving van de gemeente geven. Het verder ontwikkelen van een sterke vrijetijdssector geeft juist betekenis aan het wonen, werken en recreëren in de gemeente. Onze inzet geeft hier invulling aan.

Verblijfsaccommodatie

Haarlemmermeer is met ruim 8.000 hotelkamers, na Amsterdam, de 2e hotelgemeente van Nederland. De meeste hotels zijn gevestigd rondom Schiphol en in Hoofddorp. Tot en met 2019 is het (zakelijk) toerisme en het aantal hotelovernachtingen flink toegenomen. De coronapandemie heeft ervoor gezorgd dat de gemiddelde bezettingsgraad van de hotels in Haarlemmermeer is gedaald van ongeveer 80% naar ongeveer 15%. De verwachting is wel dat de hotelmarkt zich hersteld, maar dat pas rond 2024 het aantal hotelovernachtingen weer op het niveau van 2019 zit.

Behalve naar de grotere hotels vindt de toerist ook steeds meer de weg naar kleinschaligere verblijfsaccommodaties als bed and breakfasts. De grotere en kleinere verblijfsaccommodaties dragen bij aan de economische ontwikkeling van Haarlemmermeer en zijn belangrijk voor Schiphol en congrescentra. Daarnaast levert dit werkgelegenheid op en heeft het een spin-off effect op commerciële voorzieningen.

Wat willen we bereiken?

We willen vooral inzetten op de mogelijkheden die toerisme biedt voor werkgelegenheid, verbinden en ontwikkelingen van inwoners en bedrijven. Haarlemmermeer verwelkomt bezoekers, omdat die helpen om diverse voorzieningen, zoals winkels, op peil te houden. De samenhang van het toeristische product met de diverse beleidsterreinen zoals sport, recreatie, cultuur uit zich in een aanbod voor bewoners en bezoekers met een grote belevingswaarde.

Met ons beleid voor verblijfsaccommodaties willen we zorgen dat ons eigen toeristisch aanbod wordt versterkt. We streven naar een toekomstbestendig, evenwichtig en gediversifieerd aanbod van verblijfsaccommodaties in Haarlemmermeer.

Van belang is dat we onze inwoners als een belangrijke doelgroep zien. Ook voor inwoners is er veel te ontdekken en te beleven. We willen ook dat toeristische activiteiten maken dat inwoners trots op hun gemeente zijn.

Hotelconcentraties bieden mogelijkheden om leisure toe te voegen, zodat gasten meer activiteiten kunnen ondernemen in de directe omgeving. Met name herhaalbezoekers hebben daardoor minder de neiging om naar drukke toeristische steden zoals Haarlem en Amsterdam te gaan. Bewoners hebben hier baat bij, omdat er meer vrijetijdsmogelijkheden dichtbij huis ontstaan.

Een groenblauw netwerk vormt de onderlegger voor routestructuren die de verbinding vormen tussen de verschillende kernen, landschappen, groengebieden en attracties. Aantrekkelijke routes maken de diversiteit en de rijke cultuurhistorische geschiedenis van Haarlemmermeer beleefbaar.

Wat gaan we doen?

De maximale capaciteit in de bestaande recreatiegebieden in Haarlemmermeer voor grootschalige evenementen is bereikt. Met de ontwikkeling van PARK21 is uitbreiding met een grootschalig evenemententerrein mogelijk. Functiemenging in centrale werkgebieden door het toevoegen van leisure en horeca, zorgt voor extra levendigheid en daarmee leefbaarheid. Onder voorwaarde van voldoende bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid biedt PARK21 ruimte voor de ontwikkeling van grootschalige commerciële vrijetijdsvoorzieningen (diverse vormen van dag- en verblijfsrecreatie). Op korte termijn is er vooral ruimte voor kleinschalige ontwikkelingen die lokaal en regionaal van aard zijn.

De Ringvaart ontwikkelt zich bij Buitenkaag en Rijsenhout als aantrekkelijk watersportgebied. Binnen de polder wordt het water ook benut voor diverse routes.

De recreatiegebieden in het noorden van de gemeente, met name Spaarnwoude/Houtrak, ontwikkelingen zich verder tot een belangrijke regionale dagrecreatieve voorziening voor bewoners van de omliggende dorpen en steden. Van verplaatsing van de passagiersterminal voor cruiseschepen naar Haarlemmermeers grondgebied zal geen sprake zijn.

Erfgoed en cultuur willen we toegankelijk en beleefbaar maken voor bewoners en bezoekers en verbinden met (interactieve) routes. We onderzoeken hoe de trekvaart Haarlem-Amsterdam weer een rol kan krijgen bij de pleziervaart. Halfweg krijgt daardoor de potentie weer een belangrijke pleisterplaats te worden. De stationsomgeving van Halfweg biedt kansen als entree voor het recreatiegebied Houtrak, onderdeel van Spaarnwoude. Halfweg heeft aantrekkelijke historische kenmerken; het sluisje, het stoomgemaal, het industrieel erfgoed Sugar City, de bakermat van Rijnland. Alle ingrediënten zijn aanwezig om het cultuurhistorisch erfgoed in Halfweg tot bloei te laten komen. Ook de Ringvaart, de polderlinten met boerderijen, de Haarlemmermeerse gemalen en de Stelling van Amsterdam bieden aanknopingspunten voor het vergroten van de aantrekkingskracht van ons erfgoed.

Hotelontwikkeling

Gezien de grote gevolgen van de coronapandemie voor de hotelsector zetten we in het verblijfsaccommodatiebeleid tot 2025 op behoud van de bestaande hotels. Dit betekent dat we voorlopig geen nieuwe hotelontwikkelingen zullen toestaan, behalve die nu in de pijplijn zitten of in het bestemmingsplan mogelijk zijn. We blijven dus een ‘pas op de plaats’ maken en hanteren een ‘hotelstop’. Initiatieven die passen in het verbreden van de hotelsector en daardoor een meer divers en evenwichtig aanbod creëren, zijn onder voorwaarden mogelijk. Hierbij denken we ook aan meer kleinschalige hotels. Ook kunnen we, als het goed onderbouwd is, meewerken aan een uitbreiding van een hotel, als dat de exploitatie daarvan ten goede komt.

Als de economie weer aantrekt en het aantal hotelovernachtingen weer toeneemt, dan hanteren we een afwegingskader voor nieuwe ontwikkelingen. Belangrijkste aspect daarbij is dat aangetoond kan worden via een (regionaal) marktonderzoek dat er ruimte is voor nieuwe hotels. Het afwegingskader voor nieuwe hotelontwikkelingen geldt voor nieuwbouw, transformatie (van kantoren) en uitbreiding van hotels. Aanvragen voor hotels worden getoetst aan de hand van een aantal (rand)voorwaarden als locatie, marktruimte, segment en doelgroep en toegevoegde waarde voor de omgeving.

Binnen de wettelijke kaders scheppen we mogelijkheden voor andere vormen van verblijfsaccommodaties als campings, camperplaatsen, bungalowparken en groepsaccommodaties. Hierbij kijken we ook naar toeristische plekken in Haarlemmermeer - in aansluiting op het toerismebeleid - en naar meer diverse en innovatieve vormen van verblijfsaccommodaties. Het gaat daarbij niet alleen om de 'gewone' toerist, maar nadrukkelijk ook om de zakelijke bezoeker, als belangrijke gast van de Haarlemmermeerse verblijfs-accommodaties. Voor bed and breakfast zijn regels op-gesteld via het bestemmingsplan 'parapluplan' wonen en beleidsregels afwijking bestemmingsplan 2020.

Wat is daarvoor nodig?

Wij voeren hiertoe de acties uit zoals opgenomen in ons beleid. Lees meer over: Verblijfsaccommodatiebeleid gemeente Haarlemmermeer 2021-2025
Lees meer over: Toerisme, evenementen en promotie 2025

Lees meer over: commerciële voorzieningen, landschap, erfgoed, economie, Ringvaart, PARK21, waterrecreatie, voorzieningen, wonen



Tijdelijke huisjes op de camping van Mysteryland in Vijfhuizen.

Sporten, spelen en bewegen

Wonen en woonomgeving, gezondheid

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

In onze gemeente hebben we een uitgebreid aanbod aan sportvoorzieningen. Daarnaast hebben wij een ruim aanbod aan speel- en sportplekken- en routes verdeeld over onze wijken en kernen.

De ontwikkelingen in de sportsector volgen elkaar echter in hoog tempo op. Sportverenigingen blijven heel belangrijk en ervaren nieuwe uitdagingen. Het ongebonden en individueel sporten is sterk in opkomst. Ook zien we steeds meer kansen om de waarde van sport en bewegen te benutten voor maatschappelijke opgaven. Sport verbindt mensen en een actieve leefstijl van jong tot oud houdt onze bewoners gezond.

Bij de schaalsprong wonen en de verdichting die dit met zich meebrengt krijgen we een ruimtelijke uitdaging om een goede plek te vinden voor de benodigde voorzieningen. De nieuwe woonwijken krijgen hetzelfde voorzieningenniveau als onze bestaande wijken, om ons aantrekkelijk woonklimaat te behouden. De uitbreiding van onze maatschappelijke accommodaties komen zoveel mogelijk in en rondom de nieuwe wijken én in combinatie met de bestaande accommodaties. Met name voor de buitensportaccommodaties hebben we hierbij een ruimtelijke puzzel te gaan. Hierbij zoeken we ook kansen in dubbel ruimtegebruik met de ontwikkeling van groen- en recreatiegebieden. Een goede spreiding van speelplekken draagt bij aan de beweegvriendelijke leefomgeving en stimuleert dat bewoners, jong en oud, in beweging komen.

Door het centraal stellen van de buurtspeelplek als speel-, beweeg en ontmoetingsplek, willen we daarnaast ontmoeting stimuleren. Het is belangrijk dat alle kinderen, ook kinderen met een beperking, samen kunnen spelen in hun eigen wijk of buurt. Door de toenemende woonverdichting wordt de druk op de openbare (groene) leefomgeving steeds groter. De klimaatverandering vraagt om een andere benadering van onze speelruimte. Waar mogelijk willen we dan ook inzetten op vergroening van speelplekken. Goede speelruimte draagt bij aan bredere opgaves zoals een beweegvriendelijke leefomgeving, een gezonde groene leefomgeving, de klimaatadaptatie en een inclusieve samenleving.

Wat willen we bereiken?

Onze ambitie is om onze inwoners, bezoekers en werknemers met sport en bewegen positief gezond te krijgen. Met positieve gezondheid bedoelen we dat mensen het vermogen hebben om zich aan te passen en zelf de regie te voeren, kijkend naar de fysieke, emotionele en sociale uitdagingen van het leven.

We houden het sportvoorzieningenniveau (de accommodaties en aanbieders) voor de breedtesport in stand en we houden rekening met de aanstaande demografische ontwikkelingen. Specifieke aandacht gaat uit naar binnensport omdat we kwantitatief tegen onze grenzen aanlopen.

Ook topsport blijft een belangrijk onderdeel van onze sportinfrastructuur. We willen jong talent de kans bieden zich door te ontwikkelen en de voorbeeldfunctie van topsport voor breedtesport voortzetten. We leggen een aantal nieuwe accenten, want ten opzichte van de sportinfrastructuur loopt de beweeginfrastructuur achter. Beweeginfrastructuur leidt tot een omgeving die mensen uitnodigt en stimuleert om meer te bewegen. Inzet op actieve mobiliteit (fietsen, wandelen) is hierbij de meest logische en efficiënte keuze. Haarlemmermeer beschikt over wandel- en fietsroutes, met name in de recreatiegebieden. Aanvullend daarop gaan we de beweegvriendelijkheid van de openbare ruimte in woon-, werk- en groengebieden expliciete aandacht geven.

Met onze visie voor sport sluiten we aan bij doelen op andere terreinen zoals ruimtelijke ontwikkeling en (volks) gezondheid. De ervaring van de afgelopen jaren toont aan dat gezondheid het belangrijkste motief vormt voor volwassenen om te sporten en bewegen. Dat is de voornaamste reden waarom we ‘positieve gezondheid’ (nota Volksgezondheidbeleid tot en met 2020) in onze kijk naar de toekomst centraal zetten. Een gezonde leefstijl kan gezondheidsproblemen als overgewicht voorkomen.

Wat gaan we daarvoor doen?

We zetten in op verschillende pijlers om onze ambities te behalen:

Sportinfrastructuur: sterk en toekomstbestendig

Sport- en beweegdeelname en positieve gezondheid vraagt om voldoende, goede en bereikbare sportaccommodaties, in combinatie met vitale sportaanbieders, die daar voor zoveel mogelijk inwoners aantrekkelijke activiteiten organiseren. Dit noemen we samen de sportinfrastructuur. Die moet sterk en toekomstbestendig zijn. We onderzoeken de effecten van de aanstaande woningbouw-ontwikkelingen op de bestaande sportinfrastructuur. De verenigingsmonitor wordt herhaald om de vitaliteit van de sportaanbieders in kaart te brengen. We gaan in gesprek met nieuwe sportaanbieders waarvan de sport in opkomst is. En tot slot evalueren we ons topsportbeleid met betrekking tot groei en kernsporten.

Een uitnodigende beweegomgeving

We willen onze inwoners niet alleen voldoende ruimte en mogelijkheden bieden om te sporten, maar ook om te bewegen. Met het oog op positieve gezondheid is bewegen minstens zo belangrijk als sport. Bij de inrichting van speelplekken zetten we in op een divers sport- en beweegaanbod. Lees hier meer over bij gezondheid.

Sport- en beweegstimulering

Voor een deel van de inwoners is een goede sport-infrastructuur en een aantrekkelijke beweegomgeving voldoende. Zij vinden zelf hun weg in het Haarlemmermeerse sport- en beweeglandschap. Maar er zijn ook groepen voor wie sport en bewegen minder vanzelfsprekend is. Deze inwoners willen we actief stimuleren door de aanpak Jongeren Op Gezond Gewicht (JOGG) en walking football voor ouderen. Samen met Team Sportservice monitoren we welke groepen achterblijven in sportdeelname en wat hen hierbij in de weg staat. De resultaten benutten we voor het bepalen van doelgroepen en prioritaire wijken. We dagen daarmee de sport- en beweegsector uit in beeld te brengen welke concrete projecten en subsidies nodig zijn om ook de achterblijvende groepen aan het sporten en bewegen te krijgen en te houden. Bij de inrichting van speelplekken zetten we in op een divers sport- en beweegaanbod.

Sport als middel voor maatschappelijke opgaven

Waar de eerste drie pijlers gericht zijn op zoveel mogelijk Haarlemmermeerders regelmatig aan het sporten en bewegen te krijgen en te houden, zet pijler vier in op de positieve maatschappelijke neveneffecten. Sport en bewegen kunnen een bijdrage leveren aan buiten de sport gelegen maatschappelijke opgaven en doelen. We zien kansen op zowel individueel als collectief niveau. Sporten en bewegen kunnen een goede manier zijn om individuele inwoners in een kwetsbare situatie stappen te laten zetten qua deelnemen, leefbaarheid, sociale cohesie, arbeidsre-integratie, een gezonde leefstijl voor jongeren en zorg. Daarnaast kan de kracht van sport en bewegen op collectief niveau gericht worden ingezet om de leefbaarheid en economie van Haarlemmermeer te versterken, bijvoorbeeld door de organisatie van aansprekende (top)sportevenementen.

Speelruimteplan: "Kom in beweging"

Met ons speelruimteplan benadrukken wij het belang van kwalitatief goed ingerichte, en gevarieerde openbare speelruimte als essentieel onderdeel van de leefbaarheid van onze wijken en kernen. De komende jaren herstellen we de ontstane scheefgroei in het aanbod en streven we naar een betere verdeling van speelruimte. Speelruimte waar het fijn is om te spelen, die toegankelijk is voor een brede doelgroep, die uitnodigt tot samenspelen, bewegen en ontmoeten en die geschikt is voor het omgaan met de extremen in het klimaat. Met de komst van stadse wijken komen er andere soorten en verdeling van speelplekken en -routes.

Er zijn vijf thema's opgesteld om invulling te geven aan de visie op spelen:

- De speelbuurt: een model voor inrichting en spreiding van speelruimte.
- De beweegvriendelijke leefomgeving.
- Vergroenen van speelruimte.
- De inclusieve speelruimte.
- Participatie.

Wat is daarvoor nodig?

Lees meer over sporten en bewegen in onze Sport- en beweegvisie. Concrete doelen staan in onze nota 'Sport in beweeglijk perspectief' en de evaluatie en actualisatie van deze nota in 2013. Het vergezicht tot 2029 biedt continuïteit en zorgt ervoor dat kansrijke initiatieven ook daadwerkelijk van de grond kunnen komen. Lees meer over speelruimte in ons Speelruimteplan "Kom in beweging" speelruimte in de gemeente Haarlemmermeer.

Lees meer over: gezondheid, voorzieningen, commerciële voorzieningen, openbare ruimte, landschap, toerisme, sociaal welzijn

Maatschappelijke voorzieningen

Wonen en woonomgeving, sociaal welzijn, gezondheid

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Onder maatschappelijke voorzieningen verstaan wij: onderwijs, kinderopvang, sport, spelen, cultuur, ontmoeting, welzijn en gezondheid. Het voorzieningenniveau in onze gemeente is goed. Zo worden kinderen die starten op de middelbare school bijna altijd automatisch geplaatst op hun eerste keus. Ons ziekenhuis staat goed aangeschreven. De sportstructuur is van hoog niveau en we hebben een breed cultureel aanbod. We staan als gemeente open om het beheer en exploitatie van dorpshuizen over te nemen, als een dorp of wijk dit niet zelf kan of wil doen. Ook hebben de gebieden rondom onze kernen (of dorpen en wijken) veel verschillende ruimtes en routes voor recreatieve, ontmoetings- en sport- en speelvoorzieningen.

Wat willen we bereiken?

We willen het niveau van maatschappelijke voorzieningen de komende jaren efficiënter en optimaler inzetten. Daarnaast willen we in onze nieuwe wijken de maatschappelijke activiteiten en accommodaties realiseren op eenzelfde niveau. Om ditzelfde niveau voor de nieuwe woonwijken te bereiken gaan we niet alleen nieuwe accommodaties organiseren, maar ook het gebruik van bestaande accommodaties optimaliseren. We stemmen het voorzieningenniveau steeds af op de voorzieningen in aanpalende wijken of kernen, waaronder de dubbeldorpen.

Wat gaan we doen?

We werken aan de invulling van verschillende programmatische trends en doelstellingen. Er is een groeiende behoefte aan sporten in de openbare ruimte. We geven onze woonwijken een sociale leefomgeving door ontmoetingsroutes en -plekken te creëren in combinatie met gebouwde voorzieningen. We organiseren goed ingerichte en openbare speelruimte waar het fijn is om te spelen, die toegankelijk is voor een brede doelgroep en die uitnodigt tot samenspelen, bewegen en ontmoeten. Koploper zijn in inclusie; dat willen we doorzetten door bijvoorbeeld de fysieke toegankelijkheid te vergroten van gebouwen en activiteiten toegankelijk te laten zijn voor alle inwoners. Het cultuurgebouw gaat haar programmering weidser over onze gemeente organiseren in bijvoorbeeld dorps- en wijkcentra en scholen. Daarnaast optimaliseren we het gebruik en de exploitatie van maatschappelijk vastgoed.

Uitgangspunt is dat bezit van maatschappelijk vastgoed geen doel is. Op wijk- en kernniveau zetten we in op optimalisatie in gebruik en benutting van de maatschappelijke accommodaties. We betrekken daarbij het maatschappelijk vastgoed in onze kernportefeuille en geschikt particulier maatschappelijk vastgoed in de wijk of woonkern. Optimalisatie kunnen we bijvoorbeeld realiseren in gezamenlijk gebruik van sporthallen, door de bewegingsonderwijsbehoefte van de schoolbesturen combineren met de groeiende binnensportbehoefte van sportverenigingen in gezamenlijk gebruikte sporthallen. Deze programmatische doorontwikkeling passen we ook toe in de aanstaande gebiedsontwikkelingen. Bij de groei willen we ons voorzieningenniveau op peil houden. Hierbij is speciale aandacht voor de verdichting in relatie tot de sociale en sportieve leefomgeving; de open ruimtes tussen de nieuwe woonwijken zijn hoogstnoodzakelijk voor recreatieve en sociale invulling, zoals een Toolenburgerplas. Daarnaast ontwikkelen we de nieuwe woonwijken niet zelf, waardoor er geen opbrengsten vanuit de grondexploitaties ingezet kunnen worden voor de investeringen van de voorzieningen in gebouwen en openbare ruimtes. Die investeringen moeten we, evenals de jaarlijkse ophoging van (exploitatie- en activiteiten) subsidie die nodig is vanwege de groei van het aantal inwoners, inzetten vanuit onze eigen middelen.

Wat is daarvoor nodig?

Wij brengen vraag en aanbod van maatschappelijke voorzieningen in beeld met het Integraal Accommodatie-Plan (IAP, 2020). Daarmee optimaliseren we zowel ons maatschappelijk vastgoed. Het IAP is een werkwijze (wijkgerichte aanpak) om de vraag naar maatschappelijke activiteiten in beeld te brengen en optimaal te huisvesten. Met deze werkwijze gaan we per wijk beoordelen of de vraag en het aanbod goed op elkaar aansluiten. In ons Integraal Huisvestingsplan Onderwijsvoorzieningen (IHP, 2017) en de actualisatie van het IHP (2019) geven wij aan wat wij gaan doen op het gebied van onderwijshuisvesting.

Lees meer: openbare ruimte, speelruimte, wonen, sport en bewegen, sociaal welzijn

Sociaal welzijn

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Sociaal welzijn gaat over alle inwoners van Haarlemmermeer en over wat hen bezighoudt: hun ambities en zorgen, hun mogelijkheden en beperkingen. En dan vooral over hoe zij daar samen vorm aan geven. Dat doen zij door elkaar te ondersteunen in hun dagelijks leven, door samen initiatieven te nemen, door leuke en nuttige dingen doen, meestal zonder dat daar een professional of gemeente aan te pas komt.

De afgelopen jaren is een grote verandering in gang gezet in de organisatie van de zorg, (arbeids)deelname en ondersteuning. Doordat de gemeente sinds 2015 verantwoordelijk is voor grote delen van de zorg en voor de arbeidsdeelname kunnen we dit meer integraal en op maat voor onze inwoners leveren en hierbij de voorzieningen in wijken en kernen goed benutten. Ons beleid daarvoor is vastgelegd in 'Koersvast, steeds beter, beleidskader sociaal domein 2019-2023'.

De doelstellingen van de gemeente gericht op het sociaal welzijn van onze inwoners bereiken we alleen als ook de fysieke leefomgeving daaraan bijdraagt. We zien een toename van kansenongelijkheid en bestaansonzekerheid in de samenleving en grote gezondheidsverschillen tussen inwoners. De Raad voor Volksgezondheid & Samenleving noemt dit "complexe ongelijkheden" die niet alleen door individuele factoren en sociaaleconomische ongelijkheid worden bepaald, maar ook door omgevingsfactoren.

"Zoals we in het welzijnswerk geleerd hebben om te kijken naar de vraag achter de vraag, moeten we in relatie tot gezondheidsverschillen kijken naar de oorzaken achter de oorzaken"[2]. Collectieve maatregelen in het ruimtelijke of economische domein kunnen groot effect sorteren in het sociale domein, waar ook gezondheid deel van uitmaakt. Zo hebben in het verleden maatregelen gericht op stadshygiëne (riolering, afvalverwerking en drinkwatervoorziening) een groot effect gehad op de levensverwachting en gezondheid van inwoners in Nederland.

[2] RVS, Gezondheidsverschillen voorbij, essay, 3-10-2020

Wat willen we bereiken?

Inwoners ontwikkelen zich naar vermogen, nemen actief deel aan de samenleving en ontplooien zich optimaal. Zij krijgen - waar nodig - hulp en ondersteuning gericht op het naar vermogen en zelfstandig deelnemen aan de samenleving. De fysieke leefomgeving draagt zoveel als mogelijk bij aan deze doelstelling. Bij ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving zorgen we dat de sociale leefomgeving deze veranderingen kan bijbenen.

Wat gaan we doen?

Fysieke, sociale en virtuele netwerken zijn met elkaar verbonden en vullen elkaar aan. Waar fysieke netwerken de ruimte vormen, vormen virtuele netwerken de verbanden. Samen met de sociale netwerken vormen ze de stedelijke omgeving. Sociale netwerken zijn van betekenis voor ons welzijn. Partner, familie, vrienden, collega's en contacten in de fysieke of virtuele omgeving vormen samen het sociale netwerk. Voor mensen in een kwetsbare positie is het sociale netwerk ook een vangnet, waardoor zij zich minder eenzaam voelen en informatie of hulp kunnen krijgen. Om elkaar te kunnen ontmoeten zijn ontmoetingsruimtes nodig: buiten en binnen. De openbare buitenruimte kan aantrekkelijke ontmoetingsplaatsen bieden in de vorm van pleintjes, speelplaatsen en groen. Aandachtspunt is de toegankelijkheid, onder andere voor mensen met een beperking. Commerciële en maatschappelijke voorzieningen bieden ontmoeting, vaak gecombineerd met activiteiten. Niet te onderschatten is de betekenis van de supermarkt als ontmoetingsplaats voor met name oudere inwoners.

Virtuele netwerken zijn steeds belangrijker voor de deelname van inwoners aan de samenleving. Ze vergroten het organisatievermogen van inwoners, ondernemers en organisaties. Ze maken nieuwe vormen van ontmoeting mogelijk en ze maken informatie breder en sneller toegankelijk. Speciale aandacht vraagt nog de mate van inclusiviteit van digitale dienstverlening: is de dienst voor iedereen toegankelijk (ongeacht beperking of opleiding bijvoorbeeld)? Thuiswerken en e-health zijn alleen mogelijk met een breed toegankelijk datanetwerk.

Een gemeentedekkend glasvezelnetwerk en 5G zijn daarvoor een belangrijke voorwaarde.

Fysieke netwerken zijn bepalend voor de mate van mobiliteit van onze inwoners. We streven naar steeds beter gebruikte hoogwaardig openbaar vervoerverbindingen (HOV), die een belangrijke rol kunnen spelen bij het woon-/werkverkeer van onze inwoners. Ook streven wij naar een inclusief vervoerssysteem, waarbij vervoersarmoede wordt voorkomen. Daarvoor is een goede analyse van de te verbinden woon- en werkgebieden en van de mobiliteitsbehoefte van verschillende doelgroepen nodig. Zo kan 'vervoersarmoede'[3] onder praktisch of middelbaar opgeleiden worden voorkomen. Verder organiseert de gemeente doelgroepen-vervoer voor inwoners in een kwetsbare situatie die niet op eigen gelegenheid of met het OV naar zorg, werk of school kunnen komen. Het opheffen of plaatsen van een OV-halte nabij een woonvoorziening, zorginstelling of school kan grote gevolgen hebben voor de aanspraak die men kan maken op dit speciale doelgroepenvervoer, dat uit de WMO betaald wordt. Tenslotte bieden fietsnetwerken, wandelpaden nabij woonwijken en beloopbare en befietsbare wijken een gezond alternatief voor de auto, waardoor inwoners meer uitgedaagd worden om te bewegen (zie: gezondheid).

Een dak boven het hoofd vormt de basis van het sociaal welzijn van onze inwoners. Een problematische woonsituatie leidt vaak tot een stapeling van problemen en benodigde zorg en ondersteuning. Betaalbaar wonen is daarom een belangrijke voorwaarde voor sociaal welzijn. Er zijn ook inwoners in een kwetsbare situatie die niet kunnen wonen zonder begeleiding of zorg. Denk aan ouderen met een beperking, aan kwetsbare jongeren die niet bij hun ouders kunnen wonen, aan inwoners met een verstandelijke of fysieke beperking en aan inwoners die psychische zorg nodig hebben. Voor deze inwoners zijn woningen en geclusterde woonvormen nodig in de wijk. De vraag naar geclusterde woonvormen voor ouderen en mensen met een lichamelijke beperking verdubbelt in de komende 20 jaar. Als we niets doen zal er in 2040 een tekort zijn van 980 plekken in voorzieningen met 24 uurszorg, en een tekort aan 2195 geclusterde woningen (zonder zorg). Voor mensen met een verstandelijke beperking zullen we in 2040 een extra vraag van 440 woonplekken hebben. Voor inwoners die beschermd wonen met psychische hulp wordt een tekort van 110 woonplekken verwacht.[4]

Aandachtspunt is de mogelijke concentratie van kwetsbare inwoners in wijken met veel sociale huur. Dat is onwenselijk vanuit het oogpunt van leefbaarheid en veiligheid. We moeten goed kijken naar de draagkracht van wijken en naar de acceptatie van inwoners met een beperking in de wijk. Vaker thuiswerken kan positieve gevolgen hebben op sociaal vlak. Het maakt de combinatie van werk en (mantel) zorgtaken in de wijk of thuis mogelijk eenvoudiger. Ook maakt dit onze wijken levendiger doordat lunchwandelingen in de eigen omgeving plaatsvinden. Het mengen van functies – zoals stedenbouwkundig en economisch wenselijk op specifieke plaatsen – kan eveneens voor meer levendigheid en ruimte voor ontmoeten in de wijk zorgen. Voorkomen moet worden dat dit bestaande voorzieningencentra uitholt. De energietransitie vraagt om collectieve verduurzaming in wijken. Ook de eigenaar-bewoners met beperkte middelen en de huurders in de wijk worden daarbij in staat gesteld om mee te doen. Zo kan 'energiearmoede'[5] worden voorkomen. Verduurzaming levert bovendien veel meekoppelkansen op om de leefbaarheid in een wijk te vergroten. Denk aan woonaanpassingen om langer thuis te kunnen wonen, veiligheid en geluidsisolatie.

We vergroten onze klimaatadaptiviteit onder meer door het verminderen van hittestress. Dit heeft ook veel effect op onze gezondheid en de leefbaarheid van woongebieden. In Haarlemmermeer gaan we meer hoogstedelijk bouwen en in de toekomst wellicht verder verdichten in bestaande wijken en kernen. Daarmee wordt het verminderen en voorkomen van hittestress een grote opgave in deze gebieden.

Wat is daarvoor nodig?

Gemeente en partners voeren samen sociaal beleid uit. De fysieke leefomgeving kan de juiste voorwaarden scheppen om sociaal welzijn mogelijk te maken. We wegen de impact op de sociale leefomgeving mee bij veranderingen in de fysieke leefomgeving en gaan actief op zoek naar "meekoppelkansen" en naar collectieve maatregelen in de fysieke leefomgeving die ten goede komen aan het sociaal welzijn en de gezondheid van alle inwoners van Haarlemmermeer. De fysieke leefomgeving moet op korte én lange termijn voldoen aan de veranderende omstandigheden en behoeften van bewoners en gebruikers. Dat betekent "plannen van het ongeplande" door gebruik te maken van "overmaat" (ruimtelijke reserveringen voor nog onbekende voorzieningen in de toekomst) en door woningen, voorzieningen en openbare ruimte geschikt te maken voor flexibel gebruik in de toekomst.

Lees meer over: gezondheid, voorzieningen, economie, wonen en woonomgeving, Sociale kaart

[3] Vervoersarmoede: wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden (ook in termen van kosten en tijd) niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen.

[5] Energiearmoede: wanneer huishoudens over een laag inkomen beschikken in combinatie met hoge energielasten dan wel een woning van energetisch onvoldoende kwaliteit.

[4] Companen, Huisvestingsopgave wonen met zorg gemeente Haarlemmermeer, 2020

Grondstoffen, circulariteit en afval

Waar staan we? Wat is er aan de hand?

Een toekomstbestendige economie houdt rekening met de eindigheid van grondstoffen en de belasting van het gebruik van grondstoffen op de leefomgeving. In Haarlemmermeer is hier al geruime tijd aandacht voor. Onder andere door het stimuleren van de circulaire economie. Dat is een economie waarin de waarde van grondstoffen centraal staat door er zuinig mee om te gaan en te voorkomen dat ze verloren gaan. De circulaire economie kan ook bijdragen aan het behalen van andere opgaven zoals het beperken van klimaatverandering, diversificatie van de economie, energietransitie, biodiversiteit en kringlooplandbouw. De nauwe samenhang van deze transities vraagt om een integrale aanpak.

Circulaire economie, net zoals duurzaamheid in een bredere betekenis, is een doorsnijdend thema in de opgaven van onze gemeente en in de regionale ambities van een toekomstbestendige metropoolregio. In regionaal verband bundelt Haarlemmermeer gezamenlijke overheidskracht en is de MRA samenwerkingspartner op gemeentegrens overstijgende onderwerpen, die raken aan de (internationale) positie, de innovatiekracht en de toekomstbestendigheid van de gemeente en regio. Toekomstbestendigheid is een 'richting wijzend' principe dat centraal staat in het programma Circulaire Economie van de MRA. Het regionale programma focust op de materialen-en grondstoffenstromen, inkoop en opdrachtgeverschap en gebiedsontwikkeling en sluit aan bij het Rijksbeleid.

Het Rijk heeft de doelstelling om in 2050 de economie alleen nog te laten draaien op herbruikbare grondstoffen, waaronder ook woningbouw valt Dat betekent dat de economie niet afhankelijk is van fossiele grondstoffen en dat alle producten herbruikbaar zijn. Circulaire economie is naast doorsnijdend ook een verbindend thema. De verbinding die nodig is tussen de verschillende actoren in de grondstoffencyclus ontstaat alleen als gemeente, regionale partners en bedrijfsleven daar gezamenlijk de schouders onder zetten. Op lokaal en regionaal niveau is de gemeente een logische speler om de verschillende partijen bij elkaar te brengen, te activeren en te faciliteren. Wij kunnen hieraan bijdragen als: eigenaar en aanbieder van grondstoffen; afnemer van circulaire producten via inkoop- en aanbesteding; aanjager; regelgever en vergunningverlener.

Circulariteit vraagt ook om (ontwikkel- en experimenteer) ruimte. Zowel fysiek, juridisch en financieel. Om circulariteit in de praktijk mogelijk te maken zijn namelijk nieuwe businessmodellen nodig waarin waarde wordt gehecht aan langere levensduur van producten, hergebruik van materialen en het besparen op materialen. Bijvoorbeeld door in te zetten op diensten en gebruik in plaats van bezit, of meer onderlinge afhankelijkheid in de keten. Om deze businessmodellen van de grond te krijgen zal er aan de voorkant geïnvesteerd moeten worden. Dat kan zijn om de verdienmodellen om te buigen, maar ook om werkplaatsen te realiseren waar producten worden gerepareerd of om marktplaatsen te creëren voor specifieke grondstofstromen. Een belangrijke grondstofstroom is bouw- en sloopafval. Dit is afval dat CO2-intensief is door het gebruik van beton en het gewicht. Met de Gemeentelijke Prestatierichtlijn (GPR) wordt in bepaalde mate al sturing geven aan het gebruik van duurzame en toekomstbestendige materialen waarmee circulariteit van gebouwen toegankelijker wordt. Maar dat is nog onvoldoende om tot echt circulaire bouw te komen.

Afval zit op dit moment nog het einde van een de grondstoffenketen. Om naar een volledig circulaire economie te gaan zullen we ons afval weer als grondstof in gaan zetten. Het landelijk programma VANG (Van Afval Naar Grondstof) heeft als doelstelling een hoeveelheid huishoudelijk restafval van maximaal 100 kg per inwoner per jaar in 2020 (inclusief grof afval) en het Landelijk Afvalbeheerplan 3 (LAP 3) streeft naar maximaal 30 kg per inwoner per jaar in 2025. Het Rijk gaat verdergaande plannen ontwikkelen om milieuvervuilend gedrag tegen te gaan, bijvoorbeeld door een hogere belasting op het storten en het verbranden van afval. Er wordt veel buitenlands afval in Nederland verbrand, omdat de EU het storten van afval strenger aanpakt en Nederlandse verbrandingsovens capaciteit hebben. Deze ontwikkelingen leiden tot een verhoging van de prijs van het verbranden van afval.

Wat willen we bereiken?

- We willen in Haarlemmermeer onderdeel zijn van een duurzame economie waarin grondstoffen worden hergebruikt.
- We kopen circulair in om het gebruik van primaire grondstoffen te beperken en innovatie te stimuleren.
- We richten een inzamelsysteem in dat inwoners helpt de hoeveelheid restafval te verminderen en afval te scheiden.

De transitie naar een circulaire economie is een langjarig proces. Het vraagt om een fundamentele en structurele verandering van de manier waarop we produceren, distribueren en consumeren. Het bundelen van krachten en expertise staat centraal en bepaalt in belangrijke mate ook de snelheid waarin bijgedragen kan worden aan de lange termijndoelstelling van het terugdringen van restafval en van het gebruik van primaire grondstoffen. Haarlemmermeer werkt daarin samen in de Metropoolregio Amsterdam.

De afgelopen jaren is verkend welke kansen er liggen voor business cases. Gebleken is dat de MRA-samenwerking bij de aanpak van materiaalstromen noodzakelijk is. Niet zozeer om op deze schaal te komen tot renderende business cases, maar veel meer om met elkaar te komen tot strategische beleidskeuzes, de implementatie daarvan en transitie van sectoren. Dit geldt niet alleen voor een (circulaire) aanpak voor afval, maar ook voor biomassa, voedsel en voor circulair bouwen & slopen. Inzet van deze materiaalstromen vraagt om ondersteuning via data (bijvoorbeeld via materialenpaspoorten), marktplaatsen, opslag en logistiek. In een Regionaal Programma Cirkelstad wordt invulling gegeven aan circulair, klimaatneutraal en klimaatadaptief bouwen.

Circulaire inkoop vormt een cruciale strategie om bij te dragen aan marktwerking voor circulaire economie. Circulair inkopen als instrument vormt namelijk een belangrijke sleutel om als overheden een veranderende bijdrage te leveren aan het beperken van primaire grondstoffengebruik en duurzame (markt)innovaties te stimuleren.

Om te komen tot daadwerkelijke implementatie van circulair inkopen en opdrachtgeverschap is een gezamenlijke regionale Roadmap Circulaire Inkoop opgesteld. Uiteindelijk willen we bereiken dat producten anders ontworpen gaan worden zodat deze na de gebruiksfase opnieuw gebruikt kunnen worden. En als dat niet meer mogelijk is dat de materialen weer hoogwaardig voor andere doeleinden gebruikt kunnen worden. Op die manier zullen er minder nieuwe (primaire) grondstoffen nodig zijn voorkomen we afval. Haarlemmermeer draagt daar actief bij om bedrijven in de verschillende (inkoop)markten te stimuleren en maakt bij elke aanbesteding de afweging of het circulair kan. De gemeente draagt concreet bij aan het behalen van de doelstellingen zoals deze op regionaal niveau zijn vastgelegd, namelijk 50 % circulair inkopen in 2025.

Op dit moment is de hoeveelheid fijn restafval in Haarlemmermeer nog 187 kg per inwoner. Dat betekent dat ook wij maatregelen moeten treffen om de hoeveelheid restafval te verminderen, om stijgende kosten voor onze inwoners te voorkomen. Dat vraagt een inzamelsysteem dat gericht is op het scheiden van afvalstromen zodat de herbruikbaarheid toeneemt. Met een robuust, toekomstbestendig inzamelsysteem dat de inwoners faciliteert om de hoeveelheid restafval te verminderen, willen wij hierop voorsorteren. Op deze manier zetten we een concrete en gerichte stap naar een circulaire economie en stimuleren wij innovatie en nieuwe bedrijvigheid, waarbij grondstoffen worden herbenut.

Wat gaan we doen?

Haarlemmermeer werkt op tal van terreinen aan een toekomstbestendige gemeente, we volgen de ontwikkelingen in de regio actief en we dragen in verschillende coalities van publiek-private samenwerkingen bij aan een duurzame economie in Haarlemmermeer en regio. We zetten concrete vervolgstappen in bijvoorbeeld het verduurzamen van onze werklocaties, in circulaire gebiedsontwikkelingen zoals Schiphol Trade Park en Lincolnpark, op het gebied van duurzame/ circulaire inkoop en opdrachtgeverschap. Door zelf zo circulair mogelijk in te kopen en aan te besteden, geven we als gemeente het goede voorbeeld en prikkelen we de markt om circulaire producten en diensten te ontwikkelen.

De Rijksevaluatie van VANG is hét moment om nog meer aandacht te besteden aan de producentenverantwoordelijkheid dan wel het stimuleren van zogenoemde retourlogistiek (dus afgedankte materialen opnieuw betrekken in het productieproces) in de aanpak van (afval/grondstoffen) stromen. Het geeft ook ruimte aan nieuwe (duurzame stadslogistieke) concepten zoals retourname van verpakkingen (onder andere karton) via koeriers. Kansen om het aantal vervoersbewegingen te beperken en voor zero emissie stadslogistiek stimuleert de gemeente.

Het in beeld brengen van de zogenoemde Total Costs of Ownership (TCO) is nodig om de transitie naar een gezonde veilige leefomgeving en duurzame circulaire economie op langere termijn te realiseren. Het bedrijfsleven wordt daarbij volledig verantwoordelijk gesteld voor hetgeen zij op de markt brengt, inclusief de milieuverantwoorde verwijdering en hergebruik ervan. Afspraken daarover zullen met name op rijksniveau worden gemaakt.

De beoogde schaalsprong op regionale schaal in de productie van houtbouwwoningen zorgt voor toename van schone, circulaire woningproductie die een economische impuls en meer lokale werkgelegenheid kan opleveren. De ambitie is om minimaal 20% van de geplande MRA-woningproductie jaarlijks vanaf 2025 in hout uit te voeren. Dat levert in de bouw een reductie op van de uitstoot van ca. 220.000 ton CO2 en een aanzienlijke vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen zoals stikstof. Bij het opvoeren van de aantallen houtbouw woningen is het mogelijk een kortere doorlooptijd van de bouw te bereiken die zorgt voor versnelling van de productie. De mogelijkheden voor hout en biobased bouwen in Haarlemmermeer zijn onderdeel van de tenders die bij relevante gebiedsontwikkelingen in de markt worden gezet. Een zeer nauwe samenwerking met de betrokken partijen uit de bouw- en ontwikkelsector is daarvoor essentieel.

Wat is daarvoor nodig?

Circulaire economische activiteiten kunnen bijdragen aan de gewenste diversificatie van de economie in Haarlemmermeer. Wij vinden het van belang dat er ruimte bestaat voor veel verschillende aanpakken, doelen en resultaatgebieden. Het is nog te vroeg voor een algemeen geldende richtlijn voor circulair bouwen en er is meer inzicht nodig in welke regels aangepast moeten worden om circulair bouwen zo kostenneutraal mogelijk toe te passen bij renovatie- en nieuwbouwprojecten. Haarlemmermeer stimuleert de ontwikkeling van circulaire innovaties en de mogelijkheden om innovaties op te schalen. Circulair ondernemen vraagt om innovaties en opschaling is nodig om het breed toepasbaar te maken.



Houten woningen bij Fort Vijfhuizen.

Huidige wet- en regelgeving is ontworpen voor de lineaire economie. Hierdoor wordt de circulaire economie (onbedoeld) belemmerd. Bepaalde regelgeving remt zo soms het hergebruiken van afvalstromen als nieuwe grondstoffen. Verder maken bijvoorbeeld normeringen voor bouwmaterialen in het bouwbesluit het lastig voor bedrijven om circulaire bouwmaterialen te gebruiken. Daarnaast vraagt het organiseren van (publieke –private en private-private) samenwerking binnen de relevante ketens tijd en middelen.

Lees meer over: economie, wonen en woonomgeving, luchthaven en luchtvaart

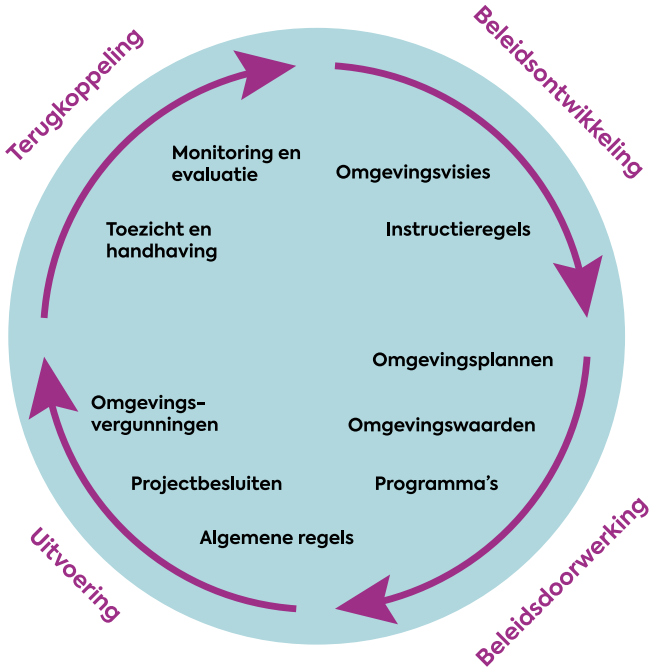
IV LAAG | Doorwerking en uitvoering

Omgevingsvisie, beleidscyclus en kerninstrumenten

De Omgevingswet beoogt een continue zorg voor de leefomgeving. Daarom staan de instrumenten van de Omgevingswet in wat heet de beleidscyclus van de Omgevingswet. De beleidscyclus kent vier fasen: beleidsontwikkeling, beleidsdoorwerking, uitvoering en terugkoppeling. Op basis van de terugkoppeling kan de cyclus opnieuw worden doorlopen. De beleidscyclus verbindt de kerninstrumenten (omgevingsvisie, omgevingsprogramma, omgevingsplan en omgevingsvergunning) die in de verschillende fasen nodig zijn om de gestelde doelen uit de omgevingsvisie te realiseren. De omgevingsvisie is de basis van de beleidsontwikkeling en doet dit vanuit integraal perspectief. De richtinggevende uitspraken in de omgevingsvisie werken door naar de andere instrumenten.

Actualisatie en raadpleging omgevingsvisie

De omgevingsvisie vormt na vaststelling voortdurend het afwegingskader, bijvoorbeeld bij gebiedsontwikkelingen en initiatieven. Dit vraagt enerzijds om koers houden, maar anderzijds zo nodig de omgevingsvisie bijstellen. De wet schrijft niet voor hoe vaak en wanneer de omgevingsvisie bijgesteld of geactualiseerd moet worden.



Is er voortschrijdend inzicht, dan hoeft de omgevingsvisie niet in zijn geheel aangepast te worden. Het is ook een optie om alleen dat deel aan te passen waar, gezien de ontwikkelingen, behoefte aan is. Wel moet er een volledige versie (geconsolideerd) beschikbaar zijn voor inwoners en ondernemers. Het wijzigen van de omgevingsvisie (inclusief inspraak en participatie) is een bevoegdheid van de raad.

Aanleiding voor bijstellen

Monitoring en evaluatie maken deel uit van de beleidscyclus en kunnen aanleiding zijn om de omgevingsvisie bij te stellen (zie laag V). Specifiek de monitoring van de onderwerpen uit het Omgevingseffectrapport dat hoort bij deze omgevingsvisie, zal voortschrijdend inzicht kunnen opleveren. Ook als er omgevingswaarden of programma's worden vastgesteld, komen er monitoringsgegevens beschikbaar. Tot slot kunnen de volgende aanleidingen bestaan om de omgevingsvisie bij te stellen:

1. Nieuwe ontwikkelingen en/of maatschappelijke behoeften.
2. Nieuwe inzichten, denk aan: doorontwikkeling van (sectoraal) beleid; nieuwe wetgeving; nieuw beleid van provincie of Rijk.
3. Als de uitvoeringspraktijk bij verlenen omgevingsvergunningen of signalen vanuit handhaving en toezicht laten zien dat aanpassen van beleid nodig is.

Wanneer bijstelling omgevingsvisie

Bij de start van een nieuwe raadsperiode vindt een actualisatie plaats van de omgevingsvisie. Hierbij wordt gekeken naar het effect van ontwikkelingen op de gestelde ambities, opgaven en uitwerking. Hieraan voorafgaand wordt een monitoringsrapportage opgesteld (zie laag V).

Omdat het werken met de Omgevingswet nieuw is, zal tot 1 januari 2029 halverwege de raadsperiode beoordeeld worden of ook tussentijdse bijstelling nodig is. Dit kan het geval zijn als zwaarwegende veranderingen in de leefomgeving plaatsvinden en/of de opgaven (nieuwe inzichten) dit vereisen. Ook het gereed komen of de uitvoering van programma's en het omgevingsplan (beoogd in 2024) kunnen tussentijdse bijstelling nodig maken. Voorgesteld wordt om bij college- en raadsvoorstellen in het fysieke domein de vraag te stellen of het voorstel in overeenstemming is met de doelen van de omgevingsvisie en of het voorstel onderdeel uit moet maken van de omgevingsvisie.

De omgevingsvisie is te raadplegen via het Digitaal Stelsel Omgevingswet. Daartoe maken we de omgevingsvisie digitaal en op termijn steeds locatiegerichter ('objectgericht'). De komende jaren werken we verder aan het slim en zuiver benutten van data en de monitoring van onze beleidsdoelen. Zie ook data en monitoring.

Uitwerking in programma's

Wat is een programma?

Programma's zijn er voor de uitvoering van onze doelen. Hiermee kunnen we met concrete maatregelen uitvoering geven aan de doelstellingen die in onze omgevingsvisie staan. Dit om de gewenste kwaliteit van de fysieke leefomgeving te bereiken.

Wie is bevoegd?

Het college is het bevoegde gezag voor programma's. Ze werkt daarmee de hoofdlijnen van het door de raad vastgestelde beleid uit de omgevingsvisie verder uit. Programma's worden door burgemeester en wethouders als uitwerking of verdieping van de omgevingsvisie vastgesteld.

Wanneer programma's fundamentele beleidswijzigingen of investeringsbeslissingen vragen, is dit een bevoegdheid van de gemeenteraad. Waar nodig kunnen programma's ook in samenwerking met Rijk en regio worden opgezet. Het actieplan Geluid is een voorbeeld van samenwerking in de agglomeratie Amsterdam.

Wanneer een programma?

Kenmerk van programma's is dat daarin niet alleen concrete beleidsdoelstellingen staan, maar ook de aan daadwerkelijke uitvoering gekoppelde concrete maatregelen. Van de doorwerking van beleid uit de omgevingsvisie in programma's is aanleiding als sprake is van een complexe, langlopende of een integrale aanpak gewenst is. Het opstellen van een programma is niet nodig als de omgevingsvisie direct als toetsingskader voor uitwerking in stedenbouwkundige- en inrichtingsplannen kan dienen. Doorwerking in concrete regels voor deze ontwikkelingen loopt via het omgevingsplan.

Welke soorten programma's

De Omgevingswet onderscheidt twee soorten programma's; verplichte en onverplichte programma's. Hierbinnen is onderscheid te maken tussen:

- Thematische programma's voor onderdelen van de leefomgeving (bijvoorbeeld infrastructuur) of grote maatschappelijke opgaven (denk aan de energietransitie of klimaatadaptatie).
- Gebiedsgerichte programma's voor de samenhang en sturing op ruimtelijke en programmatische afwegingen tussen de verschillende ontwikkelingen in een gebied (Stationsomgeving Hoofddorp, PARK21, Ringvaart).

Het Actieplan Geluid is een verplicht programma onder de Omgevingswet. Het Riolering-programma is een voorbeeld van een onverplicht programma.

Waar kan het college gebruik van maken?

Bij een programma kan het college gebruik maken van beleidsregels, financiële instrumenten, communicatie-instrumenten, convenanten en de feitelijk uitvoering van eigen projecten. Als dit maar ten dienste staat van het bereiken van de doelstelling uit het betreffende programma. Het is dus een flexibel instrument.

Participatie bij programma's?

Participatie bij programma's is verplicht en moet ertoe leiden dat maatregelen beter uitvoerbaar zijn. Bij ieder programma wordt daarom het participatietraject met maatwerk ingericht. Daarbij kijkt het college o.a. naar het karakter van het programma (thematisch, gebied, sectoraal of multisectoraal). Mede aan de hand daarvan bepaalt ze het doel van de participatie. Gaat het om kennis of meningen ophalen, om advies of co-creatie? Bepaald wordt wie bij de voorbereiding van een programma worden betrokken; denk hierbij aan inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en andere bestuursorganen. Verder wordt bepaald in welke fase van het programma wordt geparticipeerd en wat er met de opbrengst wordt gedaan. Als het programma wordt vastgesteld, wordt aangegeven wat er is opgehaald met de participatie en hoe dat is meegenomen in het programma.

Monitoring en evaluatie programma's?

Uit monitoring en evaluatie blijkt of de beleidsdoelen worden gehaald. Bij de vaststelling van een programma bepaalt het college hoe ze het programma gaat monitoren. Ook wordt bepaald hoe monitoringsgegevens beschikbaar worden gesteld.

Lees meer over monitoring van de omgevingsvisie in Laag V.

Relatie omgevingsvisie en omgevingsplan
De omgevingsvisie (en de uitwerking daarvan in programma's) is richtinggevend voor de regelgeving via het omgevingsplan. Het omgevingsplan vertaalt de doelen en het beleid uit de omgevingsvisie en de programma's waar nodig naar juridische regels. Het gaat daarbij om reguleren van activiteiten en het toewijzen van functies aan locaties. Het regelt vergunningplichten en beoordelingsregels, bepaalt omgevingswaarden et cetera.

Omgevingsplan Haarlemmermeer?
Bij inwerkintreding van de Omgevingswet is er een omgevingsplan van rechtswege in onze gemeente. Dit plan moet worden getransformeerd naar omgevingsplan overeenkomstig de Omgevingswet. Dit is een proces van meerdere jaren.

Van belang in deze overgangsperiode is de mogelijkheid om af te kunnen wijken van het omgevingsplan van rechtswege, de zogenaamde buitenplanse omgevingsplanactiviteiten. Belangrijke grond voor een dergelijke afwijking is de omgevingsvisie. De mate waarin ontwikkelingen bijdragen of afdoen aan de in deze visie genoemde concrete ambities vormen hierbij een belangrijk toetsingskader. Uiteindelijk hebben we voor de hele gemeente één omgevingsplan, met de regels die gelden voor de leefomgeving. Het omgevingsplan is het instrument met voor eenieder bindende juridische regels. De regels die nodig zijn voor het uitvoeren van het beleid in de omgevingsvisie vinden hun plek in het omgevingsplan.

Omgevingswaarden in het omgevingsplan?
Een bijzonder onderdeel van het omgevingsplan zijn de omgevingswaarden. Omgevingswaarden zijn normen voor de kwaliteit die we willen bereiken voor (onderdelen van) de fysieke leefomgeving. De omgevingswaarde kan vorm krijgen in een resultaatsverplichting of een inspanningsverplichting.

Het Rijk stelt omgevingswaarden vast voor: luchtkwaliteit, kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater, zwemwaterkwaliteit, veiligheid primaire waterkeringen en de veiligheid van andere dan primaire waterkeringen in beheer bij het Rijk (in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). De provincie stelt omgevingswaarden vast voor watersystemen (in de omgevingsverordening): voor de veiligheid van andere dan primaire waterkeringen (niet in beheer bij het Rijk) en voor de gemiddelde kans op overstroming per jaar van aangewezen gebieden (vanwege de bergings- en afvoercapaciteit van regionale wateren).

Omgevingswaarde gemeente?
De gemeente kan nadere of eigen omgevingswaarden vastleggen in het omgevingsplan. Het vaststellen van 'gemeentelijke' omgevingswaarde betekent ook de noodzaak tot het monitoren van de vastgestelde omgevingswaarde. Om te kunnen monitoren moet de omgevingswaarde meetbaar zijn. Bij het (dreigend) niet voldoen aan de omgevingswaarde moet de gemeente een programma met maatregelen opstellen om alsnog aan de grenswaarde te voldoen. Alleen de gemeente kan worden aangesproken op het behalen van de omgevingswaarde.

Voor bedrijven en inwoners ontstaat pas een juridisch bindende werking als de omgevingswaarde is vertaald naar algemene regels in een omgevingsplan, een omgevingsvergunning of een maatwerkvoorschrift. In deze omgevingsvisie nemen wij vooralsnog geen extra gemeentelijke omgevingswaarden op. Als daar aanleiding toe is kan hier alsnog een voorstel voor worden voorbereid.

Participatie bij omgevingsplan?
Participatie bij het opstellen van een omgevingsplan is verplicht. Als de gemeente een omgevingsplan gaat maken (voornemen) moet ze daarvan een kennisgeving doen waarin staat hoe deze wordt vormgegeven.
De gemeente bepaalt aan de hand van het type omgevingsplan, de aard, de omvang en de invloed op de fysieke leefomgeving wie er bij de participatie worden betrokken. Ook bepaalt ze waar de participatie over moet gaan. Participatie kan gaan over de vraag of het toekennen van functies aan bepaalde locaties nodig is om ongewenste activiteiten te voorkomen. Of over de vraag of regels nodig zijn voor bepaalde activiteiten en zo ja, welk type regel het meest geschikt is. Als het omgevingsplan wordt vastgesteld, wordt aangegeven wat er is opgehaald met de participatie en hoe dat is meegenomen in het omgevingsplan.

Uitvoering en ontwikkeling

Ontwikkelen in samenwerking

Uitvoering geven aan de ambities uit de Omgevingsvisie Haarlemmermeer is niet alleen een zaak van de gemeente Haarlemmermeer, maar ook van regionale en (inter)nationale publieke partijen, zoals aangrenzende gemeenten, provincie, Rijk, EU en hoogheemraadschap van Rijnland, en van private partners, zoals Schiphol, SADC, woningcorporaties en ondernemers in de metropoolregio Amsterdam.

Dit verlangt dan ook vruchtbare publiek-publieke of publiek-private samenwerking. Hiermee hebben we in lopende projecten en programma's al ervaring opgedaan. Daarbij staat telkens de vraag centraal welke investeringen en bijdragen de verschillende partijen willen en kunnen leveren. Het hoeden van de in de omgevingsvisie en onderliggende beleidsstukken gehanteerde ambities en uitgangspunten voor bijvoorbeeld omgevingskwaliteit is hierbij een blijvend aandachtspunt voor de gemeente. Het gebruiken van het rad van de leefomgeving kan hierbij een hulpmiddel zijn. Van belang is om belanghebbenden en marktpartijen in een vroeg stadium bij ontwikkelingen te betrekken. Dit versterkt het mentaal eigenaarschap en verbindt korte en lange termijn met elkaar. Onze ontwikkelpartners zijn ook voor de lange termijn verantwoordelijk door toekomstvaste ontwikkelingen te realiseren.

In algemene zin is de rol van de gemeente de afgelopen decennia van regulering naar regie verschoven. Wij zien vier verschillende rollen voor onszelf.

- Faciliteren; we scheppen condities om (markt) initiatieven die passen bij onze ambities mogelijk te maken.
- Stimuleren; door kennis, houding en gedrag brengen we partijen actief samen en in beweging.
- Investeren; we oefenen direct invloed uit door te participeren in de vorm van geld of menskracht. Bijvoorbeeld door cofinanciering, eigen investeringen of het inzetten van menskracht in samenwerkingsverbanden.
- Bepalen; met de (uitvoering van) wet- en regelgeving scheppen we kaders en randvoorwaarden.

Grondbeleid

Het grondbeleid van de gemeente Haarlemmermeer is vastgelegd in het Beleidskader Strategisch grondbeleid 2019-2023 (2019) dat periodiek wordt geëvalueerd. In het Beleidskader Strategisch grondbeleid is aangegeven dat Haarlemmermeer kiest voor situationeel grondbeleid. Situationeel grondbeleid houdt in dat wij gebruik kunnen maken van alle instrumenten die ons in het kader van grondbeleid ten dienste staan. Afhankelijk van de concrete situatie maken wij de keuze uit het complete instrumentarium. De gemeente beschikt hiervoor over bekende instrumenten als het minnelijk verwerven van grond, onteigening en het (aanpassen van) bestemmingsplannen (wijzigen van het omgevingsplan onder de Omgevingswet).

Dekkingsmogelijkheden

Deze omgevingsvisie gaat uit van investeringen in de in Laag III beschreven thema's en opgaven zoals landschap & groen, mobiliteit, water & klimaat(adaptatie), energie en voorzieningen. Op hoofdlijnen bestaan hiervoor vier dekkingsmogelijkheden:

1. gemeentelijke grondexploitatie
2. gemeentelijke exploitatie
3. subsidies en bijdragen
4. kostenverhaal en financiële bijdragen op basis van de Wet ruimtelijke ordening / de Omgevingswet

Ad. 1 Gemeentelijke grondexploitatie

Als de gemeente de te ontwikkelen gronden in eigen bezit heeft worden de gemeentelijke kosten binnen de grondexploitatie verrekend. Benodigde bijdragen aan eventuele grootschalige investeringen van algemeen nut die niet in de grondexploitatie vallen, bijvoorbeeld op het gebied van infrastructuur en recreatieve voorzieningen, worden gedekt uit de eventuele winst van de grondexploitatie.

Ad. 2 Gemeentelijke exploitatie

Voor specifieke investeringen, bijvoorbeeld bepaalde maatschappelijke voorzieningen, kan de gemeente ervoor kiezen deze te dekken uit de algemene middelen. De gemeente heeft een verplichting om bepaalde maatschappelijke voorzieningen te realiseren. Als de gemeente extra ambities heeft worden deze niet gedekt uit de algemene uitkering uit het Gemeentefonds. De algemene uitkering is vrij besteedbaar en de raad bepaalt de besteding.

Ad. 3 Subsidies en bijdragen

Er bestaand verschillende subsidieregelingen, op regionaal, provinciaal, rijksniveau en Europees niveau. Zo kan er voor investeringen in OV-voorzieningen een beroep gedaan worden op regelingen van de Vervoerregio.

Ad. 4 Kostenverhaal en financiële bijdragen onder de Omgevingswet

Als de gemeente de te ontwikkelen gronden niet in eigendom heeft, is de gemeente verplicht om gemeentelijke kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van de gronden te verhalen op de initiatiefnemer(s). Daarnaast kunnen afspraken worden gemaakt over een vrijwillige financiële bijdrage.

In de Omgevingswet wordt de mogelijkheid geïntroduceerd om via het publiekrechtelijke spoor van het omgevingsplan een financiële bijdrage te verplichten. Zowel het kostenverhaal als financiële bijdragen komen later in dit hoofdstuk aan de orde.

In de praktijk worden investeringen vaak gefinancierd met een combinatie van bovenstaande financieringsmogelijkheden, die wisselen per investering.

Kostenverhaal en financiële bijdragen onder de Wet ruimtelijke ordening en de Omgevingswet

Voorliggende Omgevingsvisie treedt in werking voor- uitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet vindt kostenverhaal en het maken van afspraken over financiële bijdragen door de gemeente plaats op grond van en binnen de kaders van de Wro. Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet vindt kostenverhaal en het maken van afspraken over financiële bijdragen door de gemeente plaats op grond van en binnen de kaders van de Omgevingswet. Deze paragraaf gaat in op het kostenverhaal en het maken van afspraken over financiële bijdragen, zowel onder de Wro als onder de Omgevingswet.

Zowel de Wro als de Omgevingswet bieden ruimte voor de ontwikkeling van gebieden. Ook voor de ontwikkeling van gebieden die geen eigendom zijn van de gemeente zal de gemeente vaak kosten moeten maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van openbare voorzieningen en het wijzigen van het bestemmingsplan (omgevingsplan onder de Omgevingswet). Zowel de Wro als de Omgevingswet verplichten de gemeente om dit soort kosten op de initiatiefnemer(s) te verhalen.

Het verhalen van dit soort kosten op initiatiefnemer(s), wordt aangeduid met het begrip 'kostenverhaal'.

Naast het verplichte kostenverhaal bieden zowel de Wro als de Omgevingswet de mogelijkheid om afspraken te maken over het betalen van financiële bijdragen door initiatiefnemer(s) ('bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen' onder de Wro, 'financiële bijdragen voor de ontwikkeling van een gebied onder de Omgevingswet'). Het gemeentelijk beleid is erop gericht met de (rechts)personen die juridische zeggenschap hebben over de ontwikkeling vóór het planologische besluit privaatrechtelijke overeenkomsten te sluiten. Deze overeenkomsten worden anterieure overeenkomsten genoemd. In deze anterieure overeenkomsten worden afspraken gemaakt over kostenverhaal en de financiële bijdrage (beter bekend als de bijdrage Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer (RIH)). De hoogte van de financiële bijdrage is vastgelegd in het Beleidskader Strategisch grondbeleid en wordt daar ook onderbouwd. Het Beleidskader Strategisch grondbeleid en deze paragraaf Uitvoering en Ontwikkeling zijn complementair aan elkaar voor wat betreft de hoogte van de financiële bijdragen en de bestedingen ervan.

Zowel de Wro als de Omgevingswet geven niet expliciet aan voor welke ruimtelijke ontwikkelingen de financiële bijdragen precies gebruikt moeten worden. Uit de behandeling van de Wro in de Tweede Kamer wordt echter algemeen afgeleid dat het om voorzieningen van algemeen nut gaat die niet onder het kostenverhaal vallen, zoals natuur, cultuur, recreatie en waterberging.

De achterliggende gedachte voor het vragen van een financiële bijdrage is dat de ontwikkelaar van een project direct of indirect voordeel geniet van de aanwezigheid van dit soort voorzieningen in de gemeente. Ook algemene, niet direct aan de betreffende locatie verbonden voordelen als een groen recreatiegebied in de buurt en een goede bereikbaarheid van de gemeente worden algemeen beschouwd als zaken die een meerwaarde geven aan de locatie en aan de waarde van woningen, kantoren en bedrijfsruimten. De Omgevingswet sluit, met iets andere bewoording, op deze gedachte aan.

Kostenverhaal en financiële bijdrage via het publiekrechtelijke spoor

Als het niet mogelijk blijkt om een anterieure overeenkomst te sluiten, moet het kostenverhaal op een andere manier worden geregeld. Op grond van de Wro is de gemeente dan verplicht een exploitatieplan vast te stellen bij de vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan en een aantal andere ruimtelijke besluiten. Onder de Omgevingswet is een exploitatieplan niet meer nodig. In plaats van het exploitatieplan wordt het kostenverhaal geïntegreerd in het omgevingsplan, het projectbesluit of de omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

Een verandering ten opzichte van de Wro is dat in de Omgevingswet de mogelijkheid wordt geïntroduceerd om voor bepaalde categorieën van ontwikkelingen ter verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving via het publiekrechtelijke spoor een financiële bijdrage te verplichten. Deze financiële bijdrage kan eenzijdig worden opgelegd in het omgevingsplan. Deze publiekrechtelijke toepassing van een verplichte financiële bijdrage wordt nader uitgewerkt.

Reserve Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer
De inkomsten die middels privaatrechtelijke overeenkomsten als financiële bijdragen worden gegenereerd, worden gestort in de reserve Ruimtelijke Investeringen Haarlemmermeer (RIH) die begin 2010 door de gemeenteraad is ingesteld. Uit deze reserve kunnen investeringen in de infrastructuur en recreatievoorzieningen (groen), bijvoorbeeld Park21, mede worden gefinancierd. De investeringscategorieën zijn beschreven in Laag III (de thema's en opgaven), waaronder in de paragrafen landschap & groen en mobiliteit.

Eventueel kunnen in de reserve RIH ook op initiatiefnemer(s) verhaalde kosten voor bovenwijkse voorzieningen worden gestort. Dit zijn voorzieningen die noodzakelijk zijn voor de realisatie van meerdere plannen. De gemeente is verplicht om deze kosten op initiatiefnemer(s) te verhalen. Hiervoor past de gemeente de criteria profijt, proportionaliteit en toerekenbaarheid toe.

Een en ander is zo ingericht dat de gemeenteraad de bevoegdheid heeft om te besluiten over de bestedingen van deze gelden. Via het Meerjarenperspectief Grondexploitaties (MPG) wordt er jaarlijks aan de gemeenteraad gerapporteerd over de reserve RIH.

Interieur van een duurzame woonboot aan de Ringvaart bij Vijfhuizen.



V LAAG | Data en monitoring

De omgevingsvisie maakt deel uit van een zogeheten beleidscyclus. De Omgevingswet maakt onderscheid in vier fasen: beleidsontwikkeling, beleidsdoorwerking, uitvoering en terugkoppeling. Op basis van terugkoppeling (monitoring en evaluatie) kan de cyclus opnieuw worden doorlopen. In de beleidscyclus krijgt het sturen op ruimtelijke kwaliteit en samenhang tussen projecten en op het niveau van de gemeente en de regio vorm. Daarnaast maakt het ook de samenhang tussen omgevingsvisie, omgevingsprogramma, omgevingsplan en ruimtelijke projecten inzichtelijk.

Monitoring en herijking omgevingsvisie

Meten is weten. Om te bepalen of we op de goede weg zijn, moeten we beschikken over betrouwbare informatie waarmee we gedurende langere tijd de ontwikkelingen in kaart kunnen brengen. Het is belangrijk na te gaan wat er speelt en of onze inspanningen de gewenste effecten hebben. Moeten we bijstellen of andere keuzes maken in ons beleid? Om hier invulling aan te geven monitoren en evalueren we regelmatig de opgaven. We brengen de voortgang van de opgaven als geheel (met feiten en cijfers) en op systematische wijze in beeld door het maatschappelijk effect te monitoren.

Daarvoor maken we gebruik van kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren. Een indicator is een maatstaf om te bepalen hoe goed of slecht iets scoort. Aan elke indicator wordt een streefwaarde (met andere woorden, wanneer is het goed) en de gewenste beweging (met andere woorden, wanneer gaat het de goede kant op) gekoppeld. Daarbij is het van belang te beseffen dat vele andere factoren een rol kunnen spelen bij het behalen van de streefwaarde en/of de gewenste beweging. We kiezen de indicatoren die een zo volledig mogelijk beeld kunnen geven. Omdat onze doelen tussentijds kunnen worden bijgesteld of omdat op termijn bepaalde indicatoren meer of minder belangrijk kunnen worden, zullen we de geselecteerde indicatoren in ieder geval eens per twee jaar herzien.

Voor het meten van de indicatoren maken we zo veel mogelijk gebruik van open- en bestaande data (volgens de principes van TADA). Per opgave kan de meetmethode anders zijn. Waar dat nuttig is maken we data op een kaart zichtbaar en leggen we de link naar geografische data. Bijkomend effect van goede monitoring en data-ontsluiting kan zijn dat dit het opstellen van een Milieueffectrapport of Omgevingseffectrapport (OER) kan vereenvoudigen en minder statisch maakt.

Het verzamelen van data, het ontsluiten van data over de toestand van de fysieke leefomgeving en het monitoren van de aan de verschillende opgaves gekoppelde indicatoren doen we voor verschillende doelgroepen:

- Voor onze inwoners, ondernemers en organisaties, om te laten zien of we dichter bij de gemeenschappelijke doelen komen.
- Voor onszelf en andere bestuursorganen, om te beoordelen of we onze doelen halen.
- Voor initiatiefnemers en vergunningaanvragers om onderzoekslasten voor concrete bouwplannen of gebiedsontwikkelingen te verminderen.

Vormgeving van monitoring

Na vaststelling van de Omgevingsvisie stellen we een monitoringsplan op waarin nader is uitgewerkt hoe de monitoring vormgegeven wordt. Vooruitlopend op een actualisatie van de omgevingsvisie wordt een monitoringsrapportage opgesteld. Deze tijdsspanne is lang genoeg om daadwerkelijke ontwikkelingen en trends waar te nemen en hier tijdig op te kunnen anticiperen. Daarnaast doen we een verkenning voor een thematische pagina (ook wel een dashboard genoemd). Dit dashboard zal jaarlijks van een update worden voorzien voor die indicatoren waarvoor ook jaarlijkse gegevens worden bijgehouden.

We maken de monitor als instrument en niet als evaluatie. De focus ligt met name op ontwikkelingen en trends: op uitkomst-niveau. De monitor is bedoeld om te signaleren en te agenderen: liggen we op koers om de gestelde doelen te realiseren? Richten we ons op de juiste langtermijn thema's? Hiermee doet de monitor nadrukkelijk geen uitspraken over beleidsprestaties. Het is een bouwsteen om te bepalen of bijsturing nodig is.

Stapsgewijs en samenwerkend

Zowel binnen als buiten onze organisatie komt het monitoren van ontwikkelingen en trends in relatie tot de uitvoering van (beleids)programma's steeds meer van de grond. Zo kennen we in het fysieke domein de Monitor Energietransitie, de Monitor Mobiliteitsvisie en de Covid-19 Monitor. We werken dit stapsgewijs voor meer aspecten van de leefomgeving uit. Daarbij denken we aan thema's als gezonde leefomgeving, (kwaliteit van) de woonomgeving of landschap en groen. De zaken die wij vanuit het Rijk verplicht zijn te monitoren krijgen prioriteit. Dit geldt onder andere voor wegverkeersgeluid en luchtkwaliteit. Waar mogelijk werken we samen met partijen en/of stimuleren we partijen zaken te monitoren die we van belang vinden. Denk aan de "Staat van Schiphol" van het Rijk, de Monitor Nationale Omgevingsvisie en provinciale of regionale initiatieven.

Indicatoren

Milieukwaliteit en gezondheid
- Concentratie luchtverontreinigende stoffen (fijnstof (PM2,5 en PM10), stikstofdioxide, roet)
- Kwaliteit van oppervlakte- en grondwater
- Mate van bodemverontreiniging
- Mate van geluidhinder van (weg)verkeer, treinverkeer, windturbines en overige bronnen
- Mate van geurhinder van (weg)verkeer, agrarische bedrijven, industrie en overige bronnen
- Mate van lichthinder
- Mate van gezond gedrag en gezonde omgeving

Veiligheid
- Mate van verkeersveiligheid aandachtpunten
- Mate van waterveiligheid
- Mate van aanwezige omgevingsveiligheidsrisico's
- Mate van sociale veiligheid
- Mate van verantwoorde dataverzameling en -gebruik

Klimaat
- Mate van hittestress
- Mate van droogteproblemen
- Mate van wateroverlast
- CO2-uitstoot bedrijven, woningen, mobiliteit
- Mate van klimaatneutraal wonen en werken

Natuurlijke systemen en processen
- Effecten van natuurlijke grondwatersysteem
- Effecten van bodemdaling in veengebieden

Natuur en landschap
- Status van biodiversiteit
- Landschappelijke waarde
- Areaal natuurgebieden
- Cultuurhistorische waarde

Welzijn
- Mate van sociale samenhang
- Mate van inclusiviteit
- Toegankelijkheid van voorzieningen

Wonen en woonomgeving
- Verbinding naar omliggende kernen
- Aanbod van voorzieningen
- Aanbod van recreatie
- Kwantiteit en diversiteit woningvoorraad
- Kwaliteit woonomgeving

Ruimtelijk economische structuur
- Kwaliteit digitaal netwerk
- Bereikbaarheid van woon- en werkgebieden
- Toekomstbestendigheid energienetwerk
- Aanbod vestigingslocaties

Economie
- Mate van diversiteit in werkgelegenheid
- Verdienvermogen sectoren
- Mogelijkheden voor vergroten / toepassen kennis en innovatie

Natuurlijke hulpbronnen
- Kwantiteit en kwaliteit drinkwatervoorziening
- Bodemkwaliteit en -vruchtbaarheid
- Aandeel duurzame landbouw
- Aandeel hernieuwbare energie

Colofon

Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040
Uitgave gemeente Haarlemmermeer

Vormgeving: BizzieBee

Foto 's: Mariëtte Carstens, Kees van der Veer,
Danny de Casembroot, Margo Oosterveen

Illustraties en kaartmateriaal: gemeente Haarlemmermeer
December 2021

gemeente
Haarlemmermeer

Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp-Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 en ontwerp-Omgevingseffectrapport

Behoort tot het raadsvoorstel tot vaststelling van de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040

A. Procedure
B. Beoordeling zienswijzen

A. Procedure

De ontwerp-Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 inclusief ontwerp-Omgevingseffectrapport (OER) heeft vanaf 13 september 2021 gedurende zes weken ter visie gelegen. In deze periode kon iedereen zienswijzen op de ontwerp-Omgevingsvisie en ontwerp-OER indienen bij de gemeenteraad.

Er zijn 35 zienswijzen binnengekomen. Zij zijn ingediend door:

1. Bewoner Lisserbroek
2. Stichting Dorpsraad Lisserbroek
3. Taskforce Huisvesting Arbeidsmigranten
4. Bewoner Hoofddorp
5. ProRail B.V.
6. Provincie Noord-Holland
7. TenneT
8. Stichting Dorpsraad Nieuw-Vennep
9. CUMELA
10. Liander
11. Veiligheidsregio Kennemerland
12. Dorpsraad Burgerveen
13. a. Roosdom Tijhuis namens Samenwerkende Grondeigenaren Nieuw-Vennep West
    b. Roosdom Tijhuis namens Samenwerkende Grondeigenaren Haarlemmermeer-West
    c. Roosdom Tijhuis namens Samenwerkende Grondeigenaren Beinsdorp
14. Dorpsraad Abbenes
15. Bewoner Nieuw-Vennep
16. Bewoner Buitenkaag
17. Gemeente Bloemendaal
18. Bewoner Abbenes
19. Glastuinbouw Nederland
20. Windcoalitie Haarlemmermeer Zuid
21. Port of Amsterdam
22. LTO Noord
23. Royal Schiphol Group
24. Bewoner Zwaanshoek
25. Dorpsraad Badhoevedorp
26. Bewoner Lisserbroek
27. Rijkswaterstaat
28. Platform Poelweg
29. Vervoerregio Amsterdam
30. Fietsersbond Haarlemmermeer
31. Gemeente Lisse
32. SBB Ontwikkelen en Bouwen en Polderstaete
33. Gemeente Hillegom
34. Gemeente Teylingen
35. Gemeente Heemstede

De raadsleden is een overzicht verstrekt met de nodige gegevens van de zienswijze-indieners (hierna: indieners). In deze nota van zienswijzen zijn de indieners met een nummer aangeduid dat correspondeert met de nummering in het overzicht. Van de natuurlijke personen zijn geen persoonsgegevens vermeld. Dat is

gedaan om te voldoen aan de regelgeving over privacy. Wij zullen individueel de indieners meedelen welke onderstaande tekstonderdelen over hun eigen zienswijze gaat.
De zienswijzen zijn grotendeels binnen de termijn ingediend. Een aantal nagekomen zienswijzen nemen wij mee in onze beantwoording.

B. Beoordeling zienswijzen

Wij hebben de zienswijzen samengevat (in *cursief*) en per zienswijzeonderdeel van ons antwoord voorzien. Per indiener en aan het eind van deze nota vermelden wij of de zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in de Omgevingsvisie en/of OER (zie ook onderstreept).

Zienswijze 1: inwoner Lisserbroek

Indiener verzoekt om de definitieve gebiedskaart van Lisserbroek 2040 te gebruiken zoals deze is vastgesteld, vanwege het effect op het bedrijf van indiener. Het bedrijf raakt ingeklemd tussen een woonwijk en de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol. Indiener verzoekt om ter plaatse van zijn eigendom woningbouw op de hoofdkaart van de omgevingsvisie aan te duiden.

Antwoord zienswijze 1:
Op de kaart staat het perceel van indiener aangegeven als groen, echter merkt de indiener terecht op dat het perceel in de gebiedskaart Lisserbroek 2040 als woningbouw gebied is aangemerkt. De zienswijze wordt overgenomen en de kaart wordt aangepast met woningbouw ter plaatse van het bedrijf van indiener.

Zienswijze 2: Stichting Dorpsraad Lisserbroek

Indiener heeft met veel interesse kennisgenomen van de omgevingsvisie. Indiener merkt op dat weinig aandacht geschonken wordt aan de relatie tussen Lisserbroek en Lisse. Daarnaast benadrukt indiener het belang van verbeterde bereikbaarheid van Lisserbroek. Indiener verzoekt om op pagina 129 op de kaart "wegennet toekomstig" de dubbeldorp ruitstructuur (verkeersruit rond de dorpen) en een tweede oeververbinding ten zuiden van Lisserbroek op te nemen.

Antwoord zienswijze 2
Wij onderschrijven het belang van de relatie tussen Lisserbroek en Lisse, daarom vindt op regelmatige basis overleg plaats tussen Lisse en onze gemeente. Ook in regionaal verband overleggen we aan de 'Regietafel Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek' om te komen tot gezamenlijke oplossingen voor de oost-west relatie.
Een verbeterde oost-west verbinding Bollenstreek-Haarlemmermeer is nodig omdat de bestaande situatie niet volstaat. Veel bestemmingen voor personen en bedrijven uit Bollenstreek liggen in Haarlemmermeer en verderop in de MRA en omgekeerd geldt hetzelfde.
De tweede oeververbinding (ook bekend als 'Poelweg', de 'verbinding Lisse-Lisserbroek', 'Duinpolderweg-Zuid', 'nieuwe verbinding naar de A44 bezuiden Lisserbroek') ten zuiden van Lisserbroek kan er alleen in regionaal verband en met medewerking van het Rijk, het Hoogheemraadschap, beide provincies en de Vervoerregio Amsterdam komen.
Wij zullen deze verbinding indicatief op de hoofdkaart en de kaart op pagina 129 zetten conform de door de gemeenteraad vastgestelde 'Gebiedskaart Lisserbroek 2040 (2018) met de aanduiding 'indicatief en in onderzoek'.

Zienswijze 3: Taskforce Huisvesting Arbeidsmigranten

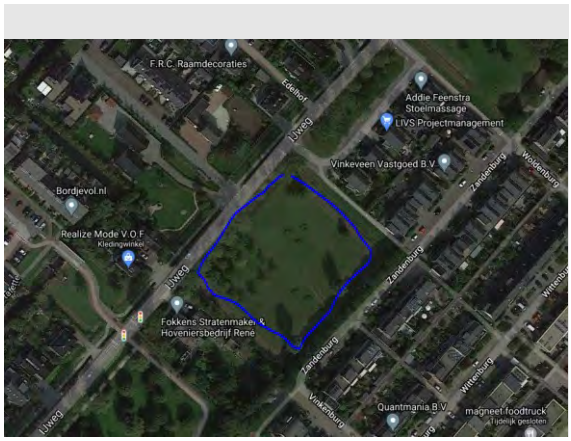
Indiener merkt op dat het belang van arbeidsmigranten in de ontwerp-Omgevingsvisie niet genoemd wordt. Indiener verzoekt internationale medewerkers te benoemen in de Omgevingsvisie in relatie tot specifieke thema's als wonen en economie. Indiener verzoekt te benoemen dat de gemeente een rol heeft bij de realisatie van woonruimte voor arbeidsmigranten.

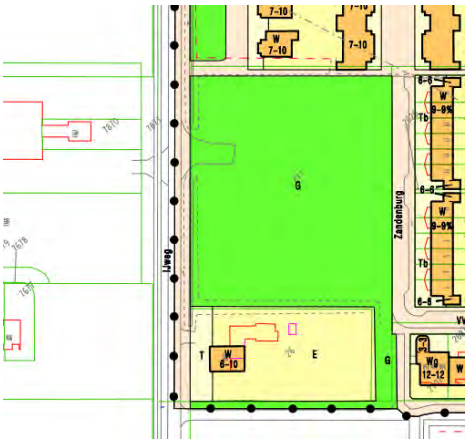
Antwoord zienswijze 3:
Wij onderschrijven dat arbeidsmigranten van belang zijn voor de economie en erkennen dat huisvesting van de specifieke doelgroep arbeidsmigranten een daarbij behorend vraagstuk is. Wij oriënteren ons op dit vraagstuk. De huisvesting van arbeidsmigranten als een bijzondere doelgroep is echter omgeven door dilemma's die onder meer te maken hebben met de grote woningbouwbehoefte in algemene zin in deze regio. Wij zullen in paragraaf wonen aangeven dat de huisvesting van arbeidsmigranten een vraagstuk is.

Zienswijze 4: bewoner Hoofddorp

Indiener kijkt uit op de IJweg via een open groen stuk tussen IJweg en Zandenburg. Indiener vraagt of dit stuk open of bebouwd blijft in onze toekomstvisie.

Antwoord zienswijze 4:
De huidige bestemming van het perceel tussen IJweg en Zandenburg is groen. De omgevingsvisie doet geen uitspraken op perceel niveau. Vanuit de concept-Verdichtingsvisie hebben locaties langs de polderlinten lage prioriteit voor realisatie van nieuwe ontwikkelingen. In de visie Polderlinten geven we aan dat binnen de gebieden met stedelijke context verdichting mogelijk is. Ook geeft deze visie voor de Polderlinten aan dat er sprake dient te zijn van een afwisseling tussen onbebouwde en besloten delen. Of deze locatie op lange termijn onbebouwd blijft valt nu niet te zeggen. Wij adviseren indiener om zich te abonneren op de e-mailservice van de website van de officiële bekendmakingen, waardoor men na opgave van gebied en onderwerpen automatisch per mail geattendeerd wordt op ruimtelijk nieuws dat een officiële bekendmaking vergt.





Zienswijze 5: ProRail

1. *Voor de ruimtereservering voor toekomstige uitbreidingen van het spoor verzoekt indiener de volgende passage op te nemen: "Tussen Haarlem Spaarnwoude en Amsterdam Centraal reserveren we ruimte op het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer voor een eventuele toekomstige uitbreiding van het regionale mobiliteitssysteem."*

Indiener heeft de volgende vragen over de ontwerp-Omgevingsvisie:

2. *Pagina 111: wat bedoelen we met "Daarvoor moet het omliggende weg-, fiets- en spoornetwerk verbeterd worden."?*
3. *Pagina 119: hoe zien we vracht via het spoor in relatie tot economie en luchtvaart?*
4. *Pagina 122: wat willen we zeggen met "Tenslotte is de Schipholtunnel erg kwetsbaar voor verstoringen"?*

Algemene vragen:

5. *In welk stadium verwachten we met ProRail in gesprek te gaan over ontwikkelingen om en nabij het spoor?*
6. *Hebben we een idee van de (omgevings)impact op de stations Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Halfweg-Zwanenburg?*
7. *Hoe zien we de impact van het eventuele doortrekken van de Noord-Zuidlijn?*
8. *Hoe ziet de planning tot 2040 er (grofweg) uit in relatie tot het spoor?*

Ten aanzien van de Schaalsprong in Mobiliteit:

9. *Indiener herkent de noodzaak van een schaalsprong in openbaar vervoer en onderschrijft daarom de oriëntatie van Haarlemmermeer op onder andere het verlengen van de Noord/Zuidlijn, de herontwikkeling van station Hoofddorp en sociale veiligheid in Halfweg-Zwanenburg en Nieuw-Vennep. Indiener wijst nogmaals op de ruimtereserveringen zoals benoemd bij punt 1.*

Aspecten verdere procedure:

10. *Indiener verzoekt om bij het uitwerken van ruimtelijke plannen rekening te houden met de volgende aspecten:*
    - *10.1. Externe veiligheid: meest recente gegevens (Basisnet).*
    - *10.2. Aspect geluid: meest recente gegevens (geluidsproductieplafonds).*
    - *10.3. Aspect trillingen: indiener raadt aan het aspect trillinghinder op te nemen in de omgevingsvisie en bij nieuwe ontwikkelingen af te wegen, zoals aangeraden door Kenniscentrum InfoMil en opgenomen in de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen.*
    - *10.4. Percelen ProRail: in de ontwerp-Omgevingsvisie zijn percelen opgenomen die eigendom zijn van indiener. Indiener wijst erop dat deze percelen niet mogen worden gebruikt, omdat deze nodig zijn voor de uitvoering van de taken van indiener of toekomstige plannen. Indiener verzoekt alle percelen van ProRail te voorzien van de bestemming Verkeer-Railverkeer.*
    - *10.5. Ontwikkelingen: indiener verzoekt om actief betrokken te worden bij het ontwikkelen van bouwplannen in de directe nabijheid van het spoor.*
    - *10.6. Overwegen: indiener verzoekt ons om contact op te nemen als plannen een effect kunnen hebben op bestaande overwegen.*
    - *10.7. Waterpeil/stabiliteit: voor de stabiliteit van de spoorbaan mag het waterpeil niet wijzigen. Werkzaamheden mogen geen invloed hebben op de stabiliteit van de spoorbaan.*
    - *10.8. Spoorwegwetgeving: voor werkzaamheden in de nabijheid van de spoorbaan dienen we rekening te houden met artikel 19 van de Spoorwegwet.*
    - *10.9. Spoorwegdoeleinden: indiener verzoekt ons zorg te dragen dat gronden met de huidige bestemming Spoorwegdoeleinden of Railverkeer deze in de toekomst ook hebben. Daarnaast verzoekt indiener ons geen dubbelbestemmingen mogelijk te maken.*
    - *10.10. Onderstations: indiener geeft aan dat onderstations niet mogen komen te vervallen en deze bereikbaar moeten blijven voor onderhoud.*
    - *10.11. Zicht op de stationsentree: indiener geeft aan dat de stationsentree goed vindbaar moet blijven.*
    - *10.12. Windbeleving en windhinderrisico's: voor het gemak van wachtende reizigers verzoekt indiener rekening te houden met de invloed van nieuwe gebouwen op de wind.*
    - *10.13. Schaduwwerking op zonnepanelen: indiener verzoekt om bij plannen rekening te houden met mogelijke schaduwwerking op de ProRail zonnepanelen.*
11. *Indiener geeft aan dat er een mogelijk spanningsveld zit tussen de inzet van de gemeente op verdichting en stapeling van functies, en de voorkeur van indiener voor enkelvoudige bestemmingen en zo weinig mogelijk nieuwe woonruimte nabij het spoor.*

Antwoord zienswijze 5:

Ad 1:

Wat betreft uw verzoek om een ruimtereservering langs de spoorverbinding Amsterdam-Haarlem, hier heeft u onze ambtelijke organisatie recent over gesproken. Wij hebben er begrip voor dat u capaciteitsgebrek op het spoor wilt voorkomen en toekomstige uitbreidingen niet onmogelijk te maken. Wij vragen u om inzichtelijk te maken welke ruimte u vraagt en wat deze reservering voor ons gaat betekenen, ook kijkend naar huidig gebruik. Wij zullen in de tekst van de omgevingsvisie melding maken van uw verzoek.

Ad 2:

Wij wijzigen de tekst op pagina 111 van 'spoornet' naar OV-net.

Ad 3:

Wat uw vraag over vracht via het spoor betreft merken wij op dat in de Schipholspoortunnel geen goederenvervoer is toegestaan.

Ad 4:

Wij schrappen deze tekst.

Ad 5 t/m 8:

De impact van het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp is groot. Station Hoofddorp wordt een multimodale knoop met nieuwe overstaprelaties tussen trein, metro en bus. In het 'Handelingsperspectief' dat

onder leiding van de Provincie Noord-Holland, met medewerking van ProRail en NS is opgesteld, is een 'werkhypothese' geformuleerd dat op basis van het huidig inzicht in het te verwachten toekomstig gebruik van de Multimodale Knoop Hoofddorp een centrale reizigerstunnel gewenst is om de overstapstromen goed te accommoderen. De komst van de metro leidt tot verdichting van het ruimtegebruik rond het station en in het Verdichtingsplan dat de gemeente recent heeft opgesteld is aan weerszijden van het station een stationsplein voorzien zodat het een prominente positie in de stedenbouwkundige structuur zal krijgen.
Ad 9:
Goed te horen dat ProRail de noodzaak voor een schaalsprong in OV, de herontwikkeling van Station Hoofddorp beaamt. Wat betreft de sociale veiligheid op de stations Halfweg-Zwanenburg en Nieuw-Vennep; dit heeft onze aandacht. Bij station Nieuw-Vennep wordt de mogelijkheid van realisatie van flex-woningen onderzocht, wat de sociale veiligheid ten goede zou kunnen komen.
Ad 10.1 t/m 10.13:
Deze aspecten spelen ook onder de Wro al een rol. Wij zullen met deze aspecten ook onder de Omgevingswet rekening houden bij planontwikkeling, daarbij houden we ook rekening met andere belangen. Het aspect trillingshinder is overigens al opgenomen in de Omgevingsvisie.
Ad 11:
Wij blijven graag in gesprek met ProRail over verdichting rond het station. ProRail is betrokken bij de planvorming voor het Stationsgebied Hoofddorp, onder andere door deelname in de stuurgroep Stationsgebied Hoofddorp. Wat betreft nieuwe woonruimte nabij het spoor houden wij rekening met spoorweggeluid. Wij vertrouwen erop dat hiervoor goede oplossingen mogelijk zijn. Bijvoorbeeld door geluidwerende maatregelen aan de bron (afscherming) en het gebruik van gesloten bouwblokken met een geluidsluwe zijde aan de binnenkant.
De gemeente zet in op verdichting van het ruimtegebruik rond het station, inclusief woningbouw. Voor de stedenbouwkundige planvorming hanteren wij de richtlijnen van het Bureau Spoorbouwmeester conform de nota 'Het Nieuwe Stationskwartier' dat uitgaat van een goed zichtbaar station in een intensief bebouwd stationskwartier met meervoudig grondgebruik. Als tussenstap in de planvorming voor het stationsgebied is dit jaar een 'spoorboek' Ontwikkeling Stationsgebied Hoofddorp gemaakt waar ProRail aan heeft meegewerkt.

Zienswijze 6: Provincie Noord-Holland

Indiener spreekt waardering uit voor de ontwerp-Omgevingsvisie en herkent in de visie de opgaven waar wij samen voor staan. Indiener verwijst ook naar de gezamenlijk met ons en de Vervoerregio opgestelde 'Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040' (waar de verbinding tussen N205 en N208 niet in opgenomen is) en het samen werken aan een uitvoeringsagenda.

Woningbouw en mobiliteit

1. *Indiener verzoekt om toekomstige HOV-verbindingen, zoals in Nieuw-Vennep West op te nemen in de overzichtskaart.*
2. *Indiener verzoekt om aanpassing van de cirkels rondom OV-knooppunten. Nu is 400 m aangehouden, terwijl in provinciaal beleid wordt uitgegaan van 300 m en 10 minuten fietsafstand.*
3. *Indiener vraagt om aandacht voor mogelijke vertragingen op ontwikkelingen zoals Zonneveld, de Hoek en de N201. Indiener verwacht dat deze niet voor 2030 gerealiseerd zullen worden en omlegging van de N201 is voorlopig niet aan de orde.*

Landschap

4. *Indiener verzoekt de koppeling van PARK21 naar zowel de binnenduinrand als de Westeinderplassen duidelijk op te nemen in de ambities.*
5. *Indiener verzoekt het Groene Carré op te nemen in zowel de kaart als de tekst, als essentiële schakel in de Westeinderscheg en de verbinding met Spaarnwoude.*
6. *Indiener treedt graag verder in overleg over mogelijke natuurverbindingen.*

Gezonde leefomgeving

7. *Indiener vraagt ons om het Schone Lucht Akkoord te ondertekenen.*
8. *Indiener vraagt hoe het 'Eindverslag verstedelijking MRA en gezondheid' van het MRA meegenomen zal worden in de omgevingsvisie.*

9. *Indiener vraagt hoe de ambities voor een gezonde leefomgeving worden opgenomen in het omgevingsplan.*

Schiphol

10. *Indiener is het met ons eens dat ontwikkeling van Schiphol een keerzijde heeft voor de leefbaarheid en geeft aan dat we al op dit vlak samenwerken.*

Economie

11. *Indiener mist een aantal gemengde werkmilieus, bijvoorbeeld ten zuiden van het station Hoofddorp. Indiener vraagt ons de uitkomsten van het Atelier Oostflank mee te nemen in de visie.*
12. *Ten aanzien van Rijsenhout is indiener het met ons eens dat hier een leefbaarheids- en vitaliteitsvraagstuk speelt. Indiener merkt op dat wij hebben besloten de woningbouwopgave 'on hold' te zetten. Het gebied rond Rijsenhout is aangewezen als glastuinbouwconcentratiegebied. Net als u zien wij dat de verdere ontwikkeling van dit gebied stokt. De reden hiervoor is niet eenvoudig te duiden en hangt af van meerdere factoren waaronder juridische planologische kaders en versnipperd grondbezit. Indiener ziet dat de ontwikkeling van het gebied stokt, en noemt als een reden hiervoor juridische planologische kaders en versnipperd grondbezit. Indiener geeft aan in de toekomst onder de vlag van Greenport Aalsmeer met ons en partners in gesprek te willen gaan over de toekomst van Rijsenhout.*

Energietransitie

13. *Indiener onderschrijft ons beleid ten aanzien van zonneakkers en hoopt op voortzetting van de goede samenwerking voor de landschappelijke inpassing van zonneakkers.*

Noordzeekanaalgebied (NZKG)

14. *Indiener wijst erop dat zij de visie zoals deze binnen het Bestuursplatform NZKG is vastgesteld als basis neemt voor verdere ontwikkelingen. Zij houdt vast aan de reservering van de Houtrakpolder.*

Stelling van Amsterdam

15. *Indiener geeft aan nog met ons in gesprek te gaan over wijzigingen van de grenzen van UNESCO werelderfgoed rondom de Geniedijk.*

Antwoord zienswijze 6:

Dank voor de waardering. Wij zetten de samenwerking voor de opgaven waar we samen voor staan graag voort. De 'Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040' is een voorbeeld van deze samenwerking. De problematiek van gemeentegrens overschrijdende oost-west verbindingen is in de Netwerkstudie opgenomen. Wij hebben de verbinding tussen N205 en N208 met een indicatieve stippellijn op onze omgevingsvisiekaart opgenomen.
Ad 1:
Wij hebben op de overzichtskaart de toekomstige HOV-verbindingen op de kaart staan, ook die in Nieuw-Vennep West. Wij zullen de titel van de kaart 'knooppunten' aanpassen in 'bestaande knooppunten'. De halte in Lisserbroek ligt vast, de haltes in Nieuw Vennep West, Park21 en langs de Zuidrand van Hoofddorp zijn nog indicatief.
Ad 2:
De Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever voor het openbaarvervoer binnen de regio waar de Haarlemmermeer toe behoort. Daarom hanteren wij de criteria van de vervoerregio: 400 meter rondom een gewone OV-halte, 800 meter rondom een HOV-halte en 1200 meter rondom een treinstation. Het is aan de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam als opdrachtgevers van het openbaar vervoer om hierover afstemming te zoeken.
Ad 3:
Wat betreft de N201 verwachten wij niet dat een omlegging voor 2030 is gerealiseerd, maar de verbinding is essentieel om genoemde ontwikkelingen mogelijk te maken. Hiervoor is het nodig dat wij samen met u de mogelijkheden hiernaar verkennen. Daarom betrekken wij u bij de verdichtingsplannen rondom station Hoofddorp, waar Zonneveld, de Hoek deel vanuit maken en bij het opstellen van het Verkeersstructuurplan voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep.
Ad 4:
Op de kaart 'Haarlemmermeer in omliggende landschappen' (pagina 33) staat de koppeling tussen Binnenduinrand en Westeinderplas schematisch aangegeven. PARK21 als verbinding tussen duin- en bollenstreek en Westeinderplassen staat letterlijk zo benoemd in het kader over PARK21 op pagina 26.

Ad 5:
Op de visiekaart voor landschap en recreatie is het Groene Carre opgenomen. We zullen op de hoofdkaart de beoogde groenstructuur aan de noordkant van het Groene Carre opnemen.
Ad 6:
Overleg over mogelijke natuurverbindingen en onder meer compensatie in Haarlemmermeer van elders gerooid NNN-bosgebied, zowel de planvorming als realisatie hiervan, vindt al plaats met uw regiebureau Natuur Netwerk Nederland. Dit overleg zetten wij graag door om het groenareaal te vergroten en het NNN-netwerk te complementeren, zoals ook in onze Natuurvisie en Visie Landschap en Recreatie als onderdeel van de Omgevingsvisie wordt nagestreefd.
Ad 7:
De ambities genoemd in de Omgevingswet staan het aansluiten bij het Schone Lucht akkoord niet in de weg. Het doel van het Schone Lucht Akkoord, is om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren om gezondheidswinst te behalen, wordt ook onderschreven. De gemeente is vrij om het SLA op elk desgewenst moment te ondertekenen. De beslissing om het SLA wel of niet te ondertekenen en het moment van ondertekenen en welke middelen hiervoor beschikbaar gesteld gaan worden is niet iets dat in de Omgevingsvisie geregeld hoort te worden. Dat besluit kent een apart besluitvormingstraject en een ander afwegingskader.
Ad 8:
Het eindverslag verstedelijking MRA en gezondheid geeft een analyse en aanbevelingen voor verschillende gebieden binnen de MRA. De aanbevelingen voor Haarlemmermeer sluiten op hoofdlijnen aan bij de inzichten over en visie op gezondheidsbescherming en gezondheidsbevordering in de Omgevingsvisie en de kaarten van de Leefomgevingsfoto. We spreken graag verder met u over het onderwerp gezonde leefomgeving.
Ad 9:
De ambities voor een gezonde leefomgeving komen op verschillende manieren terug in het omgevingsplan. Bijvoorbeeld door ruimte op te nemen voor groene functies, sport- en beweegfuncties of fiets-, wandel- en ruiterroutes. Daarnaast zorgen wij dat we functies op de juiste plek toedelen en daarmee milieuhinder voorkomen. Waarbij we verantwoorde afwegingen maken als het gaat om bouwen in gebied dat gehinderd is door luchtvaartgeluid.
Ad 10:
Wij zetten graag onze constructieve samenwerking op dit vlak voort.
Ad 11:
Wij zien het gebied ten zuiden van het station Hoofddorp eveneens als gemengd werkmilieu. Wij benoemen dit op de kaart ‘Werkgebieden’ als ‘studie/ambitiegebied’. Op de overzichtskaart staat dit als een geblokt kantoren en bedrijvengebied, wij zullen gele blokjes toevoegen om de menging aan te geven. Wat betreft de uitkomsten van het atelier Oostflank verwijzen wij naar het tekstkader ‘Oostflank’ aan het eind van laag II.
Ad 12:
In Rijsenhout zijn glastuinbouwgebieden in verschillende stadia. Een deel is economisch gezond; een ander deel is dat niet en daarvan zijn percelen door de glastuinbouw verlaten. Herstructurering en/of transformatie van het gebied is gegeven de beperkingen van onder meer het Luchthavenindelingbesluit zeer lastig. Dit geeft een leefbaarheidsvraagstuk. Wij weten dat u aangeboden heeft om dit vraagstuk gezamenlijk te agenderen. Die agendering vergde -voordat u dit wilde agenderen- wel een aanzienlijke motivering, waarbij de uitkomsten van die agendering ongewis zijn. Dit maakte dat wij hebben aangegeven eerst de uitkomsten uit het *living lab* geluidsadaptief bouwen te willen afwachten en ons tot die tijd te concentreren op het binnenstedelijke gebied en in de linten. Deze typen locaties zijn opgenomen in het LIB.
Wij hebben voor de ontwikkeling van glastuinbouw via SGN grote risico’s genomen. U bent bekend met de afloop daarvan. De ontwikkeling van PrimA4a is daarmee inderdaad gestokt. U geeft aan dat het van meerdere factoren afhankelijk is. Dat denken wij ook. Specifiek noemt u planologische kaders. Die mening delen wij niet. Ons beleid – in ieder geval tot de ontwerp-Omgevingsvisie- was erop gericht om sierteeltbedrijven/ glastuinbouwbedrijven een plaats te geven in PrimA4a. Nu zijn onze inspanningen daar beperkt en wordt onder meer gekeken naar de Oostflankstudie. Een proces waarbij de Greenport Aalsmeer en u in zijn betrokken. De toekomst van de glastuinbouw in Rijsenhout kunnen we in de Greenport bespreken. Voor ons is hierin belangrijk de langjarige raming voor de behoefte aan sierteeltgronden. Ten overvloede merken wij op dat onder meer uit de Oostflankstudie is gebleken dat we erg secuur met onze ruimte(reserveringen) moeten omgaan.
Ad 13:
Wij zetten onze goede samenwerking op het vlak van zonneakkers graag voort en hebben daarbij grote aandacht voor de inpassing van deze zonneakkers in het ‘bijzonder provinciaal landschap’.

Ad 14:
Zoals bij u bekend zien wij de Houtrakpolder niet als ruimtereservering voor de uitbreiding van de haven van Amsterdam. Wij vinden dat uitbreiding van het Westelijk Havengebied van Amsterdam richting de Houtrakpolder niet past bij het open en groene karakter van de oorspronkelijk groene buffer tussen Haarlem en Amsterdam.
Wij hebben gezamenlijk gewerkt aan de visie Noordzeekanaalgebied (NZKG) en er loopt een uitvoeringsprogramma. Wat wij in grote mate ondersteunen. Echter de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (een van de twee fusiegemeenten die nu de gemeente Haarlemmermeer vormen) heeft de visie op het NZKG- gebied onderschreven, met uitzondering van het besluit de Houtrakpolder aan te wijzen als toekomstig uitbreidingsgebied voor de Amsterdamse haven. In een sterk verstedelijkende Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het noodzakelijk om kwalitatief hoogwaardige buitenruimte te bieden en buffers te creëren zodat verstedelijkte zones worden onderbroken door open landschappen en groen. Het is onze taak om te zorgen voor voldoende groene ruimte in en rondom de steden. De Houtrakpolder ligt in het recreatiegebied Spaarnwoude, dat is ontwikkeld als reactie op de behoefte van de stedelijke bevolking. Naast dagrecreatie wordt het gebied onder meer gebruikt voor grote evenementen. Het Recreatiegebied Spaarnwoude maakt onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland en ontvangt jaarlijks 5,5 miljoen bezoekers. De Houtrakpolder neemt daarvan ongeveer 900.000 bezoekers voor zijn rekening. De natuurwaarde van het gebied is hoog.
Wij willen die recreatieve functie en landschappelijke openheid behouden en wijzen daarom elke vorm van havenactiviteit in de Houtrakpolder van de hand.
Op 27 oktober 2021 heeft het college van Haarlemmermeer een brief verzonden aan de leden van het Bestuursplatform NZKG met het verzoek de Visie NZKG 2040 aan te passen op het onderdeel Houtrakpolder in Haarlemmermeer door de reservering voor havenactiviteiten te laten vervallen en in plaats daarvan op te nemen dat de bestaande groene en recreatieve kwaliteiten van het gebied worden behouden en daar waar mogelijk versterkt.
Ad 15:
Wij zijn trots op de status van de Stelling van Amsterdam als UNESCO monument. De recent beschikbaar gekomen informatie over wijziging van de begrenzing verrast ons. Wij hebben ons altijd gebaseerd op hetgeen in het streekplan Noord Holland Zuid (2003), de partiële herziening (2007) en de latere Provinciale Ruimtelijke Verordening was opgenomen. Wij hebben vragen over de (juridische) gevolgen van deze wijzingen. De planvorming voor dit gebied is al jaren gaande, inclusief afspraken met ontwikkelende partijen. Wij vertrouwen erop dat u – ook als SADC-partner - de belangen in het gebied met ons voor het voetlicht zult brengen bij het Rijk en bij UNESCO.

Zienswijze 7: TenneT

Als beheerder van het landelijk hoogspanningsnet vraagt indiener aandacht voor de volgende algemene ontwikkelingen in de nabijheid van verbindingen of hoogspanningsstations:

1. *Zonne-energie: indiener verzoekt zo vroeg mogelijk betrokken te worden bij ontwikkelingen rondom zonne-energie.*
2. *Windturbines: indiener verzoekt om bij het aanwijzen van gebieden voor windturbines rekening te houden met het Handboek Risico Zonering Windturbines. Ook verzoekt indiener dat bij het toestaan van locaties voor kleine windturbines rekening gehouden wordt met een werpafstand van 2 maal het nominaal toerental ten opzichte van een bovengrondse hoogspanningsverbinding.*
3. *Verzwaring van het hoogspanningsnet: indiener wijst op de uitgangspunten hiervoor in de startnotities horende bij het: "cluster energiestrategie 1.0 Noordzeekanaalgebied". Als hierover vragen ontstaan verzoekt indiener ons tijdig in overleg te treden met EZK, provincie en indiener.*
4. *Overige ontwikkelingen: indiener verzoekt om tijdig betrokken te worden bij ontwikkelingen rondom energietransitie, warmtenetten en groeiende bedrijventerreinen. In de bijlage noemt indiener de volgende ontwikkelingen: (kleinschalige) windturbines, vogelweidegebieden, zonnepanelen, waterretentiegebieden, versterken of verhogen van waterkeringen, natuurgebieden (NNN), externe veiligheid, omgevingsvergunningen en vergunningsvrije activiteiten.*

Antwoord zienswijze 7:
Ad 1:

Wij blijven u via de regionale netbeheerder en de Regionale Energiestrategie betrekken bij de ontwikkelingen rondom zonne-energie.
Ad 2:
Wij hebben het door u genoemde handboek al betrokken bij het concreet aanwijzen van het zoekgebied wind ten behoeve van de RES 1.0 (scenario's die daarvoor zijn gemaakt). Wij zijn voornemens om nu een beleidskader grootschalige windturbines op te stellen waarbij het Handboek wederom zal worden meegenomen. Onder andere wordt daarbij uitgegaan van de daarvoor aan te houden afstand van de aanwezige bovengrondse hoogspanningsverbinding.
Ad 3:
Wat betreft verzwaring van het hoogspanningsnet zijn uw uitgangspunten duidelijk. Wij zullen u benaderen als wij vragen hebben of ontwikkelen willen bespreken.
Ad 4:
Wij zullen uw organisatie vroegtijdig betrekken bij ontwikkelingen, zoals wij hopen dat u ons eveneens vroegtijdig betrekt. Dank voor het overzicht waarin u uw belangen beschrijft, wij zullen dit in onze organisatie delen.

Zienswijze 8: Stichting Dorpsraad Nieuw-Vennep

1. *Algemeen: indiener vindt de indeling in lagen niet bevorderlijk voor de leesbaarheid.*
2. *Groen en ontspanning: indiener vindt de plannen ten aanzien van groen en ontspanning een herhaling van zetten en verzoekt:*
   - *2.1. Dat we verantwoordelijkheid nemen voor onderhoud van het bestaande groen rondom Nieuw-Vennep.*
   - *2.2. Dat we regie nemen met het daadwerkelijk aanleggen van PARK21.*
3. *Cultuur: indiener geeft aan dat er veel aandacht is voor grote culturele evenementen en minder voor lokale dorpsgerelateerde evenementen. Daarnaast geeft indiener aan dat er meer aandacht besteed mag worden aan het gebruik van de bestaande culturele mogelijkheden en locaties.*
4. *Jeugd en veiligheid:*
   - *4.1. Indiener acht de opmerking "De generatie die met de smartphone is opgegroeid, weet niet beter dan dat de wereld opengaat met twee duimen op een glasplaatje." onjuist en stigmatiserend.*
   - *4.2. Indiener vraagt of de groei van Nieuw-Vennep gepaard gaat met een evenredige groei van het politietoezicht en handhaving ter plaatse.*
5. *Monitoring: indiener stelt dat de het nuttig is om doelstellingen en resultaten te delen in de lokale pers.*

Antwoord zienswijze 8:
Ad 1:
Wij nemen hier kennis van. De indeling in 'lagen' is gemaakt om eenvoudiger door het document te navigeren, afhankelijk van de interesse van de lezer.
Ad 2.2:
Wij onderschrijven dat ook beheer en onderhoud van de grootschalige groengebieden aandacht nodig heeft. Zoals u zelf al heeft kunnen constateren laat het onderhoud van de gebieden die in beheer zijn bij Staatsbosbeheer (Zwaansbroek en Venneperhout) te wensen over. Staatsbosbeheer krijgt een vergoeding voor ecologisch beheer, het beheer voor recreatie is daarmee ontoereikend. We zijn in gesprek met Staatsbosbeheer om hiervoor een oplossing te zoeken en treden hierover ook in contact met de Provincie Noord-Holland.
Ad 2.2:
Met het vaststellen van het voorontwerp bestemmingsplan en concept-MER PARK21 hebben we een volgende stap richting uitvoering gezet. Afgelopen jaar hebben we op de locatie Groot Vennep een windsingel gerealiseerd met een graswandelpad en een bloemenstrook. Voor verdere realisatie van de locatie Groot Vennep en de ontwikkeling van PARK21 is een vastgesteld bestemmingsplan nodig.
Ad 3:
Wij zullen in de tekst over toerisme en vrijetijdsactiviteiten een passage opnemen die ingaat op de lokale en dorpsgerelateerde evenementen en bestaande culturele mogelijkheden en locaties. Wij onderschrijven dat de lokale evenementen en bestaande culturele mogelijkheden en locaties zeker benut moeten blijven en wij faciliteren dit waar mogelijk ook aan ondernemers en initiatiefnemers. Door corona zijn er de afgelopen periode veel beperkingen geweest in deze sectoren.

Ad 4.1:
Wij hebben met deze zin niet de bedoeling gehad om te stigmatiseren of te suggereren dat ofwel ouderen geen gebruik maken van de smartphone ofwel jongeren (te) veelvuldig. Wat we hiermee willen benadrukken is het gegeven dat de smartphone een onuitwisbare invloed heeft op onze manier van communiceren, consumeren et cetera en dat dit (ruimtelijke) implicaties kan hebben.
Ad 4.2:
Bij groei van de gemeente in algemene zin dient idealiter ook rekening gehouden te worden met extra capaciteit die nodig is om de doelen van ons veiligheidsbeleid te bereiken. De beschikbare capaciteit van de politie valt onder de verantwoordelijkheid van de minister van Justitie en veiligheid. Voor de inzet van Handhaving gaan wij uit van informatie gestuurde handhaving. Door analyse van data en informatie wordt de inzet van handhavers op de juiste tijd en locatie geborgd.
Ad 5:
Doelstellingen en resultaten worden besproken en voorgelegd aan college en/of gemeenteraad. Dit zijn openbare besluitvormingsprocessen die bijgewoond kunnen worden. Stukken zijn te vinden via de website van de gemeenteraad. De pers is welkom om hierbij aanwezig te zijn en hier over te schrijven.

Zienswijze 9: CUMELA Nederland

Indiener vertegenwoordigt een brancheorganisatie van ondernemers die als specialisten in de groen-, grond- en infrasector werken. Deze bedrijven zijn hoofdzakelijk actief in het buitengebied.

1. *Indiener verzoekt om mogelijkheden te creëren om bestaande bedrijfslocaties te kunnen ontwikkelen en uit te breiden, en nieuwvestiging in het buitengebied mogelijk te maken. Dit voor hergebruik van agrarische bebouwing en het ontlasten van industrieterreinen.*
2. *Indiener geeft aan bij te willen dragen aan onder andere circulaire economie.*

Antwoord zienswijze 9:
Ad 1:
De omgevingsvisie geeft geen inperking voor bestaande bedrijven in de groen-, grond- en infrasector. In onze bestemmingsplannen voor het buitengebied hebben wij diverse bedrijven bestendigd. Wij zijn bekend met de wens van dergelijke bedrijven om zich in het buitengebied te vestigen. Uitbreiding van gevestigde bedrijven of nieuw-vestigingen hangt af van de specifieke aard van de bedrijfsactiviteiten en de mogelijkheden voor inpassing in de omgeving. We merken op dat op het buitengebied van gemeente Haarlemmermeer veel druk bestaat. Omwille van omgevingskwaliteit en het ‘openhouden’ van die beperkte ruimte willen wij hier terughoudend mee omgaan. Hoewel er ook druk is op de bedrijfslocaties zijn die locaties wel de primaire plaats voor dergelijke functies.
Ad 2:
Wij onderschrijven dat binnen uw branche veel bedrijven opereren die de circulaire economie ondersteunen. Hiervoor bieden wij al veel ruimte. Voor deze brede tak aan bedrijven blijft gelden dat de vestigingslocatie moet passen bij de aard van het bedrijf.

Zienswijze 10: Liander

1. *Pagina 21 bij de zonneakkers: indiener wijst op een optimale inpassing in het elektriciteitsnet.*
2. *Indiener verzoekt om de samenhang van ontwikkelingen met uitbreiding van de energie infrastructuur expliciet te maken in de paragraaf “Energie”. Ontwikkelen kan alleen als de stroom beschikbaar is.*
3. *Pagina 138: indiener verzoekt onder “energie-infrastructuur” op te nemen: “daarom zullen wij samen met de netbeheerder bepalen waar ruimte voor energievoorzieningen nodig is en deze ruimte opnemen in bestemmingsplannen.”*
4. *Pagina 138: bij de derde alinea onder elektriciteitsnet verzoekt indiener ook op te nemen dat hiervoor ruimte wordt gemaakt in bestemmingsplannen.*
5. *Pagina 139 bij opwek zon: indiener geeft aan dat clustering van zonnepanelen ook nodig is om de opgewekte energie zo optimaal mogelijk te transporteren. Dit voorkomt de bouw van extra onderstations.*

Antwoord zienswijze 10:
Ad 1:

Deze passage gaat over de opgaven zoals de bewoners die voor zich zien. Hoewel we het eens zijn met een optimale inpassing in het elektriciteitsnet, willen we dat hier niet zo opnemen.
Ad 2:
Aan de capaciteitsproblematiek wordt in deze paragraaf expliciet aandacht gegeven en dat deze opgelost dient te worden ten behoeve van onder andere woningbouw. Daarmee wordt naar onzes inziens al voldaan aan het verzoek.
Ad 3:
Wij voegen de zin toe “Daartoe onderzoeken wij samen met de netbeheerder waar ruimte voor energievoorzieningen nodig is”. Het spreekt voor zich dat we deze ruimte gaan borgen in het omgevingsplan. Een uitspraak over het inzetten van het juridisch-planologisch instrumentarium is hier niet passend. Overigens wordt het instrument ‘bestemmingsplan’ vervangen door ‘omgevingsplan’. Besluitvorming blijft een bevoegdheid van de gemeenteraad.
Ad 4:
Zie ons antwoord hiervoor.
Ad 5:
Wij zullen uw extra argumenten (clustering is nodig voor optimaal transport en voorkomt extra onderstations) toevoegen aan de tekst.

Zienswijze 11: Veiligheidsregio Kennemerland

Indiener waardeert de betrokkenheid bij het proces van totstandkoming van de ontwerp-Omgevingsvisie en ziet veel aspecten uit de advisering terug in de visie.

1. *Ten aanzien van **gezondheid**:*
   - 1.1. *Indiener adviseert gevoelige bestemmingenbeleid te voeren en hierin op te nemen dat woningen niet gerealiseerd worden binnen zones die belast zijn vanwege luchtkwaliteit en geluid.*
   - 1.2. *Binnen geluidszones vraagt indiener ons een afweging te maken over het wel of niet realiseren van woningbouw, en dit op te nemen in het gevoelige bestemmingenbeleid. Indiener adviseert te voldoen aan de WHO-waarden voor omgevingsgeluid.*
   - 1.3. *Indiener adviseert om te zorgen voor voldoende aanbod van gezond eten en fastfood- en snackrestaurants te beperken.*
   - 1.4. *Indiener adviseert in te zetten op een houtrookvrije omgeving, bijvoorbeeld door geen rookkanalen aan te brengen in nieuwbouwwoningen en mensen bewust te maken van de effecten.*
   - 1.5. *Indiener vraagt in te blijven zetten op verbeteren van de luchtkwaliteit, met als uiteindelijk doel het bereiken van de recent aangescherpte WHO-advieswaarden.*
   - 1.6. *Indiener adviseert om gezondheidsaspecten een plek te geven in vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH).*
   - 1.7. *Indiener vraagt ons scholen aan te moedigen om mee te doen aan het programma ‘Gezonde School’.*

2. *Ten aanzien van **veiligheid**:*
   - 2.1. *Indiener adviseert om op te nemen:* Gezondheid is een verbindende factor: het gaat zowel om gezondheid bevorderen als beschermen. De GGD en GHOR zijn belangrijke partners om mee te denken over de inrichting van de leefomgeving t.b.v. de gezondheid en veiligheid en worden vroegtijdig betrokken.
   - 2.2. *Laag II, gebied Haarlemmermeer Noord, blz. 21*
     Er staat nu: ‘Ontwikkel de nieuwere werklocaties Polanenpark en De Liede. Blijf zo mogelijk inzetten op de veiligheid en handhaving op bedrijventerrein De Weeren.’ Indiener adviseert om ‘zo mogelijk’ weg te laten.
   - 2.3. *Laag III, bescherming van de fysieke leefomgeving, gezondheid*
     Indiener adviseert om hier aandacht te geven aan de beschikbaarheid en bereikbaarheid van zorgvoorzieningen.
   - 2.4. *Laag III, bescherming van de fysieke leefomgeving, omgevingsveiligheid blz. 39*
     Indiener adviseert om toe te voegen dat te allen tijde gezorgd wordt voor een goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten, zoals opgenomen in Laag 3 Omgevingsveiligheid op blz. 72.

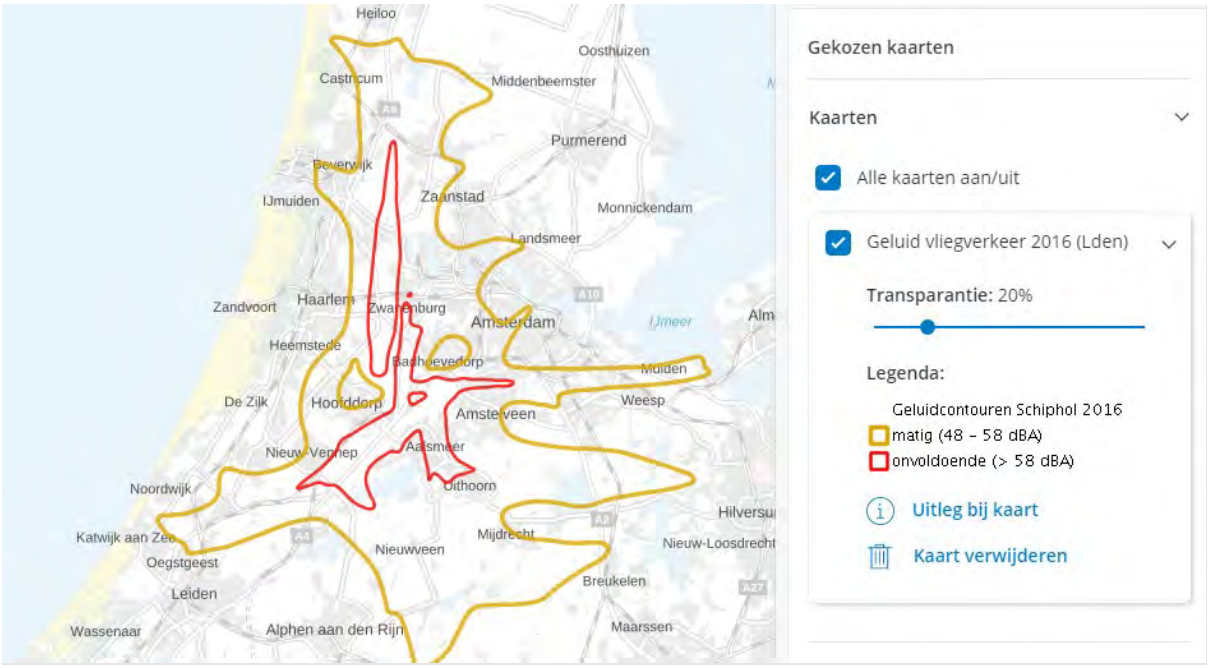
2.5. *Laag III Veiligheid, blz. 69 en 70*
Indiener geeft aan dat de links naar het Integraal Veiligheidsbeleid, Uitvoeringsprogramma Veiligheid en de Kadernota Integrale veiligheid niet werken.

2.6. *Laag III Omgevingsveiligheid, blz. 72*
Indiener adviseert om bij 'Wat gaan we doen?' toe te voegen: 'Waar dit niet mogelijk is treffen we maatregelen om de risico's zo klein mogelijk te maken.'

Antwoord zienswijze 11:
Ad 1.1:
In de omgevingsvisie staat aangekondigd dat wij aparte beleidskaders opstellen voor geluid en lucht waar het gaat om 'gevoelige bestemmingen'. In dit, door onze gemeenteraad vast te stellen, beleid geven wij een eigen beleidsmatige invulling aan geluid en lucht in relatie tot gevoelige bestemmingen. Dit kader zal recht doen aan de verschillende situaties en daarbij worden ook andere belangen, zoals woningbouwbehoefte, betrokken.
Ad 1.2:
De WHO-advieswaarden voor omgevingsgeluid (zie tabel: bron website RIVM, artikel tijdschrift Geluid september 2020) zijn dusdanig streng dat bijvoorbeeld voor vliegverkeer de richtlijn op 45 dB (Lden) is aanbevolen. Als wij die zouden hanteren is er nagenoeg geen woningbouw in onze gemeente meer mogelijk (zie kaart: bron Atlas Leefomgeving). Wij gaan geluidbeleid opstellen, waarbij wij het gevoelige bestemmingen beleid aan bod komt, rekeningen houdend met de diversiteit aan belangen en situaties.

TABEL 1: WHO-RICHTLIJNEN VOOR GELUID VAN WEG-, RAIL EN VLIEGVERKEER EN WINDTURBINES SAMENGEVAT

Bron	Aanbeveling door Guideline Development Group (GDG) van de WHO
Wegverkeer	**sterke aanbeveling** om geluidniveaus door wegverkeer te reduceren tot onder **53 dB** (L_{den})
	sterke aanbeveling om nachtelijke geluidniveaus door wegverkeer te reduceren tot **45 dB** (L_{night})
	Om gezondheidseffecten te vermijden, doet de GDG **de sterke aanbeveling** dat beleidsmakers passende maatregelen nemen om bevolkingsgroepen te beschermen tegen blootstelling aan geluidniveaus van wegverkeer boven de advieswaarden voor de dag en voor de nacht. Voor specifieke interventies, raadt de GDG aan het geluidniveau bij de bron en op de route tussen de bron en de populatie te verminderen door veranderingen in de infrastructuur.
Railverkeer	**sterke aanbeveling** om geluidniveaus door railverkeer te reduceren tot onder **54 dB** (L_{den})
	sterke aanbeveling om nachtelijke geluidniveaus door railverkeer te reduceren tot **44 dB** (L_{night})
	Om gezondheidseffecten te vermijden, doet de GDG **de sterke aanbeveling** dat beleidsmakers passende maatregelen nemen om bevolkingsgroepen te beschermen tegen blootstelling aan geluidniveaus van railverkeer boven de advieswaarden voor de dag en voor de nacht. Er is niet voldoende bewijs voor het gebruik van de ene interventie ten gunste van de andere
Vliegverkeer	**sterke aanbeveling** om geluidniveaus door vliegverkeer te reduceren tot onder **45 dB** (L_{den})
	sterke aanbeveling om nachtelijke geluidniveaus door vliegverkeer te reduceren tot **40 dB** (L_{night})
	Om gezondheidseffecten te vermijden, doet de GDG de **sterke aanbeveling** dat beleidsmakers passende maatregelen nemen om bevolkingsgroepen te beschermen tegen blootstelling aan geluidniveaus van vliegverkeer boven de richtlijnen voor de dag en voor de nacht. Voor specifieke interventies raadt de GDG aan geschikte aanpassingen te doen in de infrastructuur
Windturbines	**beveelt aan om te overwegen** om geluidniveaus afkomstig van windturbines te reduceren tot onder **45 dB** (L_{den})
	Er worden **geen aanbevelingen** gegeven met betrekking tot de blootstelling aan **nachtelijke geluidniveaus** veroorzaakt door windturbines. De kwaliteit van de bewijslast voor de effecten van nachtelijke blootstelling is te laag om een aanbeveling te geven
	De GDG beveelt **ter overweging** aan dat beleidsmakers geschikte maatregelen implementeren om te zorgen dat de blootstelling van bevolkingsgroepen, die zijn blootgesteld aan geluidniveaus van windturbines boven de WHO-richtlijn waarden, worden gereduceerd. Er is echter onvoldoende bewijs om de inzet van een bepaald type interventie aan te bevelen
L_{den} = Level-day-evening-night, L_{night} = Nachtelijk geluid niveau.	



Ad 1.3:
Wij hebben beperkt invloed op het aanbod van voedsel en drank dat een horecavestiging aanbiedt. Type horecabestemmingen baseren wij op de landelijke standaard categorieën horeca. Wij concentreren horeca vooral in centrumgebieden en in recreatieve gebieden. Bij nieuwe ontwikkelingen streven wij naar een gedifferentieerd aanbod, ook wat betreft supermarkten. Op dit moment kennen wij geen differentiatie naar soorten voedsel die verstrekt mogen worden, dit is ook lastig te realiseren en te handhaven.
Ad 1.4:
Wat een houtrookvrije omgeving betreft kunnen gemeenten de aanwezigheid van houtkachels niet verbieden. Voor houtkachels en andere stookinstallaties bij particulieren staan landelijke bouwtechnische eisen in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Bij nieuwbouwwoningen zijn wij geen voorstander van het aanbrengen van rookkanalen.
Ad 1.5:
Wij blijven ons inzetten op verbeteren van de luchtkwaliteit. Gezien de hoeveelheid Rijks- en provinciale wegen en de luchthaven zijn wij daarbij grotendeels afhankelijk van de inspanningen van Rijk en provincie. Wij dringen hier echter wel op aan in diverse overleggen en gesprekken met het Rijk en de provincie. Voor wat betreft de WHO-normen zie ons antwoord onder 1.2.
Ad 1.6:
Vergunningverlening, toezicht en handhaving voor bedrijven zijn ten aanzien van de uitvoering grotendeels wettelijke verplicht ingebracht bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Afhankelijk van wettelijke normen en of beleid worden gezondheidsaspecten afgewogen, en daarmee geborgd, in de besluitvorming.
Ad 1.7:
Wij moedigen scholen aan door de inzet van Gezonde School adviseurs die scholen adviseren en stimuleren om toe te werken naar een Gezonde School vignet. Daarnaast werken we, samen met diverse scholen, aan de gezonde school en het gezonde kind in de gelijknamige werkgroep binnen de Lokaal Educatieve Agenda 2021-2024.
Ad 2.1:
Wij onderschrijven dat GGD en GHOR belangrijke partners zijn om mee te denken over de inrichting van de leefomgeving voor wat betreft gezondheid en veiligheid. Moment en intensiteit van de betrokkenheid is afhankelijk van type en locatie van de ontwikkelingen.
Ad 2.2:
Wij nemen het tekstvoorstel over.
Ad 2.3:
Wij erkennen het belang van de beschikbaarheid en bereikbaarheid van zorgvoorzieningen, dit komt terug in de paragraaf Maatschappelijke voorzieningen en in de paragraaf Sociaal Welzijn.
Ad 2.4:

Zoals u stelt staat het belang van een optimale bereikbaarheid van hulpdiensten al opgenomen in de tekst van de paragraaf Omgevingsveiligheid.
Ad 2.5:
De links verwijzen naar het algemene zoeksysteem van de gemeenteraad waar de stukken in staan.
Ad 2.6:
Wij nemen uw tekstvoorstel over omdat dit de tekst duidelijker maakt.

Zienswijze 12: Stichting Dorpsbelangen Burgerveen

1. *Indiener vindt dat voor verbetering van de leefomgeving te voorzichtige oplossingen worden gekozen:*
   1.1. Reductie van vluchten vanaf Schiphol wordt niet genoemd.
   1.2. De term "geluidhinder" wordt gebruikt in plaats van "geluidsbelasting".
   1.3. De uitgangspunten van de Parijsakkoorden zijn niet te herleiden voor de luchtvaart.
2. *Indiener ziet geen concrete visie om zorgen over het leefklimaat van de van de inwoners te verkleinen, bijvoorbeeld de angst die 20% van de inwoners heeft voor gezondheidsschade als gevolg van luchtvaart.*
3. *Bij luchtkwaliteit merkt indiener op:*

Dat niet vermeld wordt dat kinderen meer medicatie nodig hebben bij hogere concentraties ultrafijnstof. Dat niet wordt vermeld dat ultrafijnstof de placenta kan passeren naar de foetus en dat het aantal vroeggeboortes in de buurt van de luchthaven hoger is.

4. *Indiener stelt dat met het niet optellen van verschillende geluidsbronnen ruimte wordt gegeven aan de luchtvaart. De belasting van luchtvaartgeluid zou opgeteld moeten worden met andere bronnen als verkeer en industrie.*

Antwoord zienswijze 12:
Ad 1.1:
Wij noemen de reductie van vluchten wel in de context van nachtvluchten. Dit noemen wij omdat uit onderzoek blijkt dat een aaneengesloten periode van rust in de nacht een gunstig effect heeft op de gezondheid en ook omdat nachtvluchten in de gemeente regelmatig worden genoemd door inwoners als hinderlijk. Ook noemen wij de reductie van nachtvluchten in relatie tot de afname van hinder omdat ons doel is: minder hinder van de luchthaven voor onze inwoners.
Ad 1.2:
Beide termen worden gebruikt in de omgevingsvisie. Wij zullen in het deel Luchthaven en luchtvaart bezien waar de term geluidbelasting eventueel passender is dan geluidhinder.
Ad 1.3:
De Nederlandse luchtvaartsector en het Rijk hebben gekozen om zichzelf nationale doelen op te leggen voor de uitstoot van de internationale luchtvaart. Deze nationale aanpak voor de CO2-emmissies van de internationale luchtvaart wordt in belangrijke mate vormgegeven aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Inmiddels is er ook de Green Deal en Fit for 55 waarin afname van CO2 is opgenomen en waarin luchtvaart ook is meegenomen.
Ad 2:
Wij delen de zorg over het leefklimaat. Wij zijn bekend met het onderzoek van de MRA over verstedelijking en gezondheid (Eindverslag verstedelijking MRA en gezondheid). Tegelijkertijd zijn zaken als werk, inkomen en onderdak ook zeer relevant als basisbehoeften voor het welbevinden van mensen. De balans tussen duurzame economie en gezonde leefomgeving is ons uitgangspunt.
Ad 3:
De verwijzingen naar onderzoeken over ultrafijnstof zijn niet uitputtend benoemd.
Ad 4:
De cumulatie van verschillende bronnen van geluid is in de wet geregeld. Wij houden ons aan de geldende regels voor cumulatie van geluid.

Overigens hebben wij – naar aanleiding van een vraag van de Dorpsraad Badhoevedorp - de door u gemaakte Omgevingsvisie voor Burgerveen toegevoegd aan de participatieresultaten.

Zienswijze 13: Roosdom Tijhuis namens samenwerkende grondeigenaren (a) Nieuw-Vennep West, (b) Haarlemmermeer-West en (c) Beinsdorp

a. Nieuw-Vennep West

1. *Indiener benadrukt dat het wenselijk is om van de Omgevingsvisie een document te maken dat door de tijd heen kan worden aangepast.*

2. *Indiener deelt onze wens voor meer woningbouw, en ziet dat Nieuw-Vennep West in de Omgevingsvisie een belangrijke plek inneemt. Indiener ziet echter ook dat in de Omgevingsvisie andere uitgangspunten staan voor Nieuw-Vennep West dan eerder in beleidsdocumenten of in afspraken tussen gemeente en ontwikkelaars. Daarom verzoekt de indiener om:*
   - *2.1. In de Omgevingsvisie uit te gaan van de toevoeging van tussen de 3.000 en 4.000 woningen met een woningdichtheid passend bij een centrum-dorps woonmilieu;*
   - *2.2. De op pagina 124 getekende contour van Nieuw-Vennep West aan te passen zodat deze overeenkomt met bijlage 1 van de Intentieovereenkomst Nieuw-Vennep West;*
   - *2.3. Het toevoegen van een deel agrarisch karakter niet onvoorwaardelijk te laten en hier enkel invulling aan te geven als het ondersteunend is aan de woningen en woonmilieus. Dit in verband met de financiële, bedrijfsmatige en/of maatschappelijke haalbaarheid.*

b. Haarlemmermeer-West

1. *Indiener benadrukt dat het wenselijk is om van de Omgevingsvisie een document te maken dat door de tijd heen kan worden aangepast.*
2. *Ook vraagt indiener om een bondiger Omgevingsvisie zodat voor toekomstige ontwikkelingen de kaders helder zijn.*

Indiener deelt onze wens voor meer woningbouw, en ziet dat Haarlemmermeer-West in de Omgevingsvisie een belangrijke plek inneemt.
Indiener ziet echter ook dat in de Omgevingsvisie andere uitgangspunten staan voor Haarlemmermeer-West dan eerder in beleidsdocumenten of in afspraken tussen gemeente en ontwikkelaars. De indiener heeft de volgende opmerkingen:

3. ***Lisserbroek:***
   - *3.1. Voor Lisserbroek Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord staat nu alleen het scenario met 2.400 woningen opgenomen. Indiener verzoekt om in de Omgevingsvisie minimaal 4.000 woningen op te nemen voor deze gebieden.*
   - *3.2. Op pagina 124 staat Lisserbroek Binnenturfspoor onduidelijk aangegeven en kloppen de contouren niet.*
   - *3.3. In figuur 3.1 en 3.11 van de ontwerp-OER zijn Lisserbroek Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord niet juist aangegeven.*
   - *3.4. Op pagina 125 is de HOV-halte Lisserbroek Noord niet opgenomen.*
   - *3.5. Voor de fietsbrug die aan het einde van Turfspoor is ingetekend is onder andere binnen het Driehoekproces Lisserbroek 2040 geen draagvlak voor.*
   - *3.6. De route van de Bollenstreek naar de A44 is niet aangegeven.*
   - *3.7. De piekberging tussen Lisserbroek en Kaag is niet opgenomen.*
4. ***Nieuw-Vennep West:***
   - *4.1. Ga uit van de toevoeging van tussen de 3.000 en 4.000 woningen met een woningdichtheid passend bij een centrum-dorps woonmilieu;*
   - *4.2. De op pagina 124 getekende contour van Nieuw-Vennep West komt niet overeen met bijlage 1 van de Intentieovereenkomst Nieuw-Vennep West;*
   - *4.3. Laat het toevoegen van een deel agrarisch karakter niet onvoorwaardelijk en geef hier enkel invulling aan als het ondersteunend is aan de woningen en woonmilieus. Dit in verband met de financiële, bedrijfsmatige en/of maatschappelijke haalbaarheid.*
   - *4.4. Welk project wordt op pagina 124 bedoelt met 'de post van Krayenhoff (Cruquius)'?*
   - *4.5. Indiener mist op pagina 124 ook de initiatieven van Nieuw-Vennep West en Beinsdorp. Wat betekent het voor Beinsdorp dat hier geen woningbouw ten westen van de N205 wordt toegestaan?*
5. ***Cruquius/Zwaanshoek:***
   - *5.1. Indiener wil in pilotprojecten graag invulling geven aan de ambities voor klimaatadaptief bouwen.*
   - *5.2. Indiener wil graag ontwerpen met de kwaliteiten van erfgoed en groenstructuren.*
   - *5.3. Op pagina 8 staat dat er beperkingen zijn aan bouwen buiten bestaande kernen. Indiener stelt dat ook bouwen buiten de bestaande bebouwde kom noodzakelijk is.*

5.4. *Pagina 13: de ambitie voor behoud van groene ruimte aan de ringvaart strookt niet met het voornemen van nieuwbouw bij Cruquius en Zwaanshoek.*
5.5. *Pagina 18: het gebied tussen Cruquius en Zwaanshoek is onterecht aangeduid als toekomstig groen. Dit moet de arcering centrum dorps/landelijk krijgen, met contouren gelijk aan de Intentieovereenkomst Cruquius/Zwaanshoek.*
5.6. *Pagina, 82, 83 en 95: indiener maakt bezwaar tegen het voorgestelde park tussen Spaarnetocht en Ringdijk. Groenontwikkeling is een ontwerpopgave van de samenwerkende grondeigenaren.*
5.7. *Wat is de definitie van 'Missing link' in de tekening op pagina 83?*
5.8. *Pagina 83: op de kaart mist de bebouwing van de gebiedsontwikkeling en de nieuwe verbindingen.*
5.9. *Pagina 84: inpassen van lange polderlinten staat op gespannen voet met de gewaardeerde 'kronkelweggetjes' die karakter geven aan steden en dorpen.*
5.10. *Pagina 85: voor Cruquius/Zwaanshoek wordt niet verwezen naar een toekomstig uniek woongebied, maar voor Nieuw-Vennep West wel.*
5.11. *Pagina 104: legenda bij de kaart is moeilijk leesbaar. Wat wordt hier bedoeld met Haarlemmermeer-West?*
5.12. *Pagina 104: op de kaart staat landelijk bereikbaar woonmilieu voor Cruquius/Zwaanshoek. Indiener verzoekt dit aan te passen naar centrum-dorps, overeenkomstig met de Intentieovereenkomst Cruquius/Zwaanshoek.*
5.13. *Indiener vindt dat er ten onrechte wordt gesuggereerd dat er meer gebouwd gaat worden in de Boseilanden. De bebouwing komt tussen Spieringweg en Ringdijk.*
5.14. *Pagina 125: indiener verzoekt om het gebied tussen Cruquius en Zwaanshoek als kans voor uitbreiding HOV-netwerk te benoemen, overeenkomstig de Netwerkstudie.*
5.15. *Pagina 129: er staat gestippeld een aansluiting van Cruquius naar de N205 op de kaart. Indiener acht een aansluiting op de N205 bij Zwaanshoek ook noodzakelijk en verzoekt deze toe te voegen.*
5.16. *Pagina 129: welke visie heeft de gemeente bij de Duinpolderweg? Deze staat op de kaart gestippeld. De verbinding lag aanvankelijk aan de Noordzijde van Zwaanshoek.*

c. Beinsdorp

1. *Indiener benadrukt dat het wenselijk is om van de Omgevingsvisie een document te maken dat door de tijd heen kan worden aangepast.*
2. *Indiener verzoekt Beinsdorp in de Omgevingsvisie op te nemen als locatie voor woningbouw. Daarnaast verzoekt indiener om in de Omgevingsvisie de mogelijkheid te bieden voor woningbouw in Beinsdorp op korte termijn. Indiener merkt op dat woningbouw in Beinsdorp in de omgevingsvisie niet wordt genoemd, zoals wel benoemd in beleidsdocumenten als het uitvoeringsplan "Parels aan de Ringvaart". Daarnaast staat in de ontwerp-Omgevingsvisie dat aan de westkant van de N205 geen woningbouw komt. Indiener meent dat dit de leefbaarheid in Beinsdorp niet ten goede komt. Ook geeft indiener aan dat de woningbouwplannen kunnen helpen om infrastructurele investeringen te doen in de Westflank.*

Antwoord zienswijze 13:

a. Nieuw-Vennep West

Ad 1:
De intentie is om de omgevingsvisie een 'levend' document te laten zijn dat regelmatig aangepast kan worden. Zie Laag IV voor een toelichting hierop. Het wijzigen van de omgevingsvisie is een bevoegdheid van de gemeenteraad.
Ad 2.1:
De indiener verzoekt om uit te gaan van de toevoeging van tussen de 3.000 en 4.000 woningen in Nieuw-Vennep West met een woningdichtheid passend bij een centrum-dorps woonmilieu.
Wij zijn met de indiener in gesprek over het realiseren van een nieuwe woonwijk naast Getsewoud onder de titel 'wonen aan het landschap'. Daarin gaan we uit van een mix van landelijk bereikbaar en centrum-dorps wonen. We hebben gezamenlijk een landschappelijk raamwerk opgesteld waarbinnen wij nu gezamenlijk het stedenbouwkundig plan gaan uitwerken. Daaruit zal blijken hoeveel woningen hierin passen.
Wij zullen in de omgevingsvisie benadrukken dat met het woningbouwprogramma in Nieuw-Vennep West wonen in en aan het landschap centraal staat als aanvulling op de bestaande woonmilieus zodat de bewoners de bestaande wijken kunnen verhuizen naar nieuwe wijken als ze kleiner, groter of anders willen gaan wonen.

De indicatie voor het aantal woningen zullen we uit Laag II van de omgevingsvisie halen. Het aantal woningen dat binnen dit woonmilieu past blijkt uit het Stedenbouwkundig plan binnen het landschappelijk raamwerk en uit of voldaan kan worden aan randvoorwaarden en eisen.
Ad 2.2:
Wat de contour van Nieuw-Vennep West betreft zullen wij op de hoofdkaart richting het westen de blokaanduiding uitbreiden. Het doortrekken van Venneperhout naar het westen is onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Wij schuiven de begrenzing van de blokaanduiding niet op naar het zuiden.
Ad 2.3:
Wat betreft de combinatie met agrarisch gebruik, dit zal inderdaad ondersteunend zijn aan het wonen, de differentiatie van de woonmilieus, maar ook aan het leefmilieu en de sociale cohesie. Het gebied met agrarisch gebruik is onderdeel van de landschappelijke structuur van Nieuw-Vennep West. De financiële, bedrijfsmatige en/of maatschappelijke haalbaarheid van het combineren van wonen met agrarisch gebruik – bijvoorbeeld in de vorm van het concept 'Herenboeren' - is in onderzoek.

b. Haarlemmermeer-West

Ad 1:
De intentie is om de omgevingsvisie een 'levend' document te laten zijn dat regelmatig aangepast kan worden. Zie Laag IV voor een toelichting hierop. Het wijzigen van de omgevingsvisie is een bevoegdheid van de raad.
Ad 2:
De indiener vraagt om een bondiger Omgevingsvisie zodat voor toekomstige ontwikkelingen de kaders helder zijn. De Omgevingsvisie geeft een overall beeld van de ambities van de gemeente op alle beleidsterreinen die raken aan de fysieke leefomgeving. Dat biedt ontwikkelaars een goede eerste indicatie waar rekening mee gehouden moet worden. Maar de Omgevingsvisie is niet locatie specifiek. Per gebiedsontwikkeling maken wij programma's van eisen waarin de ambities van de omgevingsvisie en de beleidsthema's worden vertaald naar de betreffende gebiedsontwikkeling. Daarin streven wij naar een bondig gebiedsgericht document, dit is altijd maatwerk.

Lisserbroek

Ad 3.1:
In de omgevingsvisie zelf staan geen aantallen woningen per locatie. U verzoekt om voor Lisserbroek Binnenturfspoor en Lisserbroek Noord niet 2.400 woningen, maar minimaal 4.000 woningen op te nemen. Dit is onderwerp van gesprek binnen de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. Het aantal woningen dat binnen dit woonmilieu past zal blijken uit het Stedenbouwkundig plan binnen het landschappelijk raamwerk en uit of voldaan kan worden aan randvoorwaarden en eisen.
In het OER staat het aantal van 2.400 genoemd, dit is gebaseerd op 1.300 beoogde woningen in Binnenturfspoor van de GEM Lisserbroek en 1.100 beoogde woningen door ontwikkelaar BPD. Wanneer de overige gronden binnen het plangebied tot ontwikkeling zouden komen, kunnen maximaal 4.000 woningen gerealiseerd worden. Zoals bij u bekend onderzoeken wij dit momenteel in de MER voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. Wij streven ernaar om de milieueffecten te monitoren en dynamisch in beeld te brengen.
Ad 3.2:
Wij zullen de contour van Binnenturfspoor op de kaart Woonmilieus (p. 124) aanpassen.
Ad 3.3:
De begrenzing van de woningbouwlocaties Noord en Binnenturfspoor in Lisserbroek in figuur 3.1 en 3.11 van de ontwerp-OER is gebaseerd op de door de gemeente aangeleverde begrenzing in de Monitor Plancapaciteit. Deze geografische begrenzing kan voor Lisserbroek inmiddels accurater gemaakt worden. In de eerstvolgende herziening van deze monitor zullen wij aangepaste informatie over de begrenzing alhier aanleveren.
Ad 3.4:
Op de kaart Knooppunten (pag.125) staan alleen bestaande knooppunten, dus het klopt dat de HOV-halte Lisserbroek Noord niet op de kaart staat. Wij passen de legenda aan in 'bestaande knooppunten'. De HOV-lijn door Lisserbroek staat wel op de hoofdkaart.
Ad 3.5:
De fietsbrug aan het einde van Turfspoor (kaart fietsnetwerk p. 132) is een streven en staat als wens op de kaart.
Ad 3.6:
Wat betreft uw vraag om de route van de Bollenstreek naar de A44 op de kaart aan te geven; zie ons antwoord onder zienswijze 2.

Ad 3.7:
De piekberging is onder meer aangegeven op de hoofdkaart op bladzijde 18.

Nieuw-Vennep West
Ad 4.1: Zie ons antwoord onder Nieuw-Vennep West ad 1.
Ad 4.2: Zie ons antwoord onder Nieuw-Vennep West ad 2.
Ad 4.3: Zie ons antwoord onder Nieuw-Vennep West ad 3.
Ad 4.4: De Post van Krayenhoff is de naam van de ontwikkeling langs de dijk bij Cruquius, eerder transformatie Bennebroekerdijk of Den Breejen genoemd.
Ad 4.5: Indiener vraagt om het gebied tussen N205 en Beinsdorp als locatie voor woningbouw op te nemen. Het is een bewuste keuze om Hillegom en Nieuw-Vennep niet aan elkaar te laten groeien. Aan de westkant van de N205 is geen sprake van woningbouw. Voor Beinsdorp betekent dit dat het dorp niet in een groot aaneengesloten verstedelijkt gebied komt te liggen, maar dat er een buffer behouden blijft tussen de Ringvaart en N205. Er is bij de Investeringsstrategie versnelling woningbouw bewust gekozen voor de locatie tussen de Driemerenweg en Nieuw-Vennep-Getsewoud.

Cruquius/Zwaanshoek
Ad 5.1:
De gemeente juicht het toe als ontwikkelende partijen – op de juiste locatie – initiatief tonen voor klimaatadaptief bouwen.
Ad 5.2:
Ook het benutten van bestaande kwaliteit van erfgoed en groenstructuur in ontwerpplannen zien wij als positief. Mits dit op de juiste locatie gebeurt, past binnen andere randvoorwaarden en ook leidt tot toevoeging van nieuwe kwantiteit en kwaliteit van onder meer de groenstructuur.
Ad 5.3:
Wij staan ook voor bouwen buiten de bebouwde kom. Daarom zijn we met ontwikkelaars aan de slag op locaties als Nieuw-Vennep West, Lisserbroek en Cruquius - Zwaanshoek. Maar dit betekent niet dat wij het complete gebied tussen Cruquius en Zwaanshoek willen invullen met woningen. Het uitgangspunt zoals ook vermeld in het 80 % Programma van Eisen (p.15) is: *Thema voor het stedenbouwkundig plan voor het gebied tussen Cruquius en Zwaanshoek is 'wonen aan en in het boslandschap': een gebied met een groen en toegankelijk karakter. Het groen zorgt er mede voor dat de dorpskernen Zwaanshoek en Cruquius van elkaar gescheiden blijven. De groenstructuur moet bijdragen aan zowel een onderscheidend woonmilieu, biodiversiteit, klimaatadaptatie als lokale en regionale recreatieve behoeften. Het moet een toegankelijk landschap worden, dat verbonden is met de naastgelegen woonkernen, omliggende groen- en recreatiegebieden aan de overkant van de Ringvaart, PARK21, IJtochtzone, Ringvaartzone en Natuurnetwerk Nederland (NNN). Dit nieuwe landschap is basis voor de waarde vergroting van het gebied en verrijking van Haarlemmermeer.*
Om dit te bereiken, is het vertrekpunt dat het reguliere bovenplanse groen, voor elke woning 400 m2, in het gebied zelf wordt gerealiseerd. Dit vertrekpunt vergt een zorgvuldige uitwerking in het stedenbouwkundig plan.
Ad 5.4:
U stelt dat de ambitie voor behoud van groene ruimte aan de ringvaart niet strookt met het voornemen van nieuwbouw bij Cruquius en Zwaanshoek. Wij zijn niet voornemens om het gehele gebied tussen Zwaanshoek, Ringdijk, Cruquius en Spieringweg in te vullen met woningbouw. Zie ook onze antwoorden onder 5.3, 5.4 en 5.6
Ad 5.5:
U stelt dat het gebied tussen Cruquius en Zwaanshoek onterecht is aangeduid als toekomstig groen. U verzoekt om dit gebied de arcering centrum dorps/landelijk te geven, met contouren gelijk aan de Intentieovereenkomst Cruquius/Zwaanshoek. Bij de intentieovereenkomst zijn alleen contouren van gebied opgenomen; de eigendommen van de ontwikkelaars. Daarbinnen ligt de opgave van woningbouw én groen. Wij voegen op de hoofdkaart een aanduiding toe met de tekst 'gebied in onderzoek voor wonen en groen'.
Ad 5.6:
Wat betreft de gewenste groenstructuur (zie kaarten pagina 82, 83 en 95) betreft maakt u bezwaar tegen het voorgestelde park tussen Spaarnetocht en Ringdijk. U stelt dat groenontwikkeling een ontwerpopgave is van de samenwerkende grondeigenaren. Dit is inderdaad een gecombineerde opgave die afhankelijk is van verschillende randvoorwaarden en eisen. Wij voegen op de hoofdkaart een aanduiding toe met de tekst 'gebied in onderzoek voor wonen en groen' waarbij uit de legenda blijkt dat het een gecombineerde opgave voor woningbouw en groen gaat. Zie ons antwoord onder 5.5.

Ad 5.7:
Met een ‘missing link’ bedoelen we ontbrekende langzaam verkeersverbindingen.
Ad 5.8:
Doel van deze kaart in het deel Landschap en groen is verbindingen aangeven, niet zozeer toekomstige bebouwing aangeven.
Ad 5.9:
De atypische identiteit van Haarlemmermeerpolder bestaat juist uit de combinatie van de lange polderlinten in combinatie met de organische structuren in de kleine kernen. Dit koesteren wij beiden.
Ad 5.10:
Wij zullen voor het studiegebied voor wonen en groen tussen Cruquius en Zwaanshoek opnemen dat – gezien de bodem- en waterhuishoudkundige ondergrond – ook hier een uniek woon- en groengebied mogelijk is.
Ad 5.11:
Wij zullen de legenda beter leesbaar maken.



Haarlemmermeer West is op het kaartbeeld Agrarisch, landschap en recreatie gearceerd weergeven. Hiermee wordt aangeduid dat dit gebied een transformatiegebied is. Hier zal het huidige voornamelijk agrarische gebied gaan transformeren naar recreatiegebied met nieuwe woonmilieus nabij Nieuw-Vennep, Lisserbroek en Cruquius -Zwaanshoek met ruimte voor recreatie, natuur en stadslandbouw.
Ad 5.12:
Wij zijn met indiener in gesprek over de gebiedsontwikkeling tussen Cruquius en Zwaanshoek. De intentie is om woonmilieus te maken die anders zijn dan al aanwezig. Of dit een mix kan zijn van landelijk en centrum-dorps zal blijken uit de planvorming in de gebiedsontwikkeling en een toetsing van deze plannen aan de eisen en randvoorwaarden van de gemeente. In het 80% Programma van Eisen zijn beide milieus genoemd.
Ad 5.13:
De kaart Woonmilieus geeft voor de Boseilanden alleen aan dat wij hier een landelijk woonmilieu realiseren.
Ad 5.14:
In de Netwerkstudie is de aanbeveling opgenomen voor het goed en tijdig aansluiten van nieuwe ontwikkelingsgebieden op het OV net. Daarbij zijn schematische uitbreidingsmogelijkheden voor het hoogwaardig openbaar vervoer weergegeven ter indicatie. Er zijn geen concrete nieuwe OV-corridors die kunnen worden opgenomen in de kaart op bladzijde 125.
Ad 5.15:
Wij nemen kennis van uw standpunt dat u een aansluiting op de N205 bij Zwaanshoek noodzakelijk acht. De ontsluitingsstructuur van de gebiedsontwikkeling Cruquius - Zwaanshoek is nog in onderzoek. Uit onderzoek blijkt dat bij meer dan 1500 woningen een nieuwe aansluiting op de N205 door de Boseilanden nodig is. Vanwege van de gekozen vorm van ‘uitnodigingsplanologie’ bent u zelf aan zet om aan te tonen dat dit haalbaar is.
Ad 5.16:
De doortrekking van de N205 naar de N208 wordt door de Provincie Noord-Holland niet verder opgepakt. Als gemeente hebben wij niet het besluit genomen om deze verbinding uit ons vigerende beleid te halen. Daarom houden wij deze verbinding indicatief gestippeld op de kaart. De ontsluitingsstructuur van de gebiedsontwikkeling Cruquius – Zwaanshoek is nog in onderzoek.

c. Beinsdorp

Ad 1:

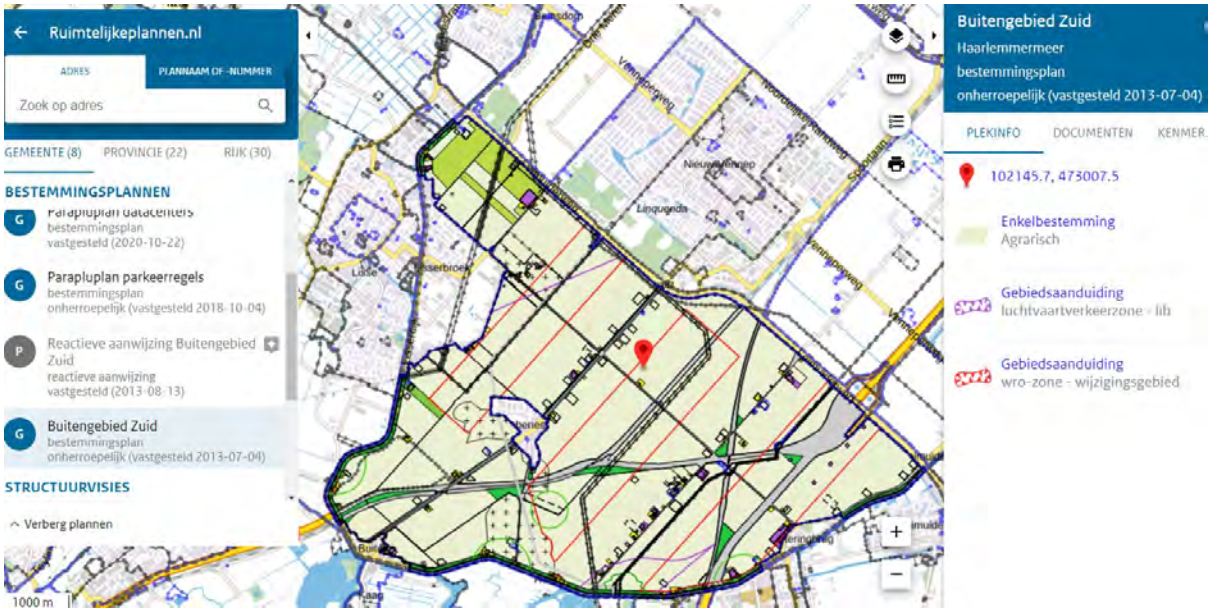
De intentie is om de omgevingsvisie een 'levend' document te laten zijn dat regelmatig aangepast kan worden. Zie Laag IV voor een toelichting hierop. Het wijzigen van de omgevingsvisie is een bevoegdheid van de gemeenteraad.
Ad 2: Het is een bewuste keuze om Hillegom en Nieuw-Vennep niet aan elkaar te laten groeien. Aan de westkant van de N205 is geen sprake van woningbouw. Voor Beinsdorp betekent dit dat het dorp niet in een groot aaneengesloten verstedelijkt gebied komt te liggen, maar dat er een buffer behouden blijft tussen de Ringvaart en N205. Er is bij de Investeringsstrategie versnelling woningbouw bewust gekozen voor de locatie tussen de Driemerenweg en Nieuw-Vennep-Getsewoud.

Zienswijze 14: Dorpsraad Abbenes

Indiener wijst op de punten behoud van agrarisch en dorps karakter, woningbouw en beperking van hinder van (vlieg)verkeer.

1. *Indiener verzoekt de geschiedenis van Abbenes uit het begin van de droogmaking op te nemen in de omgevingsvisie.*
2. *Bij het verhaal over de polderlinten (op pagina 12) en het verhaal over erfgoed verzoekt indiener om de Hoofdvaart te noemen, met name de bocht in de Hoofdvaart bij Abbenes. Ook verzoekt indiener de monumenten in Abbenes te noemen, zoals boerderij Beets Groote Plas.*
3. *Indiener verzoekt om op te nemen dat ruim 80% van de inwoners van Abbenes, Weteringbrug en Vredeburg, en Buitenkaag tegen de komst van windmolens is.*
4. *Indiener verzoekt Abbenes te noemen als voorbeeld bij de wens voor kleinschalige woningbouw in laag II.*
5. *Indiener ziet graag de mogelijkheid van uitbreiding van Abbenes.*
6. *Pagina 52: indiener verzoekt om Abbenes toe te voegen aan de opsomming van dorpen die het meeste last hebben van vliegverkeer.*
7. *Indiener geeft aan dat de nieuwe wegen bij de uitbreiding van Lisserbroek leiden tot een nog slechtere geluidsbelasting voor Abbenes. Indiener verzoekt betrokken te worden bij de uitwerking van de plannen.*

Antwoord zienswijze 14:
Ad 1:
Wij verwijzen naar de website van onze afdeling onderzoek die de geschiedenis van onze kernen – waaronder die van Abbenes - beschrijft.
Ad 2:
In de Omgevingsvisie gaan we niet expliciet in op de Hoofdvaart, dit zien wij als een van de polderlinten. In de Visie Polderlinten is dit meer uitgewerkt. Het is niet mogelijk om alle monumenten op te sommen. De kaart bij de paragraaf Erfgoed toont onder andere een aantal belangrijke Rijksmonumenten, waaronder die in Abbenes.
Ad 3:
De omgevingsvisie is niet de plek om uitkomsten van enquêtes op te nemen. Wel zullen wij de volgende passage opnemen in Laag II van Haarlemmermeer Zuidoost: "Er is in en rond Abbenes grote weerstand tegen de mogelijke komst van windturbines en de effecten daarvan op het landschap en de leefbaarheid". Wij hopen dat deze passage recht doet aan de dilemma's en de zorgen die in het gebied leven.
Overigens wijzen wij erop dat wij eerder in het door ons vastgestelde bestemmingsplan Buitengebied Zuid een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een windpark hebben opgenomen die ook ten westen van Abbenes doorliep. Zie het gebied binnen onderstaande rode lijnen. Dit onderdeel is echter geschrapt door een aanwijzing van de provincie Noord-Holland op basis van het toen geldende provinciale beleid voor windturbines op land.



Ad 4:
Wij zijn bekend met uw wens voor het toevoegen van woningen in Abbenes omwille van de leefbaarheid. In het verleden zijn er ook een aantal woningbouwlocaties binnen de mogelijkheden van het Luchthavenindelingsbesluit gerealiseerd, bijvoorbeeld aan het Kalverlaantje en Zilvervloot. Ook het bouwplan aan de Dr. Heijelaan geeft een nieuwe impuls aan het dorp. Deze locaties hebben gemeen dat ze allen vallen onder 'invulling van een lint' en een 'open gat binnen bestaand stedelijk gebied'. Voor dit type locaties – waarvan er niet veel zijn in Abbenes – zijn nog beperkt mogelijkheden. Het gebied ten zuiden van het Kalverlaantje is agrarisch gebied. Het LIB biedt slechts uitzonderingsmogelijkheden voor stedelijk gebied en niet voor agrarische gronden.
Ad 5:
Zie ons antwoord onder punt 4.
Ad 6:
U geeft aan veel last te hebben van vliegverkeer. Wij zullen de paragraaf 'Milieukwaliteit: geluid' Abbenes toevoegen aan de opsomming van dorpen die het meeste hinder ervaren. Dit punt heeft een relatie met hetgeen u onder punt 4 vraagt. Enerzijds hebben wij oog voor de positieve impuls die nieuwbouw van woningen kan hebben voor de leefbaarheid, anderzijds moeten wij ons verantwoorden waarom meer woningen ('extra geluidgehinderden') onder uitvliegroutes gerealiseerd worden. Mede gezien de - ook door u aangegeven - bestaande geluidshinder richten wij ons vooralsnog op het mogelijk maken van inbreidingslocaties en niet op 'uitleglocaties' voor woningbouw buiten de bestaande dorpscontouren van Abbenes. Zie ook ons antwoord onder punt 4.
Ad 7:
Wij houden u op de hoogte van de gebiedsontwikkeling bij Lisserbroek. De uitwerking van de verkeersstructuur in de vorm van een mogelijke weg langs Nieuwekerktocht richting een mogelijke verbinding tussen N208 en A44 raakt de belangen van Abbenes. Zie ook onze reactie op zienswijze 2.
Mogelijke nieuwe verkeersverkeerswegen zullen moeten voldoen aan wettelijke normen ten aanzien van geluid. Als deze verbindingen regionaal worden opgepakt zullen wij de Dorpsraad Abbenes betrekken bij de plannen.

Zienswijze 15: Bewoner Nieuw-Vennep

Indiener is van mening dat er te veel tegenstrijdigheden in de visie staan, zodat bij beleid en uitvoering altijd aan te tonen is dat het zowel wel als niet in lijn is met de visie. Economische groei en stikstof en CO2 gaat moeilijk samen, net als behouden van het open gebied en het bouwen van woningen.

Antwoord zienswijze 15:
We zijn het met de indiener eens dat er spanning zit op bepaalde vraagstukken.

Wat het vraagstuk ‘behouden open gebied’ versus ‘het bouwen van woningen’ betreft hebben wij niet de intentie om al het open gebied open te houden. De woningbouwlocaties zoals deze al langjarig in onze visie staan (in uw omgeving onder andere bij Nieuw-Vennep West en in Lisserbroek) zullen open gebied veranderen in woongebied. Door echter ons meer te richten op binnenstedelijke verdichting (zoals bij Pionier Bols) hoeven we niet nog meer open gebied in te zetten voor woningbouw.
De energietransitie en circulair/biobased bouwen zijn van groot belang om (een deel van) de stikstof en CO_2-problematiek op te lossen. Het elektrificeren van vervoersmiddelen zal zorgen voor minder stikstof en CO_2 uitstoot. Hetzelfde geldt voor de verduurzaming van de gebouwde omgeving: minder energiegebruik en de energie die gebruikt wordt zal duurzaam moeten worden opgewekt. Dat heeft tot gevolg dat er minder CO_2 en stikstof wordt uitgestoten. Daarbij zullen de materialen die gebruikt worden om te bouwen voor CO_2 opslag moeten zorgen. Hetzelfde geldt voor de inpassing van opwek van duurzame energie. Door dit met groen en natuurlijke randen invulling te geven krijgt de bodem beter het vermogen om CO_2 op te slaan. Met deze transities zal er ook verschuiving vinden van economische activiteiten. We faciliteren en stimuleren de transitie naar een circulaire economie. De balans tussen circulaire economie en leefomgeving is daarbij een uitgangspunt. We zijn betrokken bij en staan open voor initiatieven die hieraan bijdragen.

Zienswijze 16: Bewoner Buitenkaag

Indiener heeft bezwaar tegen de Visie Buitenkaag 2040 als deeluitwerking van de ontwerp-Omgevingsvisie. Indiener plaatst vraagtekens bij de gekozen locatie voor de droge jachthaven Blueport Buitenkaag. Daarnaast is indiener het niet eens met de beslissing om de maximale bouwhoogte van 7,5 meter te laten vervallen, en geeft aan dat door deze ontwikkeling de Huigsloterdijk drukker en onveiliger wordt. Volgens indiener wordt het ook drukker omdat de nieuwe ontsluitingsroute van het gebied pas op een later moment wordt gerealiseerd. Indiener stelt dat de visie Buitenkaag 2040 in de toekomst als een totaalproject gerealiseerd dient te worden.

Antwoord zienswijze 16:
Wij hebben de Visie Buitenkaag vastgesteld en bij amendement de maximale bouwhoogte van Blueport Buitenkaag laten vervallen. De inzichten zijn niet dusdanig gewijzigd dat dit eerder genomen besluit herzien zal worden in het kader van besluitvorming over de Omgevingsvisie. Wanneer voor de ontwikkeling van Blueport een omgevingsvergunning wordt ingediend wordt integraal gekeken naar hoe passend het initiatief is. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de omgeving, veiligheid en hinderzones van bijvoorbeeld geluid. In deze beoordeling wordt ook gekeken naar de grootte en hoogte van de voorgestelde ontwikkeling. Tegen deze procedures is ook bezwaar en beroep mogelijk.

Zienswijze 17: Gemeente Bloemendaal

Indiener geeft complimenten voor de ontwerp-Omgevingsvisie en is er positief over gestemd.
1. *Woningbouw: indiener waardeert de inzet op verdichting en het feit dat we dorpen niet aan elkaar laten groeien. Indiener houdt graag contact over ontwikkellocaties in de buurt van Bloemendaal (Bennebroek), vanwege de toenemende verkeersdruk.*
2. *Bereikbaarheid: indiener is positief over het ontwikkelen van fietsverbindingen in de regio. Het verder ontwikkelen van automobiliteit acht indiener niet wenselijk. Indiener wil druk op autowegen in Bloemendaal voorkomen.*
3. *Recreatie: indiener is positief over ontwikkeling van PARK21, om recreatie in de binnenduinrand te verminderen. Indiener blijft graag in gesprek over recreatiedruk en voorzieningen in Bennebroek en Cruquius.*

Antwoord zienswijze 17
Ad 1:
Wij vinden het goed te horen dat u onze inzet op verdichting waardeert en dat u onderschrijft dat we dorpen niet aan elkaar laten groeien. Wij zullen contact blijven onderhouden over de ontwikkellocaties, ook met het oog op de verkeersdruk.
Ad 2:

Wij zijn verheugd dat dat het ontwikkelen van fietsroutes in de regio door u met aanmoediging wordt ontvangen. Het regionale mobiliteitsnetwerk wordt intensiever belast als gevolg van onder meer autonome ontwikkeling, woningbouw en economische ontwikkeling, zo ook het autonetwerk.
Uitbreiding van het mobiliteitsnetwerk voor auto's is voor ons geen op zichzelf staand doel, maar staand ten doel voor het faciliteren van oplossen van knelpunten in regionale mobiliteitsstromen en overige ruimtelijke ontwikkelingen. We treden met uw gemeente in contact wanneer effecten op uw wegennet zullen optreden.
Ad 3:
Wij denken eveneens dat de bestaande en uit te breiden groenstructuur aan de westkant en PARK21 in een regionale behoefte voorziet en zal voorzien. Wij blijven eveneens graag in gesprek over de thema's die onze beider gemeenten aangaan.

Zienswijze 18: Bewoner Abbenes

Indiener roept op om de visie aan te passen met woningbouw met geluidsadaptieve woningen ten zuidwesten van Abbenes, in plaats van het bos. Indiener vindt het bos niet wenselijk, omdat dit landbouwgrond is. Het bos leidt tot een onveilige situaties. In het zuidwesten kan geëxperimenteerd worden met woningbouw, omdat het verder van Schiphol ligt.

Antwoord zienswijze 18
Het toekomstige dorpsbosje bij Abbenes maakt onderdeel uit van het idee/plan om het landschap tussen Lisserbroek en Abbenes wat meer toegankelijk te maken met een fietsroute langs de Nieuwerkerkertocht. In Binnenturfspoor en Lisserbroek-noord komen veel nieuwe bewoners te wonen die deels in de bestaande en uit te breiden groengebieden kunnen wandelen, maar ook in de polder willen gaan fietsen. De route langs de Nieuwerkerkertocht, naar het noorden en naar het zuiden is hier een invulling van. Bij de verdere planvorming voor het gebied en specifiek het dorpsbosje Abbenes wordt ook overleg gepleegd met belanghebbenden om te kijken hoe we onveilige situaties kunnen voorkomen.
Wat betreft de gewenste woningbouw zie ons antwoord bij zienswijze 14 van de Dorpsraad Abbenes.

Zienswijze 19: Glastuinbouw Nederland

Indiener is positief over dat we plaats willen bieden aan innovatieve en toekomstbestendige landbouw en is voorstander van het concentreren van glastuinbouw in geschikte gebieden.

1. *Indiener roept op om de opgaven voor glastuinbouw uit te werken in een omgevingsprogramma. Met een programma is het mogelijk afspraken te maken met andere partijen en concrete instrumenten in te zetten.*
2. *Indiener verzoekt om in de Omgevingsvisie sterker in te zetten op deelname aan de Greenport Aalsmeer. Indiener is van mening dat Greenport Aalsmeer een belangrijk overleg is om ambities en maatregelen af te stemmen.*
3. *Indiener geeft aan dat het van belang is dat als glastuinbouwbedrijven niet willen of kunnen worden verplaatst, dat deze geïsoleerde bedrijven en kleine clusters kunnen blijven ondernemen.*
4. *Indiener acht de focus op sierteelt in de ambities voor glastuinbouw (pagina 107) misplaatst. Indiener geeft aan dat in de ontwerp-Omgevingsvisie voedselproductie herhaaldelijk als belangrijke waarde wordt genoemd en benadrukt dat ondernemers hier zelf in moeten kunnen kiezen.*
5. *Indiener vraagt aandacht voor huisvesting van internationale medewerkers, zowel tijdelijk als permanent. Indiener denkt hier graag over mee.*
6. *Indiener vraagt opheldering over de transformatie van glastuinbouw in Buitenkaag. Op de kaart in de ontwerp-Omgevingsvisie is in Buitenkaag namelijk nog glastuinbouw ingetekend. Ook pleit indiener voor een programma voor de transformatie van Buitenkaag.*
7. *Indiener spreekt de wens uit om in gesprek te gaan met ons en het hoogheemraadschap over oplossingen voor het omgaan met de gevolgen van klimaatverandering.*
8. *Indiener noemt het aangekondigde strengere beleid ten aanzien van bodembescherming (en in mindere mate van gezondheidsaspecten als licht- en geluidsoverlast) als punt van zorg (zoals op pagina 39). Indiener acht aanscherping van dit beleid te voorbarig, en pleit voor een integrale aanpak.*
9. *Indiener pleit ervoor om in de op te stellen Nota Omgevingskwaliteit een benadering te kiezen die recht doet aan de specifieke waarde van de glastuinbouwgebieden.*

10. *Indiener vraagt opheldering over de momenten waarop de ambities en uitvoeringsprogramma's worden herzien, en vraagt hoe ondernemers(organisaties) daarbij betrokken worden.*

Antwoord zienswijze 19

Ad 1:
De afgelopen jaren is door Stallingsbedrijf Glastuinbouw Nederland en gemeente in het project herstructurering glastuinbouw Rijsenhout samengewerkt. Dit heeft niet geleid tot het vooraf bedachte resultaat. Het glastuinbouwgebied van PrimA4a is niet ontwikkeld en de gronden zijn uiteindelijk door de gemeente overgenomen. In het kader van de Oostflankstudie bezien wij nu hoe wij willen omgaan met dit gedeelte van de Haarlemmermeer. Een programma inrichten voordat die uitkomsten er zijn, ligt niet voor de hand.
Ad 2:
In de omgevingsvisie is de rol van de Greenport Aalsmeer en de rol die de Greenport Aalsmeer in Haarlemmermeer uiteengezet. Wij zullen de komende jaren onze rol en positie de Greenport bezien. De beperkte resultaten voor glastuinbouw meer in het bijzonder sierteeltbedrijven zijn daar de oorzaak van. De tekst wordt niet aangepast.
Ad 3:
De afgelopen jaren is al gebleken dat er een aantal geïsoleerde bedrijven en kleine clusters bleven ondernemen, met name aan de zuidzijde van Rijsenhout en aan de noordzijde van Rijsenhout aan de westkant van de Aalsmeerderweg. In de ontwerp-omgevingsvisie is opgenomen dat we ons inzetten voor al gevestigde economisch gezonde bedrijven en de sector. De bedoelde clusters kunnen hun rol binnen de Greenport blijven vervullen. In de Ruimtelijk Economische Visie Rijsenhout is het toekomstperspectief voor de meeste van deze clusters geschetst.
Ad 4:
Deze constatering is terecht. Met de komst van de grootschalige teelt van tomaten is de weg naar naast sierteelt ook ruimte bieden voor voedselproductie al ingeslagen. Wij gaan niet sturen op wat er in onze glastuinbouwbedrijven aan (legale) teelten toegepast worden. Wel is het zo dat de ruimte beperkt is en dat de Greenport Aalsmeer er is voor bloemen en planten. De gronden nabij de veiling zijn met name daarvoor van belang. In de Greenport Aalsmeer inclusief de gesprekken over de positionering van de Greenport zal verder gesproken moeten worden in hoeverre de voedselproductie ook binnen deze Greenport Aalsmeer moet plaats hebben.
Ad 5:
Het belang van de huisvesting van internationale medewerkers, zowel tijdelijk als permanent is ook naar voren gebracht door de Tasforce Huisvesting Arbeidsmigranten. Wij verwijzen daarom naar onze reactie op zienswijze 3. De gemeente gaat over de toedeling van functies, maar de Greenport is welkom om mee te denken.
Ad 6:
Het glastuinbouwgebied in Buitenkaag is inderdaad aangewezen als transformatiegebied. Deze aanwijzing is één van de aanleidingen geweest om visie Buitenkaag 2040 vast te stellen, waarin handvatten worden gegeven voor transformatie. Daarbij is schriftelijk aan de provincie gevraagd om de aanduiding glastuinbouwconcentratiegebied eraf te halen. Dit betekent echter niet dat alle glastuinbouw hier direct verdwijnt, maar wel dat er transformatie mogelijk is. Op den duur zal de glastuinbouw hier verdwijnen en is de aanwijzing van glastuinbouw in de omgevingsvisie niet toekomstbestendig. Wij zullen op de overzichtskaart van de omgevingsvisie een icoon opnemen met 'mogelijke transformatie naar recreatie'.
Ad 7:
Wij waarderen het dat u in gesprek wilt over de gevolgen van klimaatverandering. Wij wijzen op de Strategische Samenwerkingsagenda die wij met het Hoogheemraadschap hebben opgesteld en op ons (concept-)klimaatadaptatiebeleid. Wij betrekken LTO Noord al bij deze vraagstukken, en wij blijven op deze manier graag in gesprek met uw sector.
Ad 8:
U verwijst naar onze uitgangspunten voor ons bodembeleid. Deze zijn door de gemeenteraad vastgesteld in onze Nota bodembeheer gemeente Haarlemmermeer, beleidskader voor grondverzet van 24 mei 2018 (2018.0014079). De omgevingsvisie legt volgens de uitgangspunten van de Omgevingswet meer nadruk op de bescherming van de gezondheid van de mens.
Ad 9:
In de Nota Omgevingskwaliteit is aandacht voor de specifieke rol die glastuin op het landschap heeft. Voor glastuinbouw is in de conceptstukken een specifieke beschrijving opgenomen.

Ad 10:
In de laag IV ‘Doorwerking en uitvoering hebben wij aangegeven op welke momenten bij in principe bijstelling van ambities en uitvoeringsprogramma’s voorzien. De bijstelling van de omgevingsvisie verloopt via de vastgestelde procedure voor vaststelling, inclusief participatie.

Zienswijze 20: Windcoalitie Haarlemmermeer Zuid

Indiener verzoekt ons een keuze over de opstelling van windturbines in de Omgevingsvisie achterwege te laten. Op pagina 86 van de ontwerp-Omgevingsvisie wordt genoemd dat we bij nieuwe windturbines de heldere lange lijnen van de oorspronkelijke polder willen benadrukken en clusteropstellingen willen vermijden. De indiener wijst ons erop dat we in het “Beleidskader Lokaal Eigenaarschap” de participatie met de directe omwonenden benadrukken. De indiener is van mening dat de ontwerp-Omgevingsvisie deze invloed op de planvorming bij voorbaat al sterk inperkt.

Antwoord zienswijze 20
Windturbines passen bij een grootschalig landschap als de zuidelijke Haarlemmermeerpolder. Maar ook hier kan een verkeerde ruimtelijke keuze grote gevolgen hebben voor de kwaliteit en de beleving van het landschap. De ligging in het Groene Hart en de nabijheid van kernen en woningen betekent dat we bijzondere aandacht moeten geven aan zorgvuldige plaatsing van de turbines.
Naast het beleidskader lokaal eigenaarschap zijn er daarom ook voorwaarden nodig voor ruimtelijke inpassing van windturbines, dit hoort bij een zorgvuldige toedeling van functies. De omgevingsvisie legt daarvoor de basis. Als uitwerking daarvan wordt een beleidskader grootschalige windturbines opgesteld met nadere eisen voor ruimtelijke inpassing (zie B&W-besluit 2021.0002308).
Wij blijven bij ons uitgangspunt dat wij de lange lijnen van de polder willen benadrukken en clusteropstellingen willen vermijden en handhaven deze tekst in de omgevingsvisie. Wat betreft clusteropstellingen wijzen wij ook op de door de provincie Noord-Holland opgestelde Ruimtelijke Handreiking Wind op Land (2021).

Zienswijze 21: Port of Amsterdam

1. *De indiener vraagt om de raakvlakken tussen Haarlemmermeer en de haven van Amsterdam in de Omgevingsvisie te erkennen. De haven speelt een belangrijke rol in de economie van de metropoolregio.*
2. *De indiener verwacht een toename van activiteit rond duurzame energie en circulaire industrie. Hiervoor is ruimte in de vorm van energie-infrastructuur als risicoruimte nodig, zoals bijvoorbeeld bij de regionale waterstofbackbone. De indiener vraagt om de nieuwe aandachtsgebieden in de Omgevingsvisie te benadrukken.*
3. *De indiener geeft aan dat het van belang is dat er beschikbare ruimte is voor ontwikkeling van de haven, en verzoekt om geen keuzes te maken die de mogelijkheid van uitbreiding van de haven in de Houtrakpolder uitsluit. De indiener verwijst naar de afspraken die op regionaal niveau gemaakt zijn.*

Antwoord zienswijze 21:
Ad 1:
Wij hebben gezamenlijk gewerkt aan de visie Noordzeekanaalgebied (NZKG) en er loopt een uitvoeringsprogramma. Wat wij in grote mate ondersteunen. Echter de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (een van de twee fusiegemeenten die nu de nieuwe gemeente Haarlemmermeer vormen) heeft de visie op het NZKG- gebied onderschreven, met uitzondering van het besluit de Houtrakpolder aan te wijzen als toekomstig uitbreidingsgebied voor de Amsterdamse haven. Wij zijn het met u eens dat de haven van Amsterdam een belangrijke rol speelt in de economie van de Metropoolregio Amsterdam
Ad 2:
Wat de waterstofbackbone betreft staat op pagina 138 van de visie dat mogelijk grotere transportleidingen voor waterstof aangelegd moeten worden. Letterlijk staat er: “Mogelijke tracés voor ondergronds transport van waterstof over ons grondgebied en voor waarden voor inpassing daarvan vormen een specifieke onderzoeksopgave.” Het landelijke transportnetwerk voor waterstof waar Gasunie aan werkt – met name het deel tussen Port of Amsterdam en het Noordzeekanaalgebied – scharen wij onder een dergelijke onderzoeksopgave.

De veranderde aandachtsgebieden voor omgevingsveiligheid hebben zeker onze aandacht. Wij begrijpen dat u voornemens bent de activiteiten te intensiveren. Dat betekent dat u ook rekening moet houden met het bestaande gebruik op ons grondgebied. Wij worden graag vroegtijdig betrokken bij (verandering) in activiteiten in het havengebied die effect hebben op onze inwoners, ondernemers en bezoekers en effecten op de ruimtelijke (gebruiks)mogelijkheden op ons grondgebied.
Ad 3:
Zie zienswijze 6, nummer 14. Wat de Houtrakpolder betreft vinden wij dat uitbreiding van het Westelijk Havengebied van Amsterdam richting de Houtrakpolder niet past bij het open en groene karakter van de oorspronkelijk groene buffer tussen Haarlem en Amsterdam.
De polder ligt in het recreatiegebied Spaarnwoude, dat is ontwikkeld als reactie op de behoefte van de stedelijke bevolking. Zowel in Amsterdam-west als in Haarlem-oost zijn meer nieuwe woningen voorzien. Voor deze en huidige bewoners is recreatie in de buurt van groot belang. Naast dagrecreatie wordt het gebied onder meer gebruikt voor diverse grote evenementen. Het Recreatiegebied Spaarnwoude maakt onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland en ontvangt jaarlijks 5,5 miljoen bezoekers. De Houtrakpolder neemt daarvan ongeveer 900.000 bezoekers voor zijn rekening. De natuurwaarde van het gebied is hoog. En is nog verder verhoogd door de recente aanleg van de Houtrakkerbeemden, waardoor het Oer-IJ meer gestalte heeft gekregen.
Wij willen die recreatieve functie en landschappelijke openheid en natuurwaarden behouden en wijzen daarom elke vorm van havenactiviteit in de Houtrakpolder van de hand.

Op 27 oktober 2021 heeft het college van Haarlemmermeer een brief verzonden aan de leden van het Bestuursplatform NZKG met het verzoek de Visie NZKG 2040 aan te passen op het onderdeel Houtrakpolder in Haarlemmermeer door de reservering voor havenactiviteiten te laten vervallen en in plaats daarvan op te nemen dat de bestaande groene en recreatieve kwaliteiten van het gebied worden behouden en daar waar mogelijk versterkt.

Dat u voornemens bent om in te zetten op intensief gebruik van de (milieu)ruimte juichen wij toe. Als de beschikbare ruimte voor uw ambities en opgaven steeds schaarser wordt, dan kan een optie zijn om de ambities in dit kwetsbare deel van de noordelijke Randstad bij te stellen. Wij menen dat in de hele transformatieopgave waar het NZKG en de Amsterdamse Haven zich voor geplaatst ziet zodanig moet en kan worden ingevuld dat de bestemming van de Houtrakpolder daarvoor niet verandert.

Zienswijze 22: LTO Noord

1. *In Laag I (het verhaal) wordt gesteld dat aanpassingen nodig zijn in de agrarische sector. Indiener geeft aan dat de agrarische sector zich bewust is van veranderende kaders en zich steeds heeft aangepast. Indiener is echter van mening dat er onjuiste informatie in de verhaallijnen staat en noemt de volgende voorbeelden:*
    1.1. *In de ontwerp-Omgevingsvisie staat dat precisielandbouw en voortschrijdende robotisering schaalverkleining mogelijk maken en dat dit tot minder grote drooglegging kan leiden. Indiener vraagt zich af waarom deze ontwikkeling zo gedetailleerd wordt beschreven en verzoekt dit te wijzigen naar een meer algemene tekst die stelt dat de sector zich inzet om de bodemdruk van machines te verlagen.*
    1.2. *In de visie wordt gesproken over overbemesting en grootschalige landbouw. Indiener is van mening dat overbemesting geen probleem is dat zich voordoet in Haarlemmermeer en dat hier in vergelijking met de rest van Nederland ook geen sprake is van grootschalige landbouw.*
2. *In de ontwerp-Omgevingsvisie staat de wens om de agrarische sector meer toe te spitsen op de lokale markt. Indiener wijst erop dat hierbij geen recht wordt gedaan aan de complexiteit van de situatie. De inrichting van een bedrijf is het gevolg van maatschappij brede keuzes, en vraagt om een aanpak waarbij de vrije keus en bedrijfseconomische positie van agrariërs behouden blijft. Een zinsnede als “moestuin van de metropool” (pagina 33) vindt indiener wat denigrerend. De vrije keuze en positie van het bedrijf vindt indiener ook van belang voor kringlooplandbouw en transformatieopgaven. Indiener pleit voor een inclusief speelveld met aandacht voor de individuele agrarische ondernemer.*
3. *Indiener vindt dat de nadruk voor Haarlemmermeer-Noord sterk ligt op het ontwikkelen van natuur en recreatie. Er staat “De polders bij Haarlemmerliede en Spaarnwoude hebben een functie voor recreatie en natuur” (pagina 20). Indiener vindt dat dit geen recht doet aan de agrarische ondernemers in het gebied.*

Indiener verzoekt deze zin aan te passen. Daarnaast verzoekt indiener tekstueel aan te sluiten bij de visie Park Spaarnwoude, en om ons actief in te zetten voor het behoud van de agrarische bedrijven in het gebied.

4. *Bij PARK21 staat dat de akkerbouw een vernieuwende rol gegeven kan worden. Indiener vindt "geven" hier het verkeerde woord, omdat draagvlak nodig is. Ook noemt indiener dat ondernemers gedwongen worden om een deel van hun gronden ter beschikking te stellen voor PARK21.*
5. *Ten aanzien van waterbeheer (pagina 64) merkt indiener op dat de sector oog heeft voor de toenemende verzilting en hierover in gesprek is met het waterschap.*
6. *Indiener stelt voor om bij relevante ontwikkelingen ook een landbouweffectrapportage uit te voeren, omdat veel beleid ook grote gevolgen heeft voor de agrarische sector.*

Antwoord zienswijze 22

Ad 1.1:

Precisielandbouw en voortgaande robotisering is in de omgevingsvisie bij wijze van voorbeeld genoemd als toekomstige ontwikkeling die mogelijk kan bijdragen aan de waterproblematiek. Dit neemt niet weg dat de agrarische sector zich al jaren inzet om de bodemdruk van machines te verlagen en dit ook blijft doen.
Wij voegen in de omgevingsvisie de zin toe: Dit helpt ook de bodemdruk van machines te verlagen.

Ad 1.2:

De passage 'De veranderingen in het klimaat, daling van de veenbodem, verzilting, uitputting of juist overbemesting van de bodem door de grootschalige landbouw, beperkingen in (ganzen aantrekkende) teelten door de luchthaven en de druk op de ruimte vragen om aanpassingen in de agrarische sector' is onderdeel van Laag I de paragraaf ontspannen in het buitengebied. Bedoeld is hier dat ook de agrarische landschappen van belang zijn voor het ontspannen in en beleven van het buitengebied. Wij passen de omgevingsvisie aan door deze passage te schrappen.

Ad 2:

In het thema Landbouw in laag III van de omgevingsvisie geven wij aan dat de toekomst van de landbouw door vele factoren wordt bepaald en dat vanzelfsprekend de agrarisch ondernemers zelf aan het stuur staan de ontwikkelingsstrategie van hun bedrijf. Voorts geven wij aan dat wij in Haarlemmermeer verschillende typen landschappen zien waar de kansen voor agrarische bedrijvigheid door hun context zullen verschillen en wij met de agrarisch ondernemers op zoek gaan naar die kansen. Sommige gebiedstypen lenen zich meer voor kleinschalige lokale landbouw, andere voor de meer grootschalige landbouw. Waarbij wij schaalvergroting zien als een relatief begrip. Ook in Haarlemmermeer is de omvang van sommige agrarische bedrijven toegenomen, zij het niet in de omvang elders in Nederland zoals in de Flevopolder.

Ad 3:

Wij voegen aan deze zin 'landbouw' toe. Wij onderschrijven de belangrijke rol die agrarische ondernemers spelen in het gebied Haarlemmerliede en Spaarnwoude. In de paragraaf Landschap en Groen (pagina 83) benoemen wij de centrale thema's van de Visie Spaarnwoude Park 2040.

Ad 4:

Wij begrijpen dat u hier 'geven' als verkeerde woordkeuze ziet. We passen dat aan. Bedoeld is dat met PARK21 er nieuwe mogelijkheden ontstaan om het agrarisch en recreatief landschap aan elkaar te verbinden. PARK21 wordt gerealiseerd op basis van uitnodigingsplanologie en deels actieve realisatie door gemeente. Bij uitnodigingsplanologie is het aan de eigenaren en ondernemers om binnen de kaders wel of niet tot ontwikkeling over te gaan. Daarbij is geen sprake van dwang.
Wij zetten ons in om de basisstructuur van PARK21 te realiseren. We gaan daarbij uit van minnelijke verwerving. Een groot deel van de basisstructuur is in gemeentelijk bezit. Hier zitten juist ook ondernemers die de transitie naar PARK21 graag eerder hadden gezien. Het klopt dat we voor delen van de basisstructuur waar we geen positie hebben, voornemens zijn in het bestemmingsplan een onteigeningstitel op te nemen. Uitgangspunt blijft ook voor deze delen minnelijke verwerving. Indien nodig, zetten we mogelijk, als laatste redmiddel voor realisatie van delen van de basisstructuur een onteigeningsprocedure in.

Ad 5:

Wij stellen het op prijs dat u als belangenvertegenwoordiger oog heeft voor de toenemende verzilting en dat u hierover in gesprek bent met het Hoogheemraadschap van Rijnland. In aanloop naar ons (concept-) klimaatadaptatiebeleid hebben wij ook uw vertegenwoordiging gesproken en wij waarderen uw constructieve houding.

Ad 6:

Een landbouweffectrapportage (LER) was in het verleden verplicht volgens de Provinciale Verordening bij ruimtelijke ontwikkelingen die MER-plichtig zijn of leiden tot een areaalvermindering van landbouwgrond met

minimaal 100 hectare. Deze verplichting is in de Omgevingsverordening NH2020 (oktober 2020) niet meer aan de orde. De provincie vraagt ons om landbouw als één van de belangen mee te wegen in het kader van goede omgevingskwaliteit.
Wij brengen de effecten van de grote ruimtelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied op de landbouw in beeld met het MER van die ruimtelijke ontwikkeling. Overigens hebben wij bij het LER behorende bij de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 het effect van grote ontwikkelingen op de landbouw zoals PARK21, woningbouw in de Westflank, de piekberging en een windmolenpark al beschouwd.

Zienswijze 23: Royal Schiphol Group

Indiener heeft met interesse kennisgenomen van de ontwerp-Omgevingsvisie. Indiener herkent onze ambitie voor een toekomstbestendige luchthaven met de balans tussen leefbaarheid en het internationale netwerk. Ook herkent indiener de ambitie voor de Oostflank.
Ten aanzien van het hoofdstuk "Luchthaven en luchtvaart":

1. *Leefbaarheid en gezondheid (pagina 117-118, 120-121): indiener is groot voorstander van een nieuw Omgevingsfonds, en wil graag samen optrekken om het Rijk en de provincie Noord-Holland te overtuigen een bijdrage te leveren.*
2. *Duurzaamheid (pagina 118-119, 121): indiener geeft aan dat de ambities van Royal Schiphol Group (RSG) niet juist zijn weergeven. De duurzaamheidsvisie is beschikbaar op de website en in de afbeelding hieronder.*

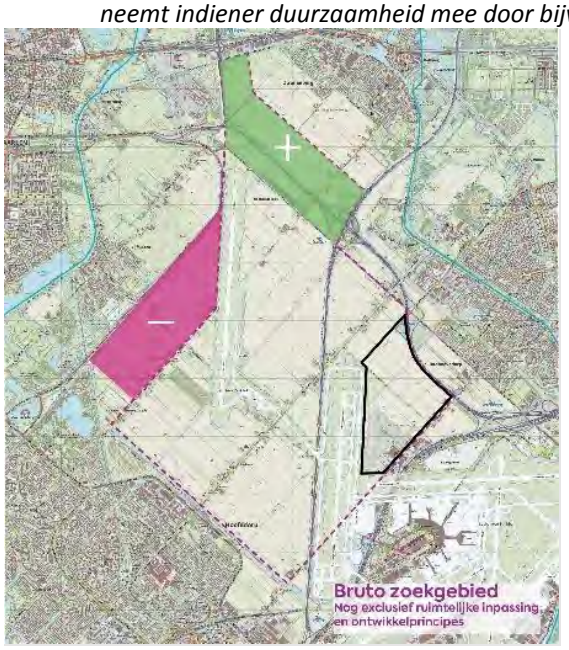
in 2050 exploiteert Schiphol Group de meest duurzame luchthavens ter wereld

Jaar	Thema	Doel voor (middel)lange termijn
2030	Communities	Betere balans tussen communities en luchthavens
	Duurzame luchtvaart	CO_2-uitstoot op niveau van 2005
	Energiepositief	Emissievrije luchthavens
	Circulaire economie	Afvalvrije luchthavens
2050	Communities	Prettig leef- en werkomgeving rond luchthavens
	Duurzame luchtvaart	CO_2-neutrale luchtvaartsector
	Energiepositief	Energiepositieve luchthavens
	Circulaire economie	Circulaire luchthavens

3. *Wonen en leefklimaat (pagina 119, 121-122): in de ontwerp-Omgevingsvisie staat: "De ontwerpwijziging van LVB1 laat zien dat LIB-contouren uit het bijbehorende MER in bepaalde gebieden kleiner zouden kunnen.". Indiener gaat ervan uit dat de overheid de LIB(Luchthavenindelingsbesluit)-contouren volgt. Als er woningen worden toegevoegd binnen LIB-contouren, dan is dat een publieke verantwoordelijkheid. Daarnaast is het conform LIB verplicht om toekomstige inwoners te informeren over de aanwezigheid van vliegtuiggeluid (informatieplicht). Voor wat betreft zorgen over de verschuiving van hinder als gevolg van hinderbeperkende maatregelen geeft indiener aan hiervoor een integraal pakket aan maatregelen te hebben. Indiener is ervan overtuigd dat deze de zorgen ondervangt. Indiener is daarnaast groot voorstander van het toepassen van innovatieve technieken.*
4. *Veiligheid en bereikbaarheid (pagina 119): indiener vindt het onterecht dat RSG in de ontwerp-Omgevingsvisie aangemerkt wordt als onveilig. Indiener geeft aan te voldoen aan de geldende normen en dat veiligheid topprioriteit is. Daarnaast geeft indiener aan samen te werken in verschillende trajecten rondom bereikbaarheid, zoals Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn.*
5. *Landingsbanenstelsel Schiphol (pagina 119): indiener is voorstander van het behouden van de ruimtelijke reservering voor de parallelle Kaagbaan, voor de luchthavenoperatie en reductie van overlast voor de omgeving. Indiener geeft wel aan niet voornemens te zijn om op korte termijn gebruik te willen maken van de optie om de parallelle Kaagbaan aan te leggen.*
6. *Nachtsluiting Schiphol (pagina 120-121): indiener is geen voorstander van een nachtsluiting van de luchthaven. Dit is volgens indiener slecht voor de internationale concurrentiepositie van Schiphol, aangezien luchthavens in het buitenland een alternatief hebben of andere uren hebben voor hun nachtsluiting (tot 06.00 uur in plaats van 07.00 uur). Ook kan het nadelige effecten hebben op intercontinentale vluchten.*

Ten aanzien van het hoofdstuk "Energie":

7. *Zoekgebied zonnecarré en het aangewezen uitbreidingsgebied luchthaven (pagina 136-141): voor indiener zijn er een aantal aandachtspunten voor de ontwikkeling van zonneakkers:*
    - *7.1. De invloed op de veiligheid van luchtvaart- en luchthavenprocessen.*
    - *7.2. Haalbaarheid in een landschap met verschillende eigenaren.*
    - *7.3. Proportionaliteit en eenheid (tegengaan versnippering).*
    - *7.4. Wat is het exploitatiemodel voor grondeigenaren en pachters?*
    - *7.5. De hinderbeleving van omwonenden mag niet toenemen door geluidsweerkaatsing.*
    - *7.6. Zonneakkers mogen toekomstige ontwikkelingen en bereikbaarheid niet onmogelijk maken. Daarom is volgens indiener het zwart omkaderde deel binnen het Zonnecarré (zie afbeelding hieronder) niet geschikt voor structureer gebruik van zonneakkers. In toekomstige ontwikkelingen neemt indiener duurzaamheid mee door bijvoorbeeld zonnepanelen op daken te plaatsen.*



Antwoord zienswijze 23:

Ad 1:

Het is goed te horen dat indiener groot voorstander is van een nieuw Omgevingsfonds. Wij zijn ook groot voorstander van het Omgevingsfonds als opvolger van de subsidies van de Stichting Leefomgeving Schiphol en de landschapsinvesteringen van de Stichting Mainport en Groen. De groenprojecten en subsidies hebben een belangrijke bijdrage geleverd aan mooie ontwikkelingen in de gemeente die bijdragen aan de leefbaarheid in geluidsbelaste gebieden. Wij kijken uit naar voorstellen van het Rijk voor instelling van dit Omgevingsfonds en het bijbehorende permanent voeden van dit fonds. Wij denken graag mee bij hoe het Omgevingsfonds eruit moet komen te zien.

Ad 2:

Wij zullen de duurzaamheidsambities corrigeren en waar nodig aanvullen.

Ad 3:

Wij houden ons aan de wet- en regelgeving conform het LIB. Als wij woningen toevoegen binnen LIB dan is dat binnen de kaders en mogelijkheden die het LIB ons biedt en binnen de Beleidsregel wonen en vliegen zoals deze door ons is vastgesteld. Wat wij met deze passage duidelijk wilden maken is dat als de contour kleiner wordt vastgesteld door het Rijk dan betekent dit een wijziging van het LIB.

Wij zullen onze (toekomstige) inwoners blijven informeren over de aanwezigheid van vliegtuiggeluid.

Wij blijven graag op de hoogte van de effecten van het hinderreductiepakket (zie uw website https://minderhinderschiphol.nl/). Wij hopen dat u ons inzicht aan de voorkant kunt geven en na realisatie met goede evaluatie en monitoring de effecten van de maatregelen kunt tonen.

Ook wij zijn voorstander van ontwikkelen en toepassen van innovatieve technieken en waarderen de samenwerking op dit vlak.

Ad 4:

Wij stellen in de omgevingsvisie niet dat Schiphol onveilig is. Wat betreft de fysieke veiligheid beschikt uw luchthaven over een adequaat en *up to date* crisisbestrijdingsplan, dat ook de basis vormt voor multidisciplinaire oefeningen op dat vlak.
Wij hebben wel een aantal zorgpunten. Wij zullen de tekst van de passage over 'veiligheid en bereikbaarheid' in de paragraaf 'luchthaven en luchtvaart' omgevingsvisie aanpassen tot:
"Veiligheid is een absolute randvoorwaarde voor de ontwikkeling van Schiphol. Dit betreft vliegveiligheid en de landzijdige veiligheid. Veiligheid rond de luchthaven kent vele aspecten en hier zijn we als gemeente nauw bij betrokken. Lees meer bij: integrale veiligheid. Vanwege de capaciteit en veiligheid op station Schiphol is het project Multimodale Knoop Schiphol (MKS) ontwikkeld. Dit kan op korte termijn uitgevoerd worden. Vanwege de beperkte levensduur van de MKS zijn aanvullende oplossingen noodzakelijk. Daarom is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp nu onderwerp van besluitvorming. Realisatie van de MKS en besluitvorming (door de rijksoverheid) over het doortrekken van de metro zijn cruciale projecten vanuit veiligheidsoptiek. Tekortschietende landzijdige bereikbaarheid (spoortunnel, MKS) wordt anders een beperkende factor voor de ontwikkeling van de luchthaven. Kleine verstoringen van de luchthavenprocessen resulteren de laatste jaren sneller in grotere effecten op het gebied van openbare orde en veiligheid. De coronacrisis met veel lagere passagiersaantallen heeft tijdelijk problemen van te grote drukte opgelost. De extra aandacht voor veiligheid wordt echter weer relevant als de reizigersaantallen weer toenemen.
Daarbij is een andere vraag of afstandsnormen (anderhalve meter) ook op langere termijn een rol blijven spelen."
Wij waarderen de samenwerking in de verschillende trajecten rond het verbeteren van de bereikbaarheid.
Ad 5:
Het zal u bekend zijn dat wij niet overtuigd zijn van het nut en noodzaak van een parallelle Kaagbaan. Ook denken wij dat onderschat wordt wat de planologische schaduwwerking van twintig jaar reserveren is. Dit betekent ook dat wij geen voorstander zijn van een verlenging van de reservering van de parallelle Kaagbaan. Dit blijven wij bij het Rijk onder de aandacht brengen.
Ad 6:
U geeft aan geen voorstander van nachtsluiting te zijn. In onze optiek moet het Rijk eerst een onderzoek uitvoeren om uit te zoeken wat precies de effecten zijn van een nachtsluiting. Ons doel is een aaneengesloten periode van nachtrust voor onze inwoners. Wij zijn altijd bereid om mee te denken over andere alternatieven met hetzelfde doel.
Ad 7:
Wij zijn op de hoogte van de aandachtspunten die RSG ziet met betrekking tot het zonnecarré. Veel van deze punten zijn geadresseerd in het Beleidskader zonneakkers, het Beeldkwaliteitsplan zonnecarré of de verschillende onderzoeken die zijn uitgevoerd voor het zoekgebied (met name vliegveiligheid- en geluidsonderzoek). De punten met betrekking tot borgen van vliegveiligheid en het niet toenemen van de geluidshinder hebben ook nadrukkelijk een plek in de vergunningverlening.

Zienswijze 24: Bewoner Zwaanshoek

Indiener wijst erop dat in de omgevingsvisie de 'Middenvariant' van de voormalige Duinpolderweg staat ingetekend. Deze is echter geschrapt omdat deze niet de belangen van Noord-Holland dient. Indiener stelt dat hierdoor een mooi stukje polderlint wordt doorsneden. Vanuit Noord-Holland is een zuidelijkere variant wenselijk om de Oost-West verbindingen te verbeteren, of een extra HOV- en snelfietsverbinding bij Hillegom.

Antwoord zienswijze 24:
De doortrekking van de N205 naar de N208 wordt door de Provincie Noord-Holland niet verder opgepakt. Als gemeente hebben wij niet het besluit genomen om deze verbinding uit ons vigerende beleid te halen. Daarom houden wij deze verbinding indicatief gestippeld op de kaart en in de legenda. Zie ons gelijkluidende antwoord onder zienswijze 13b ad 5.16.

Zienswijze 25: Dorpsraad Badhoevedorp

Indiener heeft de volgende vragen en opmerkingen:

1. *Indiener vindt de visie moeilijk te lezen, omdat er geen doorlopende inhoudsopgave is en onderwerpen niet genummerd zijn. Ook vindt Indiener dat de samenhang ontbreekt tussen de verschillende lagen en onderwerpen.*
2. *Indiener mist in de ontwerp-Omgevingsvisie de strategische integrale keuzes, en vindt het juist een opsomming van sectoraal beleid. Indiener herkent het eerder vastgestelde Koersdocument niet in de ontwerp-Omgevingsvisie en vraagt waarom de koerswijziging niet wordt uitgelegd. Indiener noemt verschillende deeluitwerkingen, zoals de Nota Omgevingskwaliteit en Klimaatadaptatiebeleid en vraagt hoe de verschillende eisen en ambities bij elkaar komen. Indiener vraagt waarom het ontwerp geen antwoord geeft op vragen over integratie en coördinatie van beleid.*
3. *Voor het maken van integrale keuzes verwijst indiener naar de VNG Handreiking afwegingskader. Indiener ziet graag dat het Rad van de Leefomgeving gebruikt wordt voor het maken van keuzes en niet alleen wordt ingevuld.*
4. *Indiener ziet graag een kwalitatief oordeel over de leefomgeving, bijvoorbeeld door aan de verschillende onderwerpen in het rad met de informatie in de leefomgevingsfoto een groen, oranje of rood oordeel te geven.*
5. *Indiener mist sociale aspecten in het ontwerp-Omgevingseffectrapport.*
6. *Indiener mist het begrip sociale duurzaamheid in de ontwerp-Omgevingsvisie. Dit was een criterium bij ruimtelijke ontwikkelingen in de Structuurvisie. Indiener acht sociale duurzaamheid belangrijk voor de kernen. Wel wordt het begrip eigenaarschap genoemd, en wordt gesproken over stabiliteit (pagina 8) en deelnemen aan de samenleving (pagina 152). Indiener mist hier echter de manier waarop de gebruikers van de omgeving betrokken worden.*
7. *Indiener mist concrete doelen voor milieuaspecten en de lange termijn gezondheidseffecten van verschillende milieuaspecten, zoals fijnstof.*
8. *Voor luchtkwaliteit vraagt indiener zich af of er in de toekomst door ondertekening van het Schone Luchtakkoord een beleidswijziging plaatsvindt. Ook vraagt indiener of er nog een heroverweging plaatsvindt van het besluit om geen programma in te richten voor luchtkwaliteit.*
9. *Indiener vraagt of het programma geluid inspanning gaat leveren voor zo min mogelijk geluid en vraagt of hierbij gebiedsgerichte keuzes worden gemaakt al dan niet afhankelijk van het reeds heersende geluidsniveau.*
10. *Indiener vraagt waarom het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) gehanteerd wordt in het ontwerp-OER. Indiener acht dit een onderschatting van gezondheidseffecten.*
11. *Indiener vraagt waarom er geen onderbouwing staat waarom is afgezien van een programma groen.*
12. *Indiener vraagt waarom het ontwerp-OER geen gebiedsgerichte informatie bevat.*
13. *Indiener vraagt waarom er geen indicatoren voor gezondheidseffecten zijn opgenomen in het monitoringsprogramma. Waarom is er bijvoorbeeld geen indicator groen?*
14. *Indiener acht de participatie bij het ontwerp een gemiste kans. Dit had anders gekund door verder te praten op kernniveau, het te betrekken bij de ambities en meer informatie te geven over de ontwikkelingen.*
15. *Indiener had graag een evaluatie van het project omlegging A9 in de ontwerp-Omgevingsvisie gelezen. Hierbij bepleit indiener onder andere de heropening van de Oude Haagseweg voor autoverkeer. Hiervoor zijn ook zes speerpunten opgesteld. Indiener acht de participatie rond het dorpscentrum onvoldoende. Bij de keuze tussen ontwerpen is onvoldoende ruimte voor gesprek.*

Indiener adviseert:

16. *De dorpsvisie voor Badhoevedorp vanuit bewonersperspectief op te nemen in de dorpsvisie, of een traject te starten voor het maken van dorps- en wijkvisies. Aan het ontwerp een deel toe te voegen waarin aan de hand van de Handreiking afwegingskader keuzes worden gemaakt voor concrete doelen en integrale oplossingen. De belangrijkste punten van de dorpsvisie: betaalbare woningen voor iedereen, een levendig centrum, beter openbaar vervoer (graag een metrohalte), afscherming tegen ultrafijnstof en grondgeluid, veilige fiets- en wandelroutes en behoud van dorps karakter door openstellen Oude Haagseweg voor autoverkeer.*
17. *Ga over tot uitvoering, bijvoorbeeld in programma's.*
18. *Hier inwoners bij te betrekken.*

Antwoord zienswijze 25:

Ad 1:

Wij vinden het jammer dat u de visie lastig te lezen vindt. We hebben juist voor de verschillende lagen gekozen om verschillende detailniveaus te kunnen laten zien. We hebben omwille van samenhang en dwarsverbanden gelegd met andere onderwerpen. We hebben bewust gekozen om de delen niet te nummeren omdat onderdelen zelfstandig leesbaar zijn en niet via volgordelijk gelezen hoeven worden.
Wij zijn het niet met u eens dat de samenhang ontbreekt, bij het formuleren van ambities op thema's is zo integraal mogelijk gekeken en worden relaties met andere thema's gelegd. …
Ad 2:
Het Koersdocument had als doel de implementatie van de Omgevingswet voor te bereiden en richting te geven. Het opstellen van de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 is een van de voorbereidingen op de Omgevingswet.
De omgevingsvisie staat in het teken van het beheren en bereiken van een duurzame en veilige leefomgeving. De omgevingsvisie biedt zekerheid over de ontwikkelingen en bestaande belangen in de toekomst. De omgevingsvisie brengt samenhang in de ambities van onze gemeente en verbindt de visies en ontwikkelingen op de verschillende terreinen. De strategische integrale keuzes zijn verwoord in onze ambities.
De deeluitwerkingen als de Nota Omgevingskwaliteit en het Klimaatadaptatiebeleid borduren voort op de ambities die de omgevingsvisie voor deze onderwerpen heeft gesteld.
Ad 3:
De Praktijkproef Afwegingskader Omgevingsvisie van de VNG heeft gekeken vanuit de perspectieven milieueffectrapportage en *Global Goals*. Vanuit de Global Goals zijn twaalf op de leefomgeving gerichte hoofdthema's benoemd:

Het betreft de volgende 12 op de leefomgeving gerichte hoofdthema's:
1. Gezonde en veilige inrichting van de leefomgeving
2. Inclusieve woonomgeving en toegankelijke voorzieningen
3. Duurzame en veilige vervoerssystemen voor iedereen
4. Waardevolle leefomgeving en aantrekkelijk vestigingsklimaat
5. Weerbaarheid tegen klimaatverandering en rampen
6. Schone energie voor iedereen en tegengaan klimaatverandering
7. Duurzame werkgelegenheid voor iedereen
8. Circulaire economie en duurzame infrastructuur
9. Duurzame landbouw en voedselvoorziening
10. Gezonde ecosystemen en biodiversiteit
11. Schoon water en duurzame drinkwatervoorziening
12. Gezonde leefomgeving: goede milieukwaliteit

Wij herkennen deze hoofdthema's en zien deze terug in ons Rad van de Leefomgeving en in onze ambities voor de leefomgeving.
Wat het Rad van de Leefomgeving betreft gaat het niet om invullen van het Rad van de Leefomgeving. Het gaat om het benutten van het rad als hulpmiddel om bij beleidsmatige of gebiedsgerichte ontwikkelingen alle belangen naar voren te laten komen en mee te wegen.
Ad 4:
In ons monitoringsprogramma zullen wij het oordeel over de leefomgeving verder uitwerken. De indicatoren krijgen een streefwaarde, waaraan we kunnen zien hoe het met onze leefomgeving gesteld is. In de paragrafen "Waar staan we?" geven we een overzicht van de huidige situatie. Daarnaast is ook in de leefomgevingsfoto te vinden hoe verschillende aspecten in de gemeente ervoor staan.
Ad 5:
Wij zijn met u eens dat het ontwerp-OER met name in gaat op fysieke aspecten. De omgevingsvisie zelf geeft echter wel aandacht aan de sociale aspecten van de leefomgeving.
Ad 6:
Het begrip 'sociale duurzaamheid' is een verzamelbegrip, zie de tabel op pagina 88 van de ontwerp-Omgevingsvisie. We hebben er in de omgevingsvisie voor gekozen, vanuit de gedachte van het rad van leefomgeving, om deelaspecten van sociale duurzaamheid bij de verschillende thema's in laag 3 te betrekken. Denk daarbij aan: identiteit, eigenaarschap, flexibiliteit, bereikbaarheid, toegankelijkheid, diversiteit, functiemenging, aantrekkelijkheid, veiligheid, gezondheid. Al deze ingrediënten komen ruimschoots terug in de omgevingsvisie, het begrip blijft dus relevant.
De gebruikers van de omgeving blijven betrokken, onder meer door gebiedsgerichte participatie, onderzoeken die worden uitgevoerd naar de leefomgeving, contacten en gesprekken die plaatsvinden tussen (vertegenwoordigers van) gebruikers en gemeente (zowel ambtelijk als bestuurlijk).
Ad 7:

Concrete waarden voor milieukwaliteit nemen we op in het omgevingsplan. Bij “Luchtkwaliteit” noemen we hart- en vaatziekten als een gezondheidseffect van luchtvervuiling, naast onder andere luchtwegklachten, dementie en vroegtijdige sterfte. Een passage over de gezondheidseffecten van geluid is opgenomen in het deel Gezondheid onder gezondheidsbescherming ‘Waar staan we? Wat is er aan de hand?
Ad 8:
Zie onze beantwoording van zienswijze 5 over het Schone Luchtakkoord.
Ad 9:
Voor het bestrijden van eventuele geluidhinder hanteren we in grote lijnen een aanpak in drie delen. Het Actieplan geluid pakt bestaande gevallen aan hierbij kan gekozen worden om ook niet wettelijke bronnen (bijvoorbeeld scooters) aan te pakken. Met vijfjaarlijkse monitoring van wegen (verplicht via Omgevingswet) wordt een maximale groei van de weg in de toekomst gehanteerd door beleidskeuzes. Hierop wordt toegezien en naar gehandeld (maatregelen). Met geluidsbeleid(programma) (voorheen Hogere Waarde-beleid) worden voor toekomstige ontwikkelingen de maximaal toelaatbare geluidsbelastingen vastgesteld. Of dit gebiedsgericht gaat worden is hierbij nog de vraag. Het Actieplan en het geluidsbeleid worden op elkaar afgestemd dat er geen knelpunten kunnen ontstaan door beleidskeuzes die in het kader van het Actieplan moeten worden opgelost.
Het is niet de gemeentelijke intentie om in het geluidbeleids(programma) voor de meeste situaties de maximale normering voor geluidsbelasting, zoals de Omgevingswet deze hanteert, te volgen.
Wat betreft de geluidsnormering in het kader van de Omgevingswet betreft wordt opgemerkt dat het in de meeste gevallen een beleidsneutrale overgang betreft.
Door de toepassing van een normering voor uitsluitend gecumuleerde wegen (nu nog per weg) en het verwerken van de aftrek Art 110g (stillere voertuigen in de toekomst) in de norm lijkt de normering OW meer geluid toe te staan. Gelet op voorgaande is dit relatief. De meeste verruiming ontstaat door het wegvallen van verschillende normeringen voor binnen- en buitenstedelijke situaties. Hierbij kan wel een verruiming (verhoging) optreden.
Ad 10:
Het LIB is een geldend wettelijk kader. Hier hebben we mee te maken bij keuzes voor woningbouw. Daarom hebben we het opgenomen in het ontwerp-OER. Naast het LIB-gebied hebben we ook de geluidbelasting van vliegverkeer en de gecumuleerde geluidbelasting van vlieg- en wegverkeer en industrie opgenomen.
Ad 11:
De omgevingsvisie doet geen uitspraak over een specifiek programma groen. Wij verwachten dat volgend op de Visie landschap en recreatie voor het buitengebied een Uitvoeringsprogramma Groen wordt opgesteld. Hierin worden alle uitvoeringsprojecten opgenomen, afgestemd op schaalsprong woningbouw of andere ruimtelijke ontwikkelingen én geprioriteerd al naar gelang beschikbaarheid van financiële middelen. Dit is vergelijkbaar met het UPM Uitvoerings programma Mobiliteit. Bezien zal worden of de lopende groenprojecten rond Badhoevedorp voortvloeiend uit uitvoering Masterplan Badhoevedorp, in UPG worden opgenomen of dat deze een afzonderlijk uitvoeringsprogramma blijven binnen het lopende project Gebiedsontwikkeling Badhoevedorp.
Zoals u bekend is voor Badhoevedorp een Groenstructuurplan (2013) opgesteld met daaraan opgenomen groenprojecten zowel binnen als buiten de kern Badhoevedorp. Het gaat om uitvoering van groenprojecten in de verschillende woningbouwplannen en in de gemeentelijke beheerplannen en vernieuwingsprojecten voor de openbare buitenruimte. In de Voortgangsrapportage Gebiedsontwikkeling Badhoevedorp wordt over de voortgang van de aanleg van groen jaarlijks gerapporteerd.
Ad 12:
Het is ons niet helemaal duidelijk wat u bedoelt met gebiedsgerichte informatie, maar we hebben in het ontwerp-OER wel de effecten voor verschillende nieuwe gebieden opgenomen. Bij nieuwe ontwikkelingen die niet in het ontwerp-OER staan onderzoeken we de milieueffecten. In de leefomgevingsfoto is eveneens gebiedsgerichte informatie te vinden.
Ad 13:
Voor gezondheid hebben we indicatoren opgenomen die vooral gaan over mogelijke hinder, maar ook over gezond gedrag en een gezonde omgeving. Er zijn indicatoren opgenomen die verband houden met groen, zoals de mate van hittestress, status van biodiversiteit en het areaal natuurgebieden. Deze indicatoren zeggen iets over de kwaliteit van de leefomgeving en over de kwaliteit van het groen in de omgeving. We hebben ons laten inspireren door de Monitor Nationale Omgevingsvisie 2020.
Ad 14:
Als wij kijken naar de opbrengsten van de omgevingsgesprekken heeft ons veel informatie opgeleverd voor wat onze inwoners en ondernemers zien als opgaven voor de toekomst. Wij willen benadrukken dat

participatie voor de leefomgeving niet stopt bij vaststelling van de omgevingsvisie, maar dat deze door gaat binnen de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen en op verschillende beleidsterreinen. Dat kan gebiedsgerichte participatie zijn, maar ook thematisch. Gebruikmakend van onze website, de InforMeer, en sociale media proberen wij onze inwoners continue te betrekken en te informeren over ontwikkelingen in – onder meer – de leefomgeving.
Ad 15:
Wat een evaluatie van het project Omlegging A9 betreft merken wij op dat wij de ambitie hebben om monitoring en evaluatie van onze beleidsdoelstellingen duidelijker onderdeel te laten zijn van onze beleidscyclus. De Omgevingswet vraagt dit ook van andere partijen, wat zou betekenen dat een evaluatie van het project Omlegging A9 in eerste instantie bij het Rijk ligt.
Wat uw suggestie voor heropening van de Oude Haagseweg betreft; dit is voor ons vooralsnog niet aan de orde. Met verschillende partijen hebben wij afgesproken om hier een HOV-corridor te creëren (HOV-Westtangent) tussen Schiphol en Amsterdam-Sloterdijk. Daarbij geven onze verkeersmodellen aan dat er nauwelijks positief effect is voor Badhoevedorp bij het toestaan van autoverkeer om een scopewijziging van dit project te rechtvaardigen.
Ad 16:
Wat uw dorpsvisie voor Badhoevedorp betreft voegen wij in Laag II onder Haarlemmermeer-Noord de volgende punten toe aan de tekst;

- Zorg voor levendige centra en dorpskernen
- Zorg waar mogelijk voor afscherming tegen negatieve milieueffecten bij de opzet en inrichting van Badhoevedorp Zuid (binnen en buiten de 'buik') en benut daarbij (winter)groen voor de beleving

Fiets- en wandelroutes staan al genoemd, daar voegen wij toe 'veilige'.
Uw punt 'betaalbare woningen voor iedereen' nemen wij niet over omdat dit met ons woonbeleid voldoende is afgedekt.
Wij zijn met u eens dat doelen concreter gemaakt kunnen worden. Waar nodig werken we dit uit in verschillende, samenhangende programma's voor gebieden en via het uitwerken van monitoring.
Ad 17.
Wij gaan zeker over tot uitvoering. Zie onder meer de jaarlijkse bestuurlijke voorgangsrapportage voor de Gebiedsontwikkeling Badhoevedorp en ons antwoord onder punt 11 van uw zienswijze.
Ad 18.
Wij blijven inwoners betrekken bij ontwikkelingen. Zie punt 14.

Zienswijze 26: Bewoner Lisserbroek
Indiener stelt dat het van groot belang is dat de nieuwe brug van Lisserbroek naar Lisse:

1. *Voor alle wegverkeer wordt. Indiener woont aan de Lisserbroekerweg, en vindt dat deze overbelast is. Ook in Lisse in de Kanaalstraat is het volgens indiener te druk. De Lisserbroekerweg richting de huidige brug zou autoluw moeten worden.*
2. *Geen brug wordt maar een viaduct, breed genoeg voor OV, wegvervoer en fietsers.*

Antwoord zienswijze 26:
Ad 1:
Wat de Lisserbroekerweg betreft herkennen wij dat de brug overbelast is. In de gebiedsontwikkeling Lisserbroek is het uitgangspunt opgenomen dat voorkomen wordt dat de Lisserbrug drukker wordt dan 10.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Zie ons antwoord onder zienswijze 2.
Ad 2:
De ringvaart maakt onderdeel uit van de Staande Mastroute. Dit is een landelijke doorvaartroute voor zeilschepen met een maximale masthoogte van 30 meter en transport van hoge en uitzonderlijke vracht. Hierdoor moeten alle vaste oeververbindingen die de Staande Mastroute kruisen geopend kunnen worden. Een viaduct voor openbaar vervoer, wegverkeer en fietsers is daarmee niet realiseerbaar.
Mocht u een aquaduct bedoelen, dit kan onderwerp van studie worden op het moment dat de regio een studie naar de verbinding N208-A44 (ook wel 'Poelweg') oppakt. Zie ook ons antwoord onder zienswijze 2.

Zienswijze 27: Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Indiener ziet op de kaart op pagina 129 een aantal nieuw te ontwikkelen aansluitingen, namelijk:

a) *Aan de A4 ter hoogte van de Bennebroekerweg.*
b) *Aan de A4 ter hoogte van P3 Schiphol.*
c) *Aan de A5, twee aansluitingen tussen knooppunt Raasdorp en Knooppunt de Hoek.*

Ook ziet indiener de wens om aansluitingen aan de A4 (N201) en de A9 (s106) aan te passen.

Indiener wil ons wijzen op de Beleidslijn Aansluitingenbeleid. Hierin staat dat aansluitingen gezien worden in de bredere context van regionale bereikbaarheid (netwerkvisie en netwerkanalyses), dat over financiering tijdig afspraken worden gemaakt, en dat het rijk een terughoudend beleid voert ten aanzien van nieuwe aansluitingen. Indiener geeft aan dat vooral het laatste punt belangrijk is. Het uitgangspunt is om zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. Daarnaast is het rijk ook terughoudend om gebieden met veel knooppunten, zoals rondom Schiphol, extra aansluitingen toe te voegen. Dit leidt tot overlappende rijstroken en onoverzichtelijke situaties.

Indiener merkt wel op dat voor de aansluiting ter hoogte van P3 Schiphol al wel een afweging wordt gemaakt, binnen ZWASH.

Indiener spreekt de hoop uit dat de plannen in de ontwerp-Omgevingsvisie nogmaals kritisch worden beschouwd op wenselijkheid en haalbaarheid. Indiener is hierbij bereid mee te denken en blijft graag betrokken.

Antwoord zienswijze 27:
De aansluitingen zoals door u in de zienswijze geduid zijn onderdeel van consistent beleid en zo ook in de structuurvisie van 2012 weergegeven. Haarlemmermeer levert een bijdrage in de nationale ambitie om veel woningen bij te bouwen. Daarbij levert Haarlemmermeer een stevige bijdrage in de economische ontwikkeling van de MRA. De woningen worden waar mogelijk gebouwd als verdichting van bestaand stedelijk gebied. Enerzijds kunnen bestaande faciliteiten optimaal worden benut. Anderzijds leidt het tot nieuwe vraagstukken, zoals hoe het stedelijk wegennet kan aansluiten op het snelwegennet. De snelwegaansluitingen nabij Hoofddorp dienen zowel de lokale behoefte als die van een ook groeiende achterliggende regio. De bestaande aansluitingen op het snelwegennet volstaan niet in capaciteit, ten opzichte van de toe te voegen woningen en economische ontwikkelingen. Wij gaan graag met uw organisatie verder in gesprek over hoe we de lokale en regionale verkeersstromen beter op het snelwegennet kunnen aansluiten.

Zienswijze 28: Platform Poelweg

Indiener is blij dat we het buitengebied waarderen en open willen houden. Ook is indiener het eens met de ambitie om voorzieningen op beloopbare en befietsbare afstand mogelijk te maken. Indiener waardeert dat onderdelen uit hun manifest terug te vinden zijn in de ontwerp-Omgevingsvisie, zoals de aansluitingen van Lisserbroek op de N207 en een extra fietsverbinding.

1. *Indiener stelt voor de bestaande verbindingen tussen Lisserbroek en Lisse te optimaliseren. De brug die bij Lisserbroek gerealiseerd wordt voor HOV en fietsen en wandelen acht de indiener voldoende. Ook stelt indiener voor om bij de verdubbeling van de Elsbroekerbrug een vrij liggend snelfietspad in de verbreding op te nemen.*
2. *Indiener mist een verbinding tussen de kust naar de A4/A44 bij knooppunt Burgerveen. Een verdubbelde N207 en dubbele Elsbroekerbrug met twee aansluitingen vanuit Lisserbroek vormen hier de basis van. Indiener pleit om dit slim in te richten met geen nieuwe verbindingen, maar de juiste verbinding op de juiste plaats.*
3. *Indiener steunt ons voorstel voor meer snelfietsroutes. Indiener steunt de recreatieve fiets- en wandelroutes door het open polderlandschap en langs de Ringdijk niet. Dit verstoort de vogelsoorten die hier nestelen. Indiener verwijst naar het bestemmingsplan Haarlemmermeer Zuid Waterberging.*
4. *Indiener roept ons op om samen met de gemeenten Lisse en Hillegom in gesprek te gaan over verdere optimalisatie van de N208 tussen Keukenhof en N207. Een nieuw bedrijventerrein ten noorden van de N207 is ook een mogelijkheid om de bestaande bedrijventerreinen te verlichten.*
5. *Indiener stelt dat maatregelen om verkeersgeluid terug te dringen nodig zijn rond Lisserbroek, Lisse, Abbenes en Buitenkaag. Dit kan door optimalisatie van de Hoofdwegen. Indiener ziet geen meerwaarde in een nieuwe weg langs de Nieuwekerkertocht behalve als ontsluiting van Binnenturfspoor naar de N207. Indiener wil geen extra verkeer via Abbenes of naar de A44.*

6. *Indiener roept op om de aanbevelingen uit het manifest van indiener over te nemen.*

Antwoord zienswijze 28
Ad 1:
Wij willen de bestaande verbindingen ook optimaliseren. Nieuwe verbindingen zijn echter ook nodig. Zie hiervoor de Gebiedskaart Lisserbroek 2040. Zie ons antwoord onder zienswijze 2.
Wat betreft u suggestie voor een fietsbrug en -verbinding in de Elsbroekerbrug wijzen wij u erop dat deze als wens op de kaart 'Verbindingen – Bestaand, gepland en gewenst' staat.
Ad 2:
Wij zien een verdubbelde N207, dubbele Elsbroekerbrug en twee aansluitingen op de N207 ook als wenselijk. Zie verder ons antwoord onder 1.
Ad 3:
Wij zijn verheugd te vernemen dat u plannen voor meer snelfietsroutes steunt. Er is echter ook behoefte aan recreatieve fiets- en wandelroutes. Wat verstoring van vogelsoorten betreft wordt bij het ontwerp en de inpassing van fiets- en wandelroutes ook het aspect flora en fauna beoordeeld. Het zoneren van recreatieve voorzieningen en rustigere gebieden waar flora en fauna meer de ruimte krijgt vormt daarbij een belangrijk onderdeel.
Ad 4:
Wij zijn in gesprek met onder andere Lisse en Hillegom aan de Regietafel Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer. Daarbij wordt ook gesproken over provinciale infrastructuur als N208 en N207.
Wat betreft uw suggestie voor een nieuw bedrijventerrein ten noorden van de N207 nemen wij aan dat u doelt op grondgebied buiten onze gemeente tussen Lisse en Hillegom. Daar kunnen wij geen uitspraak over doen.
Ad 5:
Wat verkeersgeluid betreft verwijzen wij naar het Actieplan Geluid waarmee wij bestaande knelpunten van geluidshinder door gemeentelijke wegen aanpakken. Ook het Rijk en de Provincie Noord-Holland stellen een dergelijk Actieplan Geluid vast voor Rijks- en provinciale wegen.
Wat betreft de weg langs de Nieuwekerkertocht, deze is vooralsnog bedoeld als ontsluiting van Binnenturfspoor naar de N207. Voor onze reactie op de zogenaamde Poelweg (de extra verbinding bezuiden Abbenes tussen Bollenstreek en A44) verwijzen wij naar ons antwoord op zienswijze 2. Een dergelijke verbinding zal dienen te voldoen aan de eisen die de wetgeving stelt op het gebied van wegverkeersgeluid.
Ad 6:
Wij nemen graag kennis van uw manifest.

Zienswijze 29: Vervoerregio Amsterdam

Indiener spreekt waardering uit voor de ontwerp-Omgevingsvisie en wil graag enkele aandachtspunten meegeven.

1. *Indiener stelt dat de "vrijheid van beweging" die we willen geven haaks staat op andere wensen in de visie, en dat het in de visie hierbij aan keuzes ontbreekt. Indiener pleit ervoor om te sturen op bepaalde vormen van mobiliteit, bijvoorbeeld door lagere parkeernormen, het aanbieden van deelmobiliteit en inzet op voetgangers, fiets en OV.*
2. *Indiener raadt ons aan om het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, Maas, (Privé)-Auto) in de omgevingsvisie toe te passen, om op een meer gebalanceerde manier naar mobiliteit te kijken en minder focus te leggen op de auto.*
3. *Indiener steunt ons principe van de beloopbare stad, en geeft ons de volgende punten mee:*
    3.1. *Indiener zou graag zien dat er meer nadruk komt op nabijheid van voorzieningen in nieuwe wijken. Dat betekent daar bouwen waar al infrastructuur beschikbaar is bij nieuwe wijken voldoende voorzieningen te realiseren. Indiener wil voorkomen dat nieuwe woonwijken middenin weilanden ontstaan.*
    3.2. *Indiener is het eens met het inzetten op ontwikkelen rond OV-knooppunten. Indiener vraagt ons te waken voor het bouwen van woningen in lage dichtheden waarbij het autonetwerk zwaarder belast wordt, maar de dichtheid te laag is om het OV te bekostigen.*
4. *Indiener verzoekt meer nadruk te leggen op de Ringdijk als cultuurhistorisch en recreatief raamwerk, omdat de recreatieve functie en veiligheid van de Ringdijk op bepaalde punten nog kwetsbaar is.*
5. *Indiener verzoekt om een doelstelling op te nemen om het mobiliteitssysteem inclusiever te maken. Dit is een belangrijke ambitie van de Vervoerregio.*

6. *We geven op pagina 131 aan dat de verbindingen vanuit bedrijventerreinen naar de N201 beter kunnen. Indiener noemt enkele oplossingen, namelijk het verbeteren van de afwikkeling van het vrachtverkeer van de bedrijventerreinen rondom Schiphol en Greenport Aalsmeer naar de A4 via de N201, het verbeteren van de fysieke infrastructuur, en het connected maken van vrachtauto's.*
7. *Indiener verzoekt om een visie op logistieke hubs aan de Omgevingsvisie toe te voegen. Deze zijn nodig om de logistiek slimmer en duurzamer te maken.*
8. *Indiener verzoekt om een visie op de cargo hyperloop.*
9. *Indiener ziet dat op pagina 14 het spoor, metro, HOV en MRA-fietsnetwerk niet worden genoemd, en dat op pagina 31 als basisinfrastructuur alleen de snelwegen en provinciale wegen worden genoemd. Indiener verzoekt om hier ook andere vormen van mobiliteit aan toe te voegen.*

Indiener blijft in de toekomst graag in gesprek over gebiedsontwikkeling.

Antwoord zienswijze 29:

Ad 1:

Naar onze mening zijn mobiliteitsnetwerken faciliterend aan bredere ruimtelijke ambities en ontwikkelingen. Wij realiseren ons daarbij dat de reiziger de keuzevrijheid heeft om zelf de beste vervoerswijze te bepalen bij de te maken reis. Dit past bij de diversiteit van gebieden in onze gemeente. In de Mobiliteitsvisie zijn aan het motto vrijheid van bewegen ambities gekoppeld, waaronder het verbeteren van de leefomgeving, het vergroten van verkeersveiligheid en verbeteren van duurzaamheid in mobiliteit. De reiziger is het beste in staat om de keuze te maken wanneer we inzetten op het faciliteren van de groei van alle vervoersmodaliteiten, waardoor alle verkeersnetwerken maximaal benut worden. In de Netwerkstudie hebben we de kaders gesteld voor het verbeteren van de mobiliteitsnetwerken. We zetten dus volgens het STOMP-principe in op fiets, lopen, openbaar vervoer, deelmobiliteit, hubs en de auto. Opgaves voor mobiliteitsnetwerken zijn er bij alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zowel in uitbreidingsgebieden als bij stedelijke verdichting. Per ruimtelijke ontwikkeling wordt de afweging gemaakt voor het pakket van maatregelen met het beste doelbereik.

Ad 2:

Wij nemen het begrip STOMP (stappen, trappen, openbaar vervoer, MAAS en privéauto) in onze omgevingsvisie op als ontwikkelprincipe. Dit past bij de in de Netwerkstudie gekozen aanpak. Zie ook ons antwoord bij zienswijze 30, punten 25 en 26.

Ad. 3

Haarlemmermeer draagt bij aan de oplossingen horend bij de nationale, regionale en lokale ambitie voor woningbouw en economische ontwikkeling. Bij de schaalsprong (in woningaantal en woningdifferentiatie) die daarbij plaatsvindt, hoort een ontwikkeling van de mobiliteitsnetwerken. We zoeken per ruimtelijke ontwikkellocatie naar het passende mobiliteitsnetwerk, volgens het kader vastgesteld in Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040. Waar mogelijk benutten we restcapaciteit in de bestaande mobiliteitsnetwerken.

Ad 4:

Uw zorg over de recreatieve functie en veiligheid van de Ringdijk delen wij. In de Omgevingsvisie is de Ringdijk voor een verscheidenheid aan opgaven en ambities beschouwd als een structurerend landschapselement. Eerder dit jaar is, volgend op de in 2017 vastgestelde 'Visie ringdijk en ringvaart', het beeldkwaliteitsplan Ringvaart en ringdijk Haarlemmermeer vastgesteld. Hierin zijn onder andere ontwikkelprincipes opgenomen ter versterking van onder meer de cultuurhistorische en recreatieve waarde van de ringdijk en Ringvaart.

Ad 5:

Wij wijzen u op de paragraaf 'Sociaal welzijn' waar we onder meer ingaan op inclusie en het voorkomen van 'vervoersarmoede', doelgroepenvervoer, toegankelijkheid voor mensen met een beperking.

Ad 6:

In de omgevingsvisie hebben we aangegeven dat we voor verbeteringen in de logistieke keten naast optimalisaties in de fysieke infrastructuur ook te zoeken naar oplossingen in digitale toepassingen. We zijn het met u eens dat, zoals ook in Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 beschreven, programma Connect Transport Corridor Amsterdam Westkant hiervoor een basis vormt. We voegen hierover een passage toe aan de Omgevingsvisie.

Ad 7:

Haarlemmermeer deelt ambities met u voor het slimmer en duurzamer maken van logistieke ketens. Op dit moment draagt Haarlemmermeer bij aan duurzamere logistieke keten door de inrichting van de 'CLIC' hub te Lijnden voor stadslogistiek in Amsterdam, waarmee fijnmazige logistiek met behulp van kleinere (schone) voertuigen in stedelijke gebied wordt gefaciliteerd. In Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 hebben we mogelijke locaties voor logistieke hubs benoemd. We voegen hierover een passage toe aan de Omgevingsvisie.

Ad 8:
Gemeente Haarlemmermeer onderzoekt, zoals ook in Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 opgenomen, in het kader van het convenant Cargoloop Holland de mogelijkheden voor een hyperloop voor goederenvervoer in de Randstad. Een hyperloop, ondersteund door vrachthubs zou in de toekomst de hoeveelheid vrachtwagens in het gebied aanzienlijk kunnen verminderen. We zijn nog in afwachting van het onderzoek naar de kansen en opgaven die gepaard gaan met de hyperloop. We voegen hierover een passage toe aan de Omgevingsvisie.
Ad 9:
U vraagt om op pagina 14 onder de kop 'fysieke netwerken bundelen' expliciet 'het spoor, metro, HOV en MRA-fietsnetwerk' te noemen. De tekst spreekt in algemene zin over 'fietspaden' en 'openbaar vervoer' en is daarmee duidelijk genoeg. De kaart 'Begrenzing Metropoolregio Amsterdam' heeft alleen het doel om de begrenzing aan te geven. Wij schrappen deze kaart.

Zienswijze 30: Fietsersbond Haarlemmermeer

1. *De waterberging in Abbenes/Lisserbroek en Buitenkaag is vaak nog niet ingetekend.*
2. *Op verschillende plaatsen wordt melding gemaakt van langzaam verkeerroutes. Indiener vraagt aan welke eisen deze routes moeten voldoen.*
3. *Pagina 14: indiener vraagt waarom alleen de auto op de afbeelding staat. Er zijn ook fysieke netwerken voor wandelaar, fietser en OV.*
4. *Pagina 16: indiener geeft aan dat het voorspellend vermogen van technologie ook de privacy negatief kan beïnvloeden. Indiener verzoekt op de afbeelding de tekst WIFI uit te breiden met IoT (Internet of Things) en 4G/5G.*
5. *Pagina 17: indiener vraagt om de knooppunten nader te specificeren onder "knooppunten versterken: knooppunten strategisch positioneren". Dit kan door bijvoorbeeld Hoofddorp-centrum geen auto-knooppunt te laten zijn.*
6. *Pagina 18: over de kaart merkt vraagt indiener hoe de ontsluiting voor wandelaars en fietsers wordt bij de 4 HOV haltes bij de weg om de Noord. Daarnaast merkt indiener op dat er haltes en fietsbereikbaarheid ontbreken bij Getsewoud zuidwest en dat de snelfietsroutes ontbreken.*
7. *Pagina 21: indiener verzoekt toe te voegen als opgaven voor de toekomst:*
   7.1. *Speciale aandacht voor de bereikbaarheid van de recreatieve gebieden rond de spoorlijn Amsterdam-Zandvoort met de fiets (noord/zuidverbinding). Hef de barrièrewerking van de spoorlijn, N200 en de Ringvaart op.*
   7.2. *De fietsverbinding van de F200 via de Zoete Inval en het Fort aan de Liede over de Ringvaart naar de F232 veilig maken als doorgaande snelfietsroute.*
   7.3. *Nieuwe fietsverbindingen laten meelopen met de ontwikkelingen rond het doortrekken van de metro naar Schiphol en Hoofddorp.*
   7.4. *Bij nieuwe projecten proactief bekijken of er tegelijk een nieuwe fietsverbinding kan worden aangelegd.*
8. *Pagina 24: indiener verzoekt toe te voegen als opgave voor de toekomst: terugdringen van het doorgaand autoverkeer door de dorpskernen naar de bruggen over de ringvaart. Zorg voor alternatieve routes autoverkeer.*
9. *Pagina 26: indiener verzoekt toe te voegen als opgaven voor de toekomst:*
   9.1. *Verbeter de noord/zuid fietsinfrastructuur langs de Operalaan en Componistenweg in Nieuw-Vennep naar een hoofdfietsnet status. Zorg voor een juiste aansluiting van het fietspad langs de Getsewoudweg op de tunnel onder de N207.*
   9.2. *Ruime ontsluiting vanuit Nieuw-Vennep naar PARK21, zoek een oplossing voor de barrière van de Noordelijke Randweg.*
10. *Pagina 29: indiener verzoekt toe te voegen als opgaven voor de toekomst:*
    10.1. *Hoofdweg Westzijde veiliger maken voor het fietsverkeer. Dit is nodig voor het veilig maken van een fietspad langs de A44 naar Leiden.*
    10.2. *Onderdoorgang bij Spoorviaduct en aansluitingen A44 op de Hoofdvaart West en Oost voor de fiets verbeteren.*
11. *Pagina 30: bij bouwen aan bereikbaarheid mist de indiener de aandacht voor zeer goede fietsverbindingen voor de fietsende werknemer. Voor reizigers die van Schiphol binnenkomen zou de fietsinfrastructuur ook uitnodigend moeten zijn. Bijvoorbeeld een fietsverbinding naar Cruquius voor transferpassagiers.*

12. *Pagina 35: bij “wat is daarvoor nodig” merkt indiener op dat Haarlemmermeer niet alleen voor de auto de verbinding naar de kuststreek is, maar ook voor de fiets. Ontwikkeling van de fietsinfrastructuur creëert hier ruimte voor.*
13. *Pagina 38: indiener mist bij de ambities bepaalde doelstellingen, zoals “we voldoen aan de eisen van het klimaatakkoord van Parijs.”. “Streven naar” is volgens indiener te vrijblijvend.*
14. *Pagina 39: “het GGD-advies om geen nieuwe gevoelige bestemmingen te realiseren binnen een afstand van 50 meter van een weg met minimaal 10.000 mvt/etmaal is ons uitgangspunt met uitzondering van woningen” komt volgens indiener niet overeen met de doelstelling “We willen dat onze kinderen geen astma en andere luchtwegklachten ontwikkelen omdat ze in hun jonge jaren langdurig langs een drukke weg hebben gespeeld en/of gewoond”.*
15. *Pagina 41-42: indiener stelt dat meer sturing nodig is om mobiliteit onder andere te verduurzamen. Indiener verzoekt om “Wij willen een efficiënt, klimaatbewust en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst.” te vervangen door “Wij willen dat alle inwoners mobiel zijn en kunnen zelf kiezen met welke modaliteit. De keuze kan worden beïnvloed door zowel wettelijke bepalingen (leeftijd, rijbewijs, milieubelasting, ruimtebeslag) als fysieke omstandigheden (beperkt gezichtsvermogen). Bepaalde zaken kunnen extra worden belast (parkeergeld)om de doelstellingen te bereiken.”*
16. *Pagina 46: indiener stelt dat voor bronnen waar we zelf geen invloed hebben we geluidsschermen kunnen plaatsen. Daarnaast stelt indiener dat we maatregelen kunnen nemen tegen verbrandingsmotoren, bromfietsen, bouwen langs doorgaande wegen en dat we autoluwe gebieden kunnen maken en de maximumsnelheid omlaag kan. Doorgaand fiets- en wandelverkeer zou ook zoveel mogelijk afgeschermd moeten worden van geluidsbronnen.*
17. *Pagina 47: indiener verzoekt aan te geven dat economische overwegingen ook een rol spelen bij gezondheid. Gezondheid is onbetaalbaar, en daarom zouden we actieve mobiliteit meer moeten faciliteren en stimuleren.*
18. *Pagina 48: indiener verzoekt toe te voegen bij “wat willen we bereiken?”: “We nodigen uit tot actieve mobiliteit door buiten een goed fietsnetwerk ook te zorgen voor goede fietsparkeerfaciliteiten en dringen daarmee de vraag naar auto(parkeer)faciliteiten terug. Doelstellingen: verschuiving modal split met 3% per jaar. Routes, fietspaden en kruispunten veilig te maken voor 8 tot 80, actie “doortrappen” uitbouwen. Denk daarbij aan bochtstralen, zichtlijnen, bestrating, vergevingsgezinde stoepranden, obstakels inleiden/weghalen, vluchtheuvels op 50 km/u wegen voor het oversteken.” Ook stelt indiener voor het preventieakkoord als doelstelling te vermelden.*
19. *Pagina 49: bij “Wat gaan we doen?” zou indiener graag willen toevoegen dat de doelgroep 8-80 jaar is. Daarnaast wil indiener toevoegen dat fietsenstallingen geschikt moeten zijn voor alle soorten fietsen, ook bijvoorbeeld bakfietsen. Indiener noemt het landelijke initiatief “Doortrappen” om ouderen in beweging te houden.*
20. *Pagina 53: Zie ook punt 16. Indiener mist geluidsoverlast naast verblijfsgebieden in de beschrijving. Verder zou indiener graag beleid zien voor de afscherming van verblijfsgebieden, het instellen van milieuzones binnen de bebouwde kom en sturen op de elektrificatie van voertuigen.*
21. *Pagina 57-59: indiener merkt op dat de hoeveelheid aanwezige fijnstof afhankelijk is van de windrichting en de bron. Indiener ziet dan ook liever een andere definitie dan jaargemiddelde. Fietsroutes naast landingsbanen zijn volgens indiener ook een aandachtspunt.*
22. *Pagina 69: indiener ziet hier graag een verwijzing naar het hoofdstuk Mobiliteit. Indiener vindt sociale veiligheid (bijvoorbeeld door goede verlichting) en veilige infrastructuur belangrijk bij mobiliteit.*
23. *Pagina 101: indiener ziet dat bij verschillende punten in het rad van de leefomgeving de fiets een belangrijke rol speelt.*
24. *Pagina 108: indiener stelt dat fietsers meer lokaal boodschappen doen en dus de lokale economie steunen. Dit vereist een goede fietsinfrastructuur, zoals grote en bewaakte parkeerplekken. Als autoplekken gesubsidieerd worden, betalen fietsers en voetgangers hieraan mee. Dit is geen winst die lokaal blijft. Indiener stelt voor om de verschuiving naar de fiets als doelstelling op te nemen.*
25. *Pagina 114: indiener geeft aan dat voor pijler C ook de kwaliteit, aantrekkelijkheid en veiligheid van de routes van belang is. Ook goede fietsparkeervoorzieningen zijn belangrijk. Indiener stelt voor om in de opsomming het STOMP principe op te nemen.*
26. *Pagina 124: indiener roept op woningen te ontwerpen volgens het STOMP principe en rekening te houden met fietsparkeren. Indiener stelt dat toegang tot de fietsenberging aan het Politiekeurmerk veilig wonen moet voldoen, en dat laden van e-bikes gefaciliteerd moet worden.*
27. *Pagina 127: indiener geeft aan dat de link naar de Mobiliteitsvisie niet werkt. Hoewel de indiener waardevolle initiatieven ziet, mist indiener harde beleidsdoelen. Indiener ziet in de toekomst de overgang*

naar andere vormen van mobiliteit. Dit vereist meer fiets- en wandelroutes en OV. Indiener mist ook de intentie om meer 50 km/u wegen af te schalen naar 30 km/u wegen, en vraagt om druk op de landelijke politiek voor snelheidsbegrenzing van auto's. Ook vraagt indiener om snorfietsen van het fietspad af te halen.

28. *Pagina 128: bij punt 6 zou indiener 'minder slachtoffers' willen aanpassen naar 'nul slachtoffers' in lijn met de landelijke doelstelling. Bij punt 11 ziet indiener graag het remmen van de groei van vervoersmiddelen die ongunstig zijn voor het milieu.*
29. *Pagina 134: indiener stelt dat de weginfrastructuur voor de meest kwetsbare gebruikers binnen 6 maanden weer op niveau gebracht moet worden. Indiener geeft aan dat er voldoende en goede voet- en fietspaden moeten zijn, met voldoende ruimte voor alle weggebruikers, veilige kruispunten, rustpunten onderweg en afscherming van de wind.*
30. *Pagina 138: indiener vraagt of er gekeken wordt naar regulering van het gebruik van de energie-infrastructuur, bijvoorbeeld door bij een lage stroomprijs de poldergemalen in te schakelen. Ook vraag indiener of het opladen van e-bikes hierop mee kan liften.*
31. *Pagina 144: indiener vraagt hoe de data uit verkeersregelinstallaties en fietsentellingen beschikbaar worden gemaakt en wat daarvoor nodig is.*
32. *Pagina 146: indiener vraagt hoe de bereikbaarheid van bestemmingen met de fiets gerealiseerd zal worden. De Spaarndammerdijk is 60 km/u. Tijdens grote evenementen worden hoofdfietsroutes afgesloten. Indiener vraagt hoe we hier mee om willen gaan.*
33. *Pagina 149-150: hardlopen buiten de kernen gebeurt vaak op fietspaden. Indiener vraagt hoe we hier om willen gaan met snelheidsverschillen. Ook merkt indiener op dat langs hoofdfietsroutes voetpaden ontbreken en vraagt welk beleid hiervoor is. Indiener vraagt hoe we in eisen voor speelterreinen meenemen dat kinderen hier veilig kunnen fietsen. Indiener vraagt of er bij sportcomplexen een aanbeveling of subsidie komt voor bereikbaarheid en fietsparkeervoorzieningen. Indiener vraagt of we meedoen met de landelijke actie "Doortrappen". Ook geeft indiener aan dat we gebruik kunnen maken van nudging om bewegen met de fiets te stimuleren.*
34. *Pagina 151: indiener stelt dat bij het programma van eisen opgenomen moet worden dat de maatschappelijke voorzieningen bereikbaar moeten zijn voor alle leeftijden en er goede voorzieningen moeten zijn voor fietsparkeren.*
35. *Pagina 154: indiener vindt de omschrijving van vervoersarmoede te beperkt. Het gaat ook om niet kunnen of mogen fietsen. Indiener stelt ook dat de beschrijving van energiearmoede scherper moet, voor mensen die de kachel niet aanzetten om andere zaken te kunnen betalen. Ook vraagt indiener om sociale veiligheid op en rond de fietsroutes te noemen. Indiener vraagt om richtlijnen voor de toepassing van groen zodat snoeiwerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd.*
36. *Pagina 163: indiener vraagt hoe internationale akkoorden (Parijs), Europese richtlijnen, het klimaatakkoord en het preventieakkoord hierin passen.*

Antwoord zienswijze 30

Dank voor de uitvoerige en grondige reactie van indiener.

Ad 1:

Het dijkje van de piekberging staat op de hoofdkaart.

Ad 2:

De omgevingsvisie is niet het geschikte document om dit soort eisen vast te leggen. De eisen die we aan routes voor langzaam verkeer stellen zullen uitgewerkt worden in het fietsplan dat in 2022 wordt vastgesteld en verwerkt worden in de – te herziene - Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR). Wij gebruiken de LIOR om plannen aan te toetsen.

Ad 3:

In de bijbehorende tekst staat wandelpaden en fietspaden expliciet genoemd, maar voor de duidelijkheid vervangen wij de tekst naast het plaatje door 'verkeersnetwerk'.

Ad 4:

De afbeelding is illustratief. In paragraaf Datanetwerk en virtueel netwerk (pagina 142) wordt expliciet aandacht besteed aan de zorgen die indiener hier uit. In relatie tot deze ontwikkelingen hebben wij het manifest TADA ondertekend.

Ad 5:

Station Hoofddorp wordt aangeduid als een belangrijk knooppunt. Bereikbaarheid met verschillende modaliteiten is dan van belang juist om de knooppunt functie optimaal te laten functioneren. Daar waar de modaliteiten elkaar in de weg zitten zal per locatie gekeken moeten worden welke prioriteiten gesteld

worden. Ook de netwerkstudie biedt hier handvatten voor. De bereikbaarheid van station Hoofddorp is ook onderdeel van het Verkeersstructuurplan Hoofddorp dat nu uitgewerkt wordt.
Ad 6:
Het voert te ver op om de hoofdkaart alle wandel- en (snel)fietsroutes aan te geven. Wij verwijzen naar de kaart (snel)fietsnetwerk in de paragraaf mobiliteit. De ontsluiting bij de HOV-haltes langs de Weg om de noord voor wandelaars en fietsers is een uitwerking als een tracé voor een HOV-lijn onderzocht wordt. De ontsluiting van Nieuw-Vennep West voor fietsers wordt uitgewerkt binnen de gebiedsontwikkeling. We vullen de kaart "snelfietsnetwerk" aan met fietsroutes Nieuw-Vennep West.
Ad 7.1:
Deze ambitie staat in de tekst benoemd met het beter verbinden van Haarlemmerliede en Haarlemmermeer.
Ad 7.2:
We nemen de ambitie "De fietsverbinding van de F200 via de Zoete Inval en het Fort aan de Liede over de Ringvaart naar de F232 veilig maken als doorgaande snelfietsroute." op in de tekst.
Ad 7.3:
Bij de uitwerking van de metro zullen we kijken waar dit nuttig en mogelijk is.
Ad 7.4:
Bij nieuwe projecten is de bereikbaarheid met alle modaliteiten een belangrijk uitgangspunt. De gemeente hanteert al geruime tijd het uitgangspunt "Eerst bewegen dan bouwen". Dit geldt voor alle modaliteiten.
Ad 8:
De verkeersdruk op de bruggen over de ringvaart aan de westkant van onze gemeente is voor ons een belangrijk aandachtspunt. De gemeenteraad heeft daarom ook het initiatief genomen om samen met de aanliggende gemeenten de mogelijkheid te onderzoek om de druk op de bruggen en in de dorpen te verminderen. Dit is nog een zoektocht. Ook de Sloterbrug heeft al enige jaren onze warme aandacht.
Ad 9.1:
In de tekst is al opgenomen dat de beschikbare tunnels beter benut moeten worden. De uitwerking daarvan hoort niet thuis in een document als de omgevingsvisie, hetzelfde geld voor de genoemde fietsroute langs de Operaweg.
Ad 9.2:
Wij voegen in laag II de opgave toe "Voorkom dat infrastructuur als de Noordelijke Randweg als barrière werkt in de bereikbaarheid van PARK21".
Ad 10:
Zie ons antwoord onder punt 9.1.
Ad 11:
In deze tekst spreken we over goede bereikbaarheid. Dit is wat ons betreft voor alle vervoerswijzen afgestemd op de doelgroep.
Ad 12:
Wij delen het belang dat u hecht aan goede fietsvoorzieningen naar de kust. De investeringen waar in dit deel van de tekst over wordt gesproken betreffen dan ook alle modaliteiten.
Ad 13:
Wij begrijpen uw boodschap om voldoende invulling te geven aan internationale en nationale afspraken die gemaakt zijn om opwarming van het klimaat zoveel mogelijk te beperken. Binnen onze invloedssfeer proberen wij klimaatbeleid te voeren dat invulling geeft aan de (inter)nationale doelen. Bijvoorbeeld door ambitieuze doelstellingen voor lokale opwek van energie binnen de Regionale Energie Strategie, invulling te geven aan de warmtetransitie, stimuleren en handhaven op energiebesparing, bij te dragen aan openbaar vervoer oplossingen als de doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorpen samen te werken in het Regionaal Mobiliteitsplan. Omdat ook in het meest gunstige scenario er klimaatverandering plaatsvindt, werken we ook aan klimaatadaptieve maatregelen.
Ad 14:
De GGD-richtlijn is een indicatie, wij werken dit uit in gevoelige bestemmingenbeleid. Zie ons antwoord op zienswijze 11 van de Veiligheidsregio Kennemerland onderdeel 1.1.
Ad 15:
Wij onderschrijven uw opmerking over inclusiviteit. In de paragraaf sociaal welzijn nemen we daarom de volgende tekst op: "Wij streven naar een inclusief vervoerssysteem, waarbij vervoersarmoede wordt voorkomen." Duurzaamheid vinden we op dit punt voldoende opgenomen als uitgangspunt.
Ad 16:
Deze principes komen grotendeels terug in de paragraaf geluid. Met goede ruimtelijke keuzes en ontwerp-keuzes kan geluidshinder deels worden voorkomen, waar het nodig is passen we mitigerende maatregelen toe.

Belangen als uitzicht, verkeersveiligheid, financiële en technische haalbaarheid, gebruiksvriendelijkheid groen, leefbaarheid worden hierbij afgewogen.
Ad 17:
Uw suggestie om actieve mobiliteit meer te faciliteren en te stimuleren is al geborgd in de sport en beweegvisie 2019-2029. Hierin is binnen de pijler 'een uitnodigende beweegomgeving' de inzet op actieve mobiliteit als ambitie opgenomen.
Ad 18:
Wij voegen aan de tekst toe: "We nodigen uit tot actieve mobiliteit door buiten een goed fietsnetwerk ook te zorgen voor goede fietsparkeerfaciliteiten en fietsstimulering". Wij hanteren het uitgangspunt vrijheid van bewegen, daarom is het terugdringen van de automobiliteit geen uitgangspunt het aanbieden van alternatieven wel. Uw overige opmerkingen zijn te gedetailleerd voor een document als de omgevingsvisie.
Ad 19:
Wij onderschrijven uw suggestie dat eenieder deel moet kunnen nemen aan mobiliteit en dat het verkeersnetwerk dit zo veel mogelijk moet faciliteren. Wat betreft uw suggesties over de geschiktheid van fietsenstallingen, daarvoor is de omgevingsvisie niet het geschikte document om dit soort eisen vast te leggen. Deze zullen een plek krijgen in de – te herziene – Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR).
Ad 20:
Uw suggestie voor het maken van beleid voor afscherming van verblijfsgebieden betrekken wij bij ons geluidbeleid.
Ten aanzien van het instellen van milieuzones binnen de bebouwde kom en het sturen op de elektrificatie van voertuigen deze maatregelen hebben in de verblijfsgebieden niet of nauwelijks invloed op geluidsoverlast, andere milieudoelstellingen kunnen daar wel bij gebaat zijn. In het kader van het klimaatakkoord is door de Vervoerregio Amsterdam (VRA) onderzoek gedaan naar de zero emissie stadslogistiek. Geconstateerd is dat in onze gemeente daar weinig haalbare maatregelen voor zijn. Ten aanzien van elektrificatie van het autowagenpark sluiten wij ons aan bij Europese en landelijke wetgeving die regels stellen aan nieuwbouw en aan voertuigen. De VRA heeft een laadvisie opgesteld die wij ook naar onze gemeente vertalen. Overigens blijkt uit onze jaarlijkse monitor voor mobiliteit dat wij het op het gebied van laadfaciliteiten goed doen, denk daarbij ook aan onze pilot met het laadplein in het centrum.
Ad 21:
In de tekst staan de verschillende bronnen van fijnstof en het aanvoeren via de wind genoemd. De door de WHO-gebruikte waarden en definitie zijn afkomstig WHO, EU en Rijk. Als gemeente hanteren wij geen andere waarden of definities. Wat betreft de fietsroutes langs landingsbanen delen wij uw zorg voor de gezondheid, maar wijzen wij op alternatieve fietspaden die verder van de landingsbaan zijn gelegen.
Ad 22:
In de ondertitel staat een verwijzing naar mobiliteit. Wij beamen dat sociale veiligheid en veilige infrastructuur van belang zijn bij mobiliteit.
Ad 23:
Wij stellen het op prijs dat u het rad van de leefomgeving heeft benut om te tonen waarbij de fiets een belangrijke rol speelt. Dit is precies de manier waarop het benut kan worden. Wij nemen hier kennis van.
Ad 24:
Wij onderschrijven dat een goede fietsinfrastructuur noodzakelijk is en dat voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden hier onderdeel van uitmaken. In het Fietsplan zal hier nader op worden ingegaan. Wat betreft de verschuiving naar de fiets, is onze belangrijkste mobiliteitsdoelstelling dat eenieder door de gemeente moet kunnen bewegen met de vervoerwijze van zijn of haar keuze. Wij zetten dus niet actief in op een *modal shift*, maar willen het speelveld voor alle vervoerwijzen dusdanig gelijktrekken dat men met de fiets net zo gemakkelijk door de gemeente kan bewegen als met de auto of openbaar vervoer. Wij voegen het fietsnetwerk toe bij de vestigingsfactoren in de paragraaf economie.
Ad 25:
Wij onderschrijven uw standpunt dat ook de kwaliteit, aantrekkelijkheid en veiligheid van de routes van belang is, evenals het parkeren. Het STOMP principe hebben wij in de netwerkstudie benoemd als uitgangspunt. Zie ook zienswijze 29 van de Vervoersregio Amsterdam. Wij voegen dit toe aan de paragraaf mobiliteit.
Ad 26:
Uw suggesties voor het ontwerpen volgens STOMP onderschrijven wij. Echter zal dit in de praktijk maatwerk zijn. Het kunnen toepassen van het STOMP-principe is gebonden aan zaken als stedelijkheidsgraad, afstand tot voorzieningencentra, geografische kenmerken en de doelgroep. In hoogstedelijke en sterk-stedelijke gebieden zal dit meer vanzelfsprekend zijn dan in landelijk gebied. Ook onderschrijven wij dat rekening gehouden moet worden met fietsparkeren, het politiekeurmerk en oplaadmogelijkheden voor e-bikes. Wij streven ernaar om

bij de herziening van het parkeerbeleid ook normen voor fietsparkeren te introduceren. Voor het type fietsparkeervoorzieningen dat wordt toegepast in de Haarlemmermeer geeft de LIOR de uitgangspunten. Fietsvoorzieningen die voldoen aan het FietsParKeur hebben de voorkeur.
Ad 27:
De link verwijst naar de website van de gemeenteraad waar het vastgestelde beleid op te zoeken is.
De gemeente heeft geen harde beleidsdoelen gesteld, in de monitor voor mobiliteit gaan we wel werken met indicatoren de exacte indicatoren moeten nog worden vastgelegd.
Wat het afschalen van 50 km/u wegen betreft merken wij op dat gewerkt wordt aan Verkeersstructuurplannen voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Hierin zal op netwerkniveau afwegingen worden gemaakt welke wegen de gewenste hoofdstructuren vormen. Vooralsnog is er geen ambitie om de standaard maximumsnelheid binnen de bebouwde kom naar 30km/u te brengen, omdat er te veel haken en ogen aan zitten. Volgens de doelstellingen van de Mobiliteitsvisie zullen wij altijd kijken naar wat de 'gepaste' snelheid is voor een bepaalde weg afhankelijk van de functie binnen het totaalnetwerk.
Wat snelheidsbegrenzing betreft; dit is een discussie die op een ander niveau plaatsvindt. Hiervoor moet wetgeving worden aangepast en de auto-industrie toe 'gedwongen' worden. Dat is een ander niveau dan waar de gemeente op opereert. De Vervoerregio Amsterdam zit namens ons hiervoor bij landelijke overlegtafels.
Voor wat betreft het niet-toestaan van snorfietsen op fietspaden onderschrijven wij dit niet. De orthogonale structuur van Haarlemmermeer, in combinatie met de snelheid van 50km/u op de belangrijke doorgaande wegen zorgt voor een te groot snelheidsverschil tussen snorfietsen en overig wegverkeer. Vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 worden wij geacht om risicogestuurd naar verkeersveiligheid te kijken. Op fietspaden is het snelheidsverschil tussen snorfietsen, e-bikes en reguliere fietsen dusdanig klein dat voor ons dit de laagste risico's biedt op letselongevallen.
Ad 28:
Ten aanzien van de aanpassing van de doelstelling voor verkeersveiligheid sluiten wij ons aan bij de doelstelling van de Vervoerregio Amsterdam, zoals geformuleerd in het Regionaal Actieplan Verkeersveiligheid 2030. Deze is het bereiken van een forse daling in verkeersslachtoffers met als uiteindelijke doel nul verkeersslachtoffers in 2050. De gemeente heeft als uitgangspunt de vrijheid van bewegen zie hiervoor ook het antwoord bij zienswijze 29 ad 1. Het remmen van een bepaalde vervoerswijze past hier niet bij.
Ad 29:
Wij onderschrijven uw ambitie voor voldoende goede en veilige voet- en fietspaden. Wij werken hieraan binnen de gebiedsontwikkelingen, bij het beheer en onderhoud en door uitvoering van het mobiliteitsbeleid via het uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Bij werkzaamheden is soms extra aandacht nodig voor de kwetsbare verkeersdeelnemers dit wordt meegenomen in de zogenaamde 'BLVC-plannen' (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) en getoetst door de gemeente. In deze plannen proberen we te sturen op zo min mogelijk overlast, afhankelijk van de werkzaamheden wordt de periode van de werkzaamheden kort gehouden.
Ad 30:
De regulering voor het gebruik van de energie-infrastructuur is een bevoegdheid van de toezichthouder ACM. De productie en gebruik van energie een vrije markt. Hierin kunnen afnemers van energie (met name grootzakelijke gebruikers) kiezen voor contracten op basis van kwartierprijzen (spotmarkt). Dit is vooral interessant voor gebruikers die zeer flexibel zijn of met opslagcapaciteit kunnen handelen op de energiemarkt. Voor processen die niet flexibel zijn, bijvoorbeeld omdat deze continu moeten draaien of waar veiligheidsaspecten van groot belang zijn is het - zeker met de huidige fluctuerende energieprijzen niet aan te raden om op de spotmarkt energie in te kopen. Dat brengt financieel grote risico's met zich mee. Dit geldt onder andere voor de gemalen die bij heftige regenbuien veel water uit de polders moeten pompen.
Het opladen van e-bikes is beter geschikt voor het gebruik van energie van de spotmarkt al vraagt dit wel om een langere laadtijd zodat het laadpunt optimaal gebruik kan maken van de momenten dat elektriciteit goedkoop is. Daarmee wordt wel de beschikbaarheid van de e-bike en het laadpunt beperkt.
Als gemeente hebben wij geen rol in deze.
Ad 31:
Wat betreft ontsluiten van data uit verkeersregelinstallaties en fietsentellingen hebben wij nu niet de koppelingen beschikbaar om de data snel te delen. Ook is de data die wij gebruiken vaak niet in het bezit bij de gemeente, maar wordt bij derden ingewonnen.
Ad 32:
De fietsbereikbaarheid bij evenementen wordt per situatie afgewogen en meegenomen in de vergunningverlening naast bereikbaarheid is ook de veiligheid een belangrijk onderwerp in deze afweging.
Ad 33:

Niet langs alle fietspaden zijn voorzieningen voor voetgangers aanwezig. In die gevallen kunnen voetgangers gebruik maken van de aanwezige fietspaden, zoals de wet dat voorschrijft. In nieuwe situaties streven wij ernaar om alle langzaam verkeersdeelnemers voldoende te faciliteren met voet- en fietsvoorzieningen van voldoende breedte de LIOR gaat hier richtlijnen voor geven. Wat betreft uw suggestie over deelname aan het landelijke programma 'Doortrappen' kunnen wij u melden dat de Vervoerregio Amsterdam sinds 2020 deze campagne actief uitvoert en uitdraagt en dat wij hierin een van de deelnemende gemeenten zijn.
Ad 34:
We zijn het eens met uw standpunt dat maatschappelijke voorzieningen bereikbaar moeten zijn voor alle leeftijden en dat er goede voorzieningen voor fietsparkeren moeten zijn. Wij zullen deze aspecten meenemen in de eisen en randvoorwaarden die we stellen bij ontwikkelingen van gebieden en/of locaties.
Ad 35:
We zullen de definitie van vervoersarmoede aanpassen naar "We spreken over vervoersarmoede wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden (ook in termen van kosten en tijd) niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen".
Ook de definitie van energiearmoede zullen we aanpassen naar aanleiding van het onlangs verschenen onderzoeksrapport van TNO: "We spreken over energiearmoede wanneer huishoudens over een laag inkomen beschikken in combinatie met hoge energielasten dan wel een woning van energetisch onvoldoende kwaliteit". De door u genoemde kenmerken van energiearmoede gaan echter over de mogelijke *gevolgen* van energiearmoede. Daarom nemen we deze niet over.
Sociale veiligheid is bij het ontwerpen van fietspaden zeker een aandachtspunt. Wij streven niet alleen naar verkeerveilige fietspaden, maar ook naar sociaal veilige fietspaden.
Richtlijnen voor de toepassing van groen zijn opgenomen in onze DIOR. Bij ontwerp en beheer van de openbare ruimte wordt het aspect veiligheid meegenomen in keuzes rondom het type – en benodigd beheer van - beplanting.
Ad 36:
Indiener verwijst naar de paragraaf die de relatie tussen omgevingsvisies van gemeente, provincie en Rijk beschrijft. Internationale akkoorden (zoals Parijs) kunnen hun directe of indirecte doorwerking hebben in beleid van Rijk, provincie en gemeente. Europese richtlijnen, daar dienen lagere overheden zich aan te houden. Het nationale klimaatakkoord is daar een voorbeeld van: het klimaatakkoord van Parijs is daar de aanleiding voor, de Regionale Energie Strategie en Warmtevisie zijn daar de regionale en lokale beleidsuitwerkingen van. Het preventieakkoord is gericht op gezondheidsbevordering en hierin is de relatie met een gezonde leefomgeving ook opgenomen. Daarmee is er een directe koppeling met de omgevingsvisie en de ambitie om gezondheid hierin integraal mee te nemen.

Zienswijze 31: Gemeente Lisse

Indiener complimenteert ons met de uitgebreide en prettig leesbare ontwerp-Omgevingsvisie en ontwerp-OER.
Indiener herkent de geschetste uitdagingen en ambities en is blij dat er wordt ingezet op samenwerking.

1. *Indiener vraagt aandacht voor maatregelen die gezondheid bevorderen in de woonomgeving of het landschap (positieve gezondheid).*
2. *Indiener merkt op dat de dubbeldorpen Lisserbroek-Lisse en Beinsdorp-Hillegom niet in de ontwerp Omgevingsvisie worden genoemd, terwijl inwoners veel gebruik maken van voorzieningen in Lisse en Hillegom.*
3. *Ten aanzien van de woningbouwontwikkeling in Lisserbroek geeft de indiener aan dat zij eerst verbetering van de oost-west verbindingen willen zien, voordat er woningen gebouwd worden.*
   Indiener heeft nog aanvullende opmerkingen en vragen:
   - 3.1. *Indiener vraagt of we kunnen toelichten waarom de N208 in Lisse op pagina 31 tot basisinfrastructuur van Haarlemmermeer is gerekend;*
   - 3.2. *Een mogelijke mobiliteitsoplossing is om een nieuwe verbinding aan te leggen ten zuiden van Lisserbroek en Lisse;*
   - 3.3. *De twee getekende nieuwe verbindingen ten Noorden van Hillegom, tussen de N205 en de N208 en het verlengde van de Bennebroekerweg, komen niet terug in de OER;*
   - 3.4. *Op bladzijde 26 van de OER wordt voor Lisserbroek de volgende conclusie getrokken: "Deze ontwikkeling ligt direct langs de N207. Hier is voldoende capaciteit beschikbaar. De uitbreiding van het aantal woningen vraagt op een gegeven moment wel om een extra aansluiting op de N207." Dit wijkt af van de conclusie in het recente verkeersonderzoek, daaruit blijkt dat een extra ontsluiting*

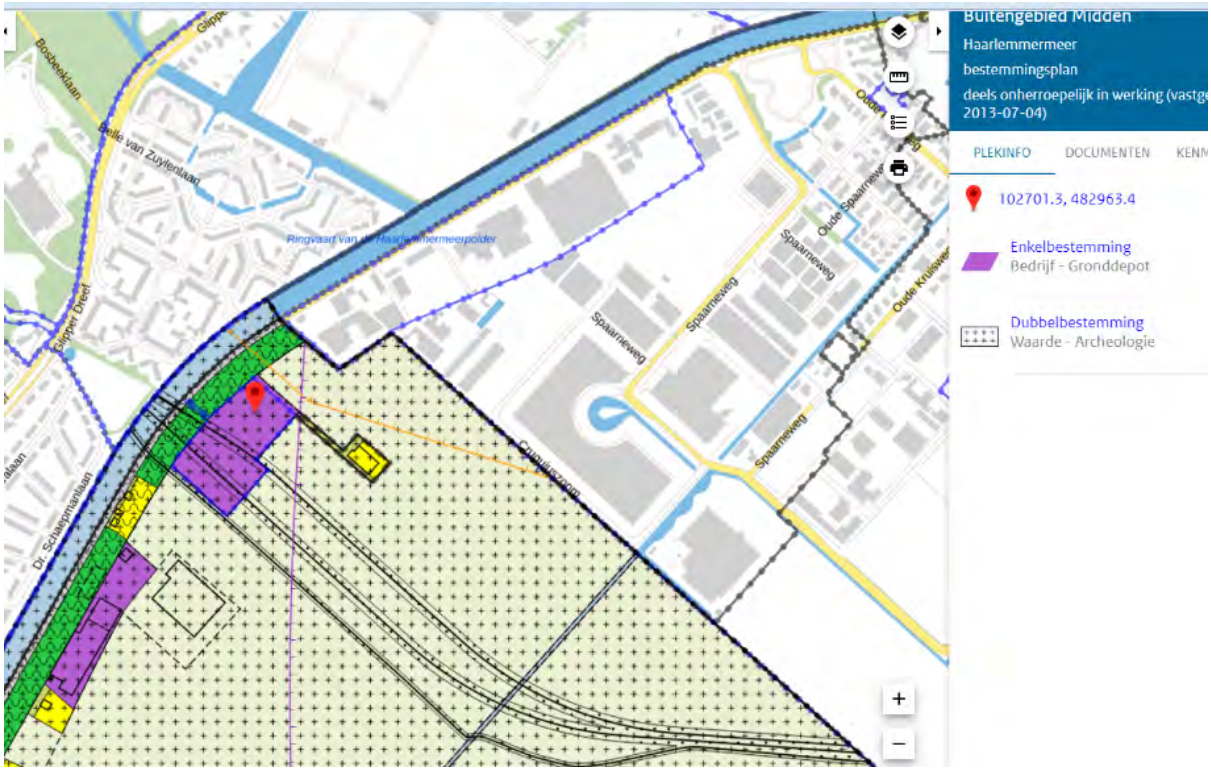
noodzakelijk is voor de ontsluiting van Lisserbroek Noord en dat op kruispuntniveau aanvullende maatregelen nodig zijn om de doorstroming op de N207 te verbeteren. Indiener verwacht dat nieuwe maatregelen nodig zullen zijn.

Antwoord zienwijze 31:
Wij danken u voor uw complimenten. Het is goed te horen dat u de geschetste uitdagingen en ambities herkent.
Ad 1:
In de paragraaf “Gezondheid” besteden wij aandacht aan een leefomgeving die de gezondheid bevordert (vanaf pagina 50). We zetten in op een inclusieve, beweegvriendelijke en groene omgeving.
Ad 2:
Wij zullen in Laag II het principe van de dubbeldorpen noemen en in de paragraaf voorzieningen de ambitie toevoegen: “We stemmen het voorzieningenniveau steeds af op de voorzieningen in aanpalende wijken of kernen, waaronder de dubbeldorpen”.
Ad 3:
Wat betreft de verbetering van de oost-west verbindingen betreft zie ons antwoord onder zienswijze 2 van de Stichting Dorpsraad Lisserbroek. Wij hebben voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek onderzocht dat een groot deel van het programma af te wikkelen is via de N207.
Ad 3.1:
Op de bedoelde kaart op pagina 31 is de regio weergeven. De infrastructuur die hier is opgenomen is niet alleen de basisinfrastructuur van Haarlemmermeer, maar de infrastructuur die regionaal van belang is. Deze kaart schrappen we uit de Omgevingsvisie (zie zienswijze 29, punt 9).
Ad 3.2:
Zie ons antwoord op zienswijze 2 van de Stichting Dorpsraad Lisserbroek.
Ad 3.3:
Op zowel de hoofdkaart als de kaart wegennet toekomstig staat de verbinding tussen N208 en N205 aangegeven ter hoogte van de Bennebroekerweg. Deze provinciale verbinding hebben wij niet onderzocht in het OER. Zoals bekend wordt deze doortrekking de provincie Noord-Holland niet verder opgepakt. Zie ook ons antwoord onder zienswijze 13b ad 5.16.
Ad 3.4:
Het klopt dat er twee aansluitingen op de N207 nodig zijn voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. Wij zullen de passage in het OER over de N207 aanpassen.

Zienswijze 32: SBB Ontwikkelen en Bouwen en Polderstaete
Indiener heeft er op basis van de visie vertrouwen in dat Haarlemmermeer in 2040 nog een prettigere gemeente is om in te wonen. Indiener onderschrijft onze ambities voor het gebied rond Post van Krayenhoff.

Indiener heeft enkele opmerkingen ten aanzien van het gronddepot bij Cruquius, in het plangebied Post van Krayenhoff. Het gronddepot lijkt te ontbreken in een aantal van de plannen. Op pagina 82 is park/water ingetekend op de plek van het gronddepot. Ook uit de afbeeldingen op pagina 104 en 124 wordt niet duidelijk wat er ter plaatse gepland is.

Antwoord zienswijze 32:



Wij nemen aan dat u wijst op het perceel aan de Bennebroekerdijk dat in het bestemmingsplan Buitengebied Midden de bestemming 'Bedrijf-Gronddepot' heeft. De omgevingsvisie doet geen uitspraken op perceelsniveau. Vanuit de landschappelijke visie is in dit gebied langs de Ringdijk een landschappelijke groene zone bedacht als contramal voor de beoogde woningbouw binnen de gebiedsontwikkeling tussen Cruquius en Zwaanshoek. Tevens hebben we een intentieovereenkomst gesloten voor de ontwikkeling van woningbouw langs de Bennebroekerdijk. Deze ontwikkeling kent vraagstukken die binnen de toekomstige gebiedsontwikkeling beantwoord dienen te worden. Hierbij zal de gemeente de gemaakte afspraken in de intentieovereenkomst respecteren.

Zienswijze 33: Gemeente Hillegom
Indiener complimenteert ons met de uitgebreide en prettig leesbare ontwerp-Omgevingsvisie en ontwerp-OER. Indiener herkent de opgaven die we beschrijven en is blij dat in de ontwerp-Omgevingsvisie aandacht is voor samenwerking.

Indiener werkt graag gezamenlijk met ons en de provincie Zuid-Holland verder aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het noordelijke deel van de Duin- en Bollenstreek en de regio Haarlemmermeer-Schiphol. Indiener wil de oplossingen die samen met Zuid-Holland worden bedacht verbinden aan de oplossingen in Haarlemmermeer.

Antwoord zienswijze 33:
Wij danken u voor uw complimenten. Het is goed te vernemen dat u de opgaven herkent en dat u onze aandacht voor samenwerking waardeert.
Wat verbetering van de bereikbaarheid betreft werken wij eveneens graag samen aan de 'Regietafel Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek' om te komen tot gezamenlijke oplossingen voor de oost-west relatie.

Zienswijze 34: Gemeente Teylingen
Indiener complimenteert ons met de uitgebreide en prettig leesbare ontwerp-Omgevingsvisie en ontwerp-OER. Indiener vindt de opgaven herkenbaar en is blij dat in de visie het belang van samenwerking wordt benadrukt.

1. *Indiener vraagt aandacht voor het onderdeel leefbaarheid. Dit is een breder onderwerp dan alleen gezondheid beschermende maatregelen. Indiener vraagt hoe Haarlemmermeer een prettige plek blijft voor inwoners om te wonen en te leven.*
2. *Ten aanzien van de woningbouwontwikkeling in Lisserbroek geeft de indiener aan dat zij eerst verbetering van de oost-west verbindingen willen zien, voordat er woningen gebouwd worden.*
3. *Indiener werkt graag samen verder aan het verbeteren van de oost-west verbindingen in het noordelijke deel van de Duin- en Bollenstreek en de regio Haarlemmermeer-Schiphol. Na het niet doorgaan van de Noordelijke Randweg is indiener gestart met het project mobiliteitsoplossingen noordelijke Duin- en Bollenstreek.*

Antwoord zienswijze 34:
Ad 1:
In de paragraaf 'Gezondheid' besteden wij niet alleen aan gezondheidsbescherming, maar ook aan een leefomgeving die de gezondheid bevordert. We zetten in op een inclusieve, beweegvriendelijke en groene omgeving.
Ad 2:
Zie ons antwoord op zienswijze 31 van de Gemeente Lisse onder punt 3.
Ad 3:
Wij werken eveneens graag samen aan de 'Regietafel Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek' om te komen tot gezamenlijke oplossingen voor de oost-west relatie.

Zienswijze 35: Gemeente Heemstede
Indiener geeft aan dat ze het contact met Haarlemmermeer als prettig, opbouwend en consistent hebben ervaren. Indiener blijft graag betrokken bij toekomstige ontwikkelingen.
1. *Indiener moedigt het ontwikkelen van fietsverbindingen in de regio aan. Indiener vraagt om toelichting op de gevolgen voor Heemstede van aanpassing van de N201 tussen de aansluiting N205 en het snelwegennet. Indiener geeft aan dat de versterking niet mag leiden tot meer verkeer op de N201 ten westen van de N205. Indiener ziet de N205 als een mogelijke oplossing voor het opvangen van de verwachte verkeerstoename als gevolg van woningbouw.*
2. *Bij toekomstige ontwikkelingen wil indiener graag in een vroegtijdig stadium betrokken worden. Door het aansluiten op ruimte in omliggende gemeente kan er meer landschappelijke kwaliteit gegenereerd worden.*
3. *Indiener onderschrijft de ambitie voor het verhogen van biodiversiteit en wil hier graag een regionale aanpak voor, bijvoorbeeld voor het toevoegen van ecologische verbindingen.*
4. *Door de verspreiding van maatschappelijke voorzieningen zoals milieustraten en (basis)scholen wordt er veelvuldig gebruik gemaakt van de voorzieningen in Heemstede. Zeker met het tot ontwikkeling komen van de gebieden rond Cruquius en Zwaanshoek wordt dit gebruik alleen nog maar meer als niet nadrukkelijk geïnvesteerd wordt in eigen maatschappelijke voorzieningen. Indiener ziet graag in de Omgevingsvisie terug wat de inzet is om de kwaliteit van de maatschappelijke voorzieningen te borgen.*

Antwoord zienswijze 35:
Ad 1
Wij onderschrijven het belang van fietsverbindingen, zowel op recreatief vlak als op het vlak van voor woon-werkverkeer liggen er relaties tussen onze gemeenten. In de netwerkstudie hebben wij het probleem van capaciteit van de N201 erkend. Ook zien wij de N205 als een van de randwegen van Haarlemmermeer een belangrijke functie heeft voor de afwikkeling van de nieuwbouw. U bent ook betrokken bij het initiatief van onze gemeenteraad op het gebied van verkeer waarbij gekeken wordt naar de oost-west relaties tussen de gemeenten ten westen van ons en Haarlemmeer.
Ad 2
Bij ontwikkelingen die uw gemeente raken zullen wij u vroegtijdig betrekken. Wij onderschrijven dat door in te spelen op elkaars landschappelijke kwaliteiten er meer omgevingskwaliteit kan ontstaan.
Ad 3
Wij zijn het met u eens dat biodiversiteit in groter verband bezien moeten worden en stemmen hier graag over af zodat de wederzijdse ambities op effectieve wijze bijdragen aan ecologische verbindingen.
Ad 4

Wij onderschrijven dat bij het ontwikkelen van een woongebied – dat tegemoet zal komen aan een bovenlokale woningbehoefte - een passend maatschappelijke voorzieningenniveau hoort. In de tekst van Laag II zullen wij onder gebied Haarlemmermeer-West de volgende bullet toevoegen: 'Zorg dat het maatschappelijke voorzieningenniveau past bij het beoogde woonmilieu en de beoogde omvang van het te ontwikkelen gebied en kijk daarbij ook naar (het effect op) de wederkerige maatschappelijke voorzieningenstructuur in de omgeving (zowel binnen als buiten de gemeente)'. In de paragraaf 'Maatschappelijke voorzieningen' voegen wij de zin toe: We stemmen het maatschappelijke voorzieningenniveau steeds af op de voorzieningen in aanpalende wijken of kernen, waaronder de dubbeldorpen.

Conclusies t.a.v. wijziging van de ontwerp-Omgevingsvisie:

Zienswijze(n)	Aanpassing	Locatie in ontwerp-OV
1	We passen de overzichtskaart aan met woningbouw ter plaatse van het bedrijf van de indiener.	Overzichtskaart (Pagina 18)
2, 13, 31	We zetten de oeververbinding ten zuiden van Lisserbroek op de kaart met de aanduiding “indicatief en in onderzoek”.	Overzichtskaart (pagina 18), Laag III, kaart wegennetwerk toekomstig (pagina 129)
3	We geven aan dat de huisvesting van arbeidsmigranten een vraagstuk is.	Laag III, paragraaf wonen (pagina 123)
5	We maken melding van het verzoek om een ruimtereservering langs de spoorverbinding Amsterdam-Haarlem op te nemen.	Laag III, paragraaf mobiliteit (pagina 127)
5	We wijzigen op pagina 111 de tekst van ‘spoornet’ naar ‘OV-net’.	
5	We schrappen de tekst: “Tenslotte is de Schipholtunnel erg kwetsbaar voor verstoringen”.	Laag III, paragraaf luchthaven en luchtvaart (pagina 122)
6, 13	We passen de titel van de kaart “knooppunten” aan naar “bestaande knooppunten”.	Laag III, kaart knooppunten (pagina 125)
6	We zullen op de hoofdkaart de beoogde groenstructuur aan de noordkant van het Groene Carré opnemen.	Overzichtskaart (pagina 18)
6	We voegen een gemengd milieu toe ten zuiden van het Geniepark.	Overzichtskaart (pagina 18)
8	We nemen in de tekst een passage op die ingaat op lokale en dorpsgerelateerde evenementen en bestaande culturele mogelijkheden en locaties.	Laag III, paragraaf toerisme (pagina 146)
10	Wij voegen de zin toe “Daartoe onderzoeken wij samen met de netbeheerder waar ruimte voor energievoorzieningen nodig is”.	Laag III, pagina 138 (paragraaf energie, onder “Energie-infrastructuur”)
10	We zullen de extra argumenten voor clustering van zonnepanelen opnemen in de tekst: het is nodig voor optimaal transport en voorkomt de bouw van extra onderstations.	Laag III, pagina 139 (paragraaf energie, onder “opwek zon”)
11	We laten “zo mogelijk” weg bij: “Ontwikkel de nieuwere werklocaties Polanenpark en De Liede. Blijf zo mogelijk inzetten op de veiligheid en handhaving op bedrijventerrein De Weeren”.	Laag II, pagina 21 (gebied Haarlemmermeer-Noord)
11	We voegen toe bij “Wat gaan we doen?”: “Waar dit niet mogelijk is treffen we maatregelen om de risico’s zo klein mogelijk te maken.”	Laag III, paragraaf omgevingsveiligheid (pagina 72)
12	Wij zullen in het deel Luchthaven en luchtvaart bezien waar de term geluidbelasting eventueel passender is dan geluidhinder.	Laag III, paragraaf luchthaven en luchtvaart (pagina 116)
12	We voegen de Omgevingsvisie voor Burgerveen toe aan de participatieresultaten.	Bijlage
13	Wij zullen in de omgevingsvisie benadrukken dat met het woningbouwprogramma in Nieuw-Vennep West wonen in en aan het landschap centraal staat als aanvulling op de bestaande woonmilieus.	Laag II, gebieden, Nieuw-Vennep (pagina 26)
13	We halen de indicatie voor het aantal woningen in Nieuw-Vennep West uit laag II van de Omgevingsvisie.	Laag II, gebieden, Nieuw-Vennep (pagina 26)
13	Wat de contour van Nieuw-Vennep West betreft zullen wij op de hoofdkaart richting het westen de blokaanduiding uitbreiden. We schuiven de begrenzing van de blokaanduiding niet op naar het zuiden.	Overzichtskaart (pagina 18)

13	We passen de contour van Lisserbroek Binnenturfspoor aan.	Laag III, kaart woonmilieus (pagina 124)
13	We nemen tussen Cruquius en Zwaanshoek de aanduiding ‘gebied in onderzoek voor wonen en groen’ op, waarbij uit de legenda blijkt dat het een gecombineerde opgave voor woningbouw en groen gaat.	Overzichtskaart (pagina 18)
13	Wij zullen voor het studiegebied voor wonen en groen tussen Cruquius en Zwaanshoek opnemen dat – gezien de bodem- en waterhuishoudkundige ondergrond – ook hier een uniek woon- en groengebied mogelijk is.	Laag III, paragraaf wonen (pagina 123)
13	We maken de legenda bij de kaart “Agrarisch, landschap en recreatie” beter leesbaar.	Laag III, pagina 104
13, 24	We nemen de doortrekking van de N205 naar de N208 gestippeld op.	Laag III, kaart wegennetwerk toekomstig (pagina 129)
14	We nemen de volgende passage op in Laag II van Haarlemmermeer Zuidoost: “Er is in en rond Abbenes grote weerstand tegen de mogelijke komst van windturbines en de effecten daarvan op het landschap en de leefbaarheid”.	Laag II, gebieden, Haarlemmermeer-Zuidoost (pagina 28)
14	Wij zullen de paragraaf “Milieukwaliteit: geluid” Abbenes toevoegen aan de opsomming van dorpen die het meeste hinder ervaren.	Laag III, paragraaf milieukwaliteit: geluid (pagina 52)
19	Wij nemen op de overzichtskaart van de omgevingsvisie in Buitenkaag een icoon op met “mogelijke transformatie naar recreatie”.	Overzichtskaart (pagina 18)
22	Wij voegen in de omgevingsvisie de zin toe: “Dit helpt ook de bodemdruk van machines te verlagen”.	Laag I, slim en stevig verbonden in onze netwerken (pagina 16)
22	We schrappen de passage: “De veranderingen in het klimaat, daling van de veenbodem, verzilting, uitputting of juist overbemesting van de bodem door de grootschalige landbouw, beperkingen in (ganzen aantrekkende) teelten door de luchthaven en de druk op de ruimte vragen om aanpassingen in de agrarische sector.”	Laag I, ontspannen in ons buitengebied (pagina 12)
22	Wij voegen ‘landbouw’ toe aan de zin over de polders bij Haarlemmerliede en Spaarnwoude.	Laag II, gebieden, Noord (pagina 20)
23	We passen de duurzaamheidsambities aan en vullen deze aan waar nodig.	Laag III, paragraaf luchthaven en luchtvaart (pagina 118-119, 121)
25	We nemen in de volgende punten op in de tekst: • Zorg voor levendige centra en dorpskernen • Zorg waar mogelijk voor afscherming tegen negatieve milieueffecten bij de opzet en inrichting van Badhoevedorp Zuid (binnen en buiten de ‘buik’) en benut daarbij (winter)groen voor de beleving • Fiets- en wandelroutes staan al genoemd, daar voegen wij toe ‘veilige’.	Laag II, gebieden, Haarlemmermeer-Noord (pagina 20)
29, 30	We nemen het begrip STOMP (stappen, trappen, openbaar vervoer, MAAS (Mobility as a service) en privéauto) in onze omgevingsvisie op als ontwikkelprincipe.	Laag III, paragraaf mobiliteit (pagina 127)
29	We voegen toe dat het programma Connect Transport Corridor Amsterdam een basis vormt voor digitale toepassingen in de logistiek.	Laag III, paragraaf mobiliteit (pagina 131)
29	We voegen toe dat we een duurzamere logistieke keten inrichten door de hub voor stadslogistiek in Lijnden. We	Laag III, paragraaf mobiliteit (pagina 127)

	voegen ook toe dat we mogelijke locaties voor logistieke hubs hebben benoemd in de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040.	
29	We voegen toe: “Onderzoek vindt plaats naar een ‘hyperloop’ in de Randstad die de hoeveelheid vrachtauto’s zou kunnen verminderen”.	Laag III, paragraaf mobiliteit (pagina 127)
29, 31	Wij schrappen de kaart “begrenzing Metropoolregio Amsterdam”.	Laag II, regionale context (pagina 31)
30	We vervangen de tekst naast het plaatje van de auto door “verkeersnetwerk”.	Laag I, slim en stevig verbonden in onze netwerken (pagina 14)
30	We vullen de kaart “snelfietsnetwerk” aan met fietsroutes Nieuw-Vennep West en controleren de kaart.	Laag III, kaart snelfietsnetwerk (pagina 132)
30	We nemen de ambitie “De fietsverbinding van de F200 via de Zoete Inval en het Fort aan de Liede over de Ringvaart naar de F232 veilig maken als doorgaande snelfietsroute.” op.	Laag II, gebieden, Haarlemmermeer-Noord (pagina 21)
30	We nemen de ambitie “Ruime ontsluiting vanuit Nieuw-Vennep naar PARK21, zoek een oplossing voor de barrière van de Noordelijke Randweg.” op.	Laag II, gebieden, Nieuw-Vennep (pagina 26)
30	We nemen de tekst op: “Wij streven naar een inclusief vervoerssysteem, waarbij vervoersarmoede wordt voorkomen.”	Laag III, ambities mobiliteit (pagina 41), paragraaf mobiliteit (pagina 127)
30	We noemen het fietsnetwerk als gunstig voor de lokale economie.	Laag III, paragraaf economie (pagina 108)
30	We passen de definitie van vervoersarmoede aan naar: “We spreken over vervoersarmoede wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden (ook in termen van kosten en tijd) niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen”. We passen de definitie van energiearmoede aan naar: “We spreken over energiearmoede wanneer huishoudens over een laag inkomen beschikken in combinatie met hoge energielasten dan wel een woning van energetisch onvoldoende kwaliteit”	Laag III, paragraaf sociaal welzijn (pagina 152)
31	We noemen het principe van de dubbeldorpen en voegen de ambitie toe: “We stemmen het voorzieningenniveau steeds af op de voorzieningen in aanpalende wijken of kernen, waaronder de dubbeldorpen”.	Laag II, gebieden (pagina 19) Laag III, paragraaf maatschappelijke voorzieningen (pagina 151)
31	We passen de passage in het OER over de N207 aan en zullen hier noemen dat twee aansluitingen op de N207 nodig zijn.	OER
35	We voegen toe: ‘Zorg dat het maatschappelijke voorzieningenniveau past bij het beoogde woonmilieu en de beoogde omvang van het te ontwikkelen gebied en kijk daarbij ook naar (het effect op) de wederkerige maatschappelijke voorzieningenstructuur in de omgeving (zowel binnen als buiten de gemeente)’.	Laag II, gebieden, Haarlemmermeer-West (pagina 24)
35	We voegen bij “wat willen we bereiken?”: “We stemmen het voorzieningenniveau steeds af op de voorzieningen in aanpalende wijken of kernen, waaronder de dubbeldorpen”	Laag III, ambities maatschappelijke voorzieningen (pagina 43), paragraaf maatschappelijke voorzieningen (pagina 151)

Omgevingsvisie Haarlemmermeer

Omgevingseffectrapport

projectnummer 0463238.100
Definitief
14 december 2021

Understanding today.
Improving tomorrow.

Omgevingsvisie Haarlemmermeer

Omgevingseffectrapport

projectnummer 0463238.100

Definitief
14 december 2021

Auteurs
W.J. Daggenvoorde
M.L. Kornet

Opdrachtgever
Gemeente Haarlemmermeer
Raadhuisplein 1
2132 TZ HOOFDDORP

datum vrijgave	beschrijving revisie	gecontroleerd	vrijgave
29-04-2021	definitief	M.L. Kornet	J.J. Verhoeven

Inhoudsopgave

		Blz.
1	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding	1
1.2	Van structuurvisie naar omgevingsvisie	2
1.3	Rol van het OER	3
1.4	Leeswijzer	3
2	**Opzet en methodiek van het OER**	**4**
2.1	Het OER als aanvulling op het MER	4
2.2	Opzet van het OER	5
2.2.1	De leefomgevingsfoto	6
2.2.2	Het beoordelingskader	7
2.2.3	Beoordeling van woningbouwontwikkelingen	8
2.2.4	Beoordeling ontwikkeling Bennebroekerwegen	9
2.2.5	Beoordeling opgave duurzame energie	9
2.3	Van het OER naar de omgevingsvisie	9
3	**Woningbouwopgave Haarlemmermeer**	**10**
3.1	Ontwikkelingen uit de omgevingsvisie	10
3.2	Globale effectbeoordeling	11
3.3	Effecten vanuit omgevingsaspecten	12
3.3.1	Geluid	12
3.3.2	Omgevingsveiligheid	20
3.3.3	Conclusie	22
3.4	Verkeer en verkeergerelateerde effecten	24
3.4.1	Verkeersgeneratie en -afwikkeling	24
3.4.2	Verkeergerelateerde omgevingseffecten	28
3.4.3	Kansen om verkeerseffecten te verminderen	30
3.4.4	Conclusie	34
3.5	Effecten door verdichting van het plangebied	35
3.5.1	Woonmilieus	35
3.5.2	Verdichting: horizontaal of verticaal	36
3.5.3	Conclusie	38
4	**Ontwikkeling Bennebroekerwegen**	**39**
4.1	Inleiding	39
4.2	Knelpunten op de Bennebroekerwegen	40
4.3	Effecten van de ontwikkelingen op de Bennebroekerwegen	43
4.4	Conclusie	44
5	**Duurzame ontwikkeling**	**45**
5.1	Inleiding	45
5.2	Energieopwekking in de bebouwde omgeving	48

5.3 Grootschalige zonneakkers 49
5.4 Windturbines 51
5.5 Conclusie 53

6 Conclusie 55
6.1 Overzicht van de beoordeling 55
6.1.1 Uitbreiding van woningbouwontwikkelingen 55
6.1.2 Ontwikkeling Bennebroekerwegen 56
6.1.3 Duurzame ontwikkeling 56
6.2 Algehele aandachtspunten en aanbevelingen 57
6.2.1 Ambities voor groen en recreatie binnen de gemeente 57
6.2.2 Alternatieven voor autogebruik 58
6.2.3 Autoluwe straten of wijken creëren 59
6.2.4 Gemeentebrede aanpak voor stikstof 59
6.3 Monitoring en evaluatie 60

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Met het oog op de komst van de Omgevingswet stelt de gemeente Haarlemmermeer een omgevingsvisie op. Met de Omgevingswet wil de overheid de regels voor de ruimtelijke ordening vereenvoudigen en samenvoegen. Beleid met betrekking tot de fysieke leefomgeving wordt hierdoor gebundeld. De omgevingsvisie is het instrument dat bij het inwerking treden van de Omgevingswet de geldende structuurvisie(s) moet gaan vervangen. De omgevingsvisie is de strategische visie voor de gehele fysieke leefomgeving. Aspecten zoals ruimte, natuur, landschap, water, milieu en infrastructuur moeten hierin integraal en in samenhang met elkaar een plek krijgen.



Figuur 1.1: Ligging gemeente Haarlemmermeer

Met de omgevingsvisie stelt de gemeente kaders voor toekomstige ontwikkelingen. Het gaat hierbij niet alleen om nieuwe ontwikkelingen, maar ook om nieuwe kaders voor ontwikkelingen die reeds opgenomen zijn in de huidige (deel)structuurvisies. Bij het opstellen van de kaders wil de gemeente de effecten op de fysieke leefomgeving meenemen in de afwegingen. Het Omgevingseffectrapport (OER) beschrijft deze effecten. Het OER helpt de gemeente om bij het opstellen van de omgevingsvisie de effecten op de fysieke leefomgeving volwaardig mee te wegen.

1.2 Van structuurvisie naar omgevingsvisie

In juli 2012 is de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 vastgesteld[1]. In de structuurvisie is de koers voor de gemeente Haarlemmermeer tot 2030 vastgelegd. De structuurvisie beschrijft diverse stedelijke ontwikkelingen binnen de gemeente. Ten behoeve van de structuurvisie is de m.e.r.-procedure doorlopen en een PlanMER opgesteld, waarin de effecten van de structuurvisie op het milieu zijn beoordeeld. Met de komst van de Omgevingswet (waarschijnlijk 1 januari 2022) dient de structuurvisie echter te worden vervangen door een omgevingsvisie. De omgevingsvisie wordt daardoor halverwege de doorlooptijd van de structuurvisie van kracht. Aangezien de structuurvisie grote ontwikkelingen met een lange doorlooptijd bevat, wordt een deel van de opgaven uit de structuurvisie overgenomen in de omgevingsvisie.

Nieuwe opgaven en inzichten

Na vaststelling van de structuurvisie zijn er ook nieuwe opgaven en inzichten naar voren gekomen, die een plaats moeten krijgen in de omgevingsvisie. Thema's zoals gezondheid en klimaatadaptatie staan nadrukkelijk op de agenda. In de omgevingsvisie vindt daarom een herijking plaats van de ontwikkelingen uit de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030[2] én de Structuurvisie Haarlemmerliede en Spaarnwoude 2035[3]. Deze herijking geldt voornamelijk voor ontwikkelingen waarvoor de planologische procedures nog niet doorlopen zijn. Ontwikkelingen die al verder in de planvormingsfase, het vergunningentraject of zelfs in ontwikkeling zijn, worden wel benoemd in de omgevingsvisie, maar hiervoor vindt geen herijking plaats. Dit geldt voor tal van woningbouwlocaties, alle werklocaties en diverse groengebieden. In bijlage I is een overzicht van de ontwikkelingen opgenomen. Ontwikkelingen als een eventuele tweede terminal voor Schiphol, de doortrekking van de Noord-Zuidlijn, studie voor verdichting Stationsgebied Hoofddorp, de gehele of gedeeltelijke transformatie Graan voor Visch-Zuid en de mogelijke veranderingen in programma op werklocaties in de Oostflank (in relatie doortrekking Noord-Zuidlijn) zijn nog niet voldoende uitgekristalliseerd om in dit OER mee te nemen of er wordt een aparte milieueffectrapportage-procedure doorlopen.

Als het gaat om ontwikkelingen waar ten opzichte van de structuurvisies relevante wijzigingen plaatsvinden, komen er drie (typen) ontwikkelingen nadrukkelijk naar voren: (**uitbreiding van) de woningbouwopgave, ontwikkeling Bennebroekerwegen[4] en realisatie van duurzame energievoorzieningen.**



[1] Gemeente Haarlemmermeer; Structuurvisie Haarlemmermeer 2030; juli 2012

[2] Gemeente Haarlemmermeer; Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030; oktober 2013

[3] Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude; Structuurvisie 2035; juli 2012

[4] Met de Bennebroekerwegen worden zowel de Nieuwe Bennebroekerweg als de 'oude' Bennebroekerweg bedoeld. Deze wegen lopen parellel aan elkaar. Hier wordt nader op ingegaan in hoofdstuk 4.

1.3 Rol van het OER

Het doel van het OER is het beoordelen van (de herijking van) de ontwikkelingen op de effecten op de fysieke leefomgeving. De rol van het OER bestaat uit drie stappen:

1. In beeld brengen van de staat van de fysieke leefomgeving.
2. Beoordelen en afwegen van de effecten op de fysieke leefomgeving.
3. Aandachtspunten, aanbevelingen en kansen signaleren.

In hoofdstuk 2 is de opzet van het OER nader toegelicht.

1.4 Leeswijzer

Het OER is opgebouwd uit zes hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de opzet en methodiek van het OER. Vervolgens zijn in de hoofdstukken 3 t/m 5 de effectbeoordelingen beschreven. Hoofdstuk 3 richt zich op de effecten van de woningbouwontwikkelingen, hoofdstuk 4 op de ontwikkeling Bennebroekerwegen en in hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de effecten van het bod in de concept-RES (Regionale Energiestrategie). Het OER sluit af met de conclusie in hoofdstuk 6; hierin is een overzicht gegeven van de effectbeoordelingen en de adviezen die hieruit volgen.

2 Opzet en methodiek van het OER

2.1 Het OER als aanvulling op het MER

De omgevingsvisie is een vervolg en aanvulling op de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 en Structuurvisie Haarlemmerliede en Spaarnwoude 2035. Het OER sluit daarbij aan; het is een aanvulling op het MER dat is opgesteld bij de Structuurvisie Haarlemmermeer. De ontwikkelingen van de omgevingsvisie, die reeds in deze structuurvisie zijn benoemd, zijn daarom niet in zijn geheel beoordeeld maar enkel op de extra opgave die in de omgevingsvisie is benoemd.

Het advies van de Commissie m.e.r. bij het MER voor de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 wordt hier ook in meegenomen. Dat advies richt zich op twee aspecten:

1. Opstellen van een Passende Beoordeling waarin de effecten van de ontwikkelingen op beschermde natuurwaarden onderzocht worden.
2. Het in beeld brengen van de gevolgen voor de kwaliteit van het leefmilieu en tussentijds te actualiseren en toetsing op doelbereik toe te passen.

1. Opstellen van een Passende Beoordeling
Significante effecten op het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid kunnen op voorhand niet worden uitgesloten. Daarom is het opstellen van een Passende beoordeling noodzakelijk. De Passende Beoordeling is als bijlage bij het OER opgenomen.

2. Gevolgen voor de kwaliteit van het leefmilieu
Het bepalen van de huidige en toekomstige kwaliteit van het leefmilieu (de fysieke leefomgeving) is een belangrijke taak van het OER. Het vormt de basis om de gevolgen van de ontwikkelingen uit de omgevingsvisie in beeld te brengen en te beoordelen. En - zoals de Commissie m.e.r. ook adviseert - helpt het om de effecten en het doelbereik van ontwikkelingen te monitoren en te evalueren. Het OER richt zich hier dan ook op.

In het MER dat bij de Structuurvisie Haarlemmermeer is opgesteld (d.d. januari 2012) is onderzoek gedaan naar de effecten van ontwikkelingen in de voormalige gemeente Haarlemmermeer. Een overzicht van de ontwikkelingen op het vlak van wonen, werken, energieopwekking en infrastructuur die in deze structuurvisie zijn onderzocht is weergegeven in bijlage 1. Hieronder is een samenvatting van het MER uit 2012 beschreven.

Samenvatting MER Structuurvisie Haarlemmermeer

In het PlanMER is onderzoek gedaan naar de effecten van het maximale programma dat mogelijk wordt gemaakt met de Structuurvisie Haarlemmermeer. Eerst zijn de globale effecten beoordeeld. Vervolgens zijn twee alternatieven nader onderzocht.

Alternatief A richt zich op het binnenstedelijk realiseren van de woonopgave in Hoofddorp en voor een deel in Nieuw-Vennep. Dit alternatief bevat enkele uitleglocaties en transformatieprojecten, maar richt zich ook met name op de herstructurering van verouderde bedrijven- en kantoorlocaties. Het bestaande stedelijk gebied wordt hiermee plaatselijk verder verdicht. Het doel is om meer diversiteit in woonmilieus te realiseren. Om dit te bereiken worden hoogstedelijke dichtheden rond het station toegevoegd en nieuwe woon-werkmilieus geïntroduceerd waar werken, wonen en voorzieningen veel meer met elkaar gemengd zijn. Het dorpse karakter van het

centrum van beide kernen blijft zoveel als mogelijk behouden maar krijgt wel een kwaliteitsimpuls. De verstedelijking leidt tot een grotere vraag naar recreatieve voorzieningen. Park21 biedt ruimte voor nieuwe recreatieve voorzieningen. Dit park zal ook ruimte gaan bieden voor grootschalige voorzieningen passend bij de hoogdynamische oostzijde van de polder.

In alternatief B wordt de woningbouwopgave gerealiseerd door ontwikkeling van het westelijk deel van Haarlemmermeer. Aanvullend op de locatie Cruquiushoeve (inmiddels genoemd Cruquius Wickevoort), dat als onderdeel van de autonome ontwikkeling nu in ontwikkeling is, wordt in dit alternatief het agrarisch gebied aan de westzijde van de polder getransformeerd tot groene en waterrijke woongebieden. De woningbouwontwikkeling maakt onderdeel uit van een integrale gebiedsontwikkeling waarbij ook een water-, groen- en bereikbaarheidsopgave gerealiseerd worden.

In het MER zijn de effecten op de leefomgeving van drie scenario's/alternatieven onderzocht: het voorontwerp van de structuurvisie met het maximale programma, alternatief A en alternatief B. Op basis van deze effectbeoordeling wordt geconcludeerd dat alternatief A over het geheel genomen beter scoort dan alternatief B. Het voorontwerp (maximale programma) scoort over het geheel het meest negatief. Dit is niet verwonderlijk, omdat het voorontwerp elementen van zowel alternatief A als B bevat. Het voorontwerp scoort met name negatief op het thema leefmilieu, zoals de belasting ten aanzien van geur, geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en gezondheid.

Naast de beoordeling van de milieueffecten zijn de alternatieven ook beoordeeld op de mate waarin zij bijdragen aan de gestelde doelen uit de voorontwerp structuurvisie. Ten aanzien van het doelbereik wordt geconcludeerd dat in alternatief A de meeste doelen behaald worden. Echter blijkt uit de structuurvisie Haarlemmermeer 2030 geen duidelijke keuze voor alternatief A, zoals uit het volgende citaat blijkt:

"*Uit de rapportage kan daarnaast geconcludeerd worden dat het gecombineerde scenario (zowel binnenstedelijk verdichten als aan de slag met de uitleggebieden) zeer positief scoort ten aanzien van de differentiatie in woon- en werkmilieus en de mogelijkheden voor recreatie, maar over het geheel het slechtst scoort: het leidt ertoe dat er geen flexibiliteit meer is voor het gebruik van de ruimte. Ook het in stand houden van het droogmakerijlandschap staat in dit alternatief sterk onder druk. Met het alternatief met het accent op de binnenstedelijke verdichting worden daarentegen de meeste doelen behaald. Het realiseren van knooppunten op plekken waar vervoers- en plaatswaarde samenkomen, leidt ertoe dat zowel de doelstelling duurzame mobiliteit als de doelstelling ontmoeten en verbinden behaald wordt.*"

Op basis van de beoordeling van de milieueffecten en het doelbereik van de verschillende alternatieven zijn aanbevelingen meegegeven. Deze aanbevelingen betreffen onder andere om de omgevingsaspecten beter in beeld te brengen en een passende beoordeling uit te voeren. In het verleden is dan ook een landbouweffectrapport (LER) opgesteld en gelijktijdig met dit OER is een passende beoordeling opgesteld.

2.2 Opzet van het OER

De eerste stap in het OER is het in beeld brengen van de huidige en (verwachte) toekomstige kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Hiervoor is een leefomgevingsfoto opgesteld. Deze vormt de basis voor de beoordeling van de ontwikkelingen van de omgevingsvisie.

2.2.1 De leefomgevingsfoto

De leefomgevingsfoto geeft een overzicht van hoe de fysieke leefomgeving in de gemeente Haarlemmermeer ervoor staat. De fysieke leefomgeving is in de leefomgevingsfoto opgedeeld in vier thema's, die ook terugkomen in het rad van de leefomgeving uit de omgevingsvisie:

- Veilige en gezonde fysieke leefomgeving
- Goede omgevingskwaliteit
- Economisch vitale werkomgeving
- Aantrekkelijke woonomgeving

Onder deze vier overkoepelende thema's zijn verschillende aspecten van de fysieke leefomgeving onderverdeeld (zie ook tabel 2.1). Via deze link is de leefomgevingsfoto van de gemeente Haarlemmermeer te vinden.

De leefomgevingsfoto biedt in de eerste plaats belangrijke inzichten in de staat van de fysieke leefomgeving. De indeling in thema's en aspecten vormt daarnaast ook het beoordelingskader voor dit OER. De belangrijkste aandachtspunten uit de leefomgevingsfoto zijn hieronder toegelicht.

Aandachtspunten vanuit de leefomgevingsfoto
De gemeente Haarlemmermeer wordt gekenmerkt door een open landschap met enkele grote kernen zoals Hoofddorp en Nieuw-Vennep. In de gemeente zijn verschillende cultuurhistorische waarden aanwezig, waaronder de Stelling van Amsterdam. De Stelling van Amsterdam is aangewezen als UNESCO Werelderfgoed en is met meerdere forten en de Geniedijk een visitekaartje voor Haarlemmermeer. Het behoud en de beleving van dergelijke cultuurhistorische waarden is een aandachtspunt voor de omgevingsvisie.

Het buitengebied is groen met een agrarisch karakter, maar met een beperkte toegankelijkheid. In de kernen is relatief minder groen te vinden. Een groene woonomgeving kan positieve effecten hebben op de omgevingskwaliteit, maar ook op de gezondheid. Zo nodigt groen uit tot beweging en heeft het een verkoelend effect op warme dagen. Het vergroenen van de woonomgeving vormt daarom een van de aandachtspunten voor de omgevingsvisie. Landschap en groen met grote kwaliteiten dragen bij aan een uitstekend vestigingsklimaat voor bedrijven. Het buitengebied staat echter onder druk door de behoefte naar meer woon- en werklocaties binnen de gemeente.

Haarlemmermeer heeft na Amsterdam het grootste aantal banen binnen haar gemeentegrenzen. Een aanzienlijk deel van de werkgelegenheid in Haarlemmermeer is verbonden aan Schiphol. Hierdoor zijn de sectoren vervoer, opslag en communicatie aanzienlijke werkgevers in de polder. Door de grote werkgelegenheid wordt er veel gependeld richting de gemeente. Natuurlijk gaat een deel van de inwoners juist naar andere gemeenten om te werken, zoals Amsterdam, maar de inkomende stroom forenzen is groter dan de uitgaande stroom.

Mede door de grote verkeersstromen en werklocaties in de gemeente heeft Haarlemmermeer te maken met een hoge geluidbelasting. Geluid wordt veroorzaakt door wegverkeer, treinverkeer, vliegverkeer en industrie. De gemeente heeft op veel plekken te maken met een hoge geluidbelasting, denk bijvoorbeeld aan Schiphol en de A4. Deze bronnen hebben niet alleen effect op de geluidbelasting maar ook op de luchtkwaliteit in de gemeente. Dit is bijvoorbeeld te zien in de gemiddelde jaarconcentratie stikstofdioxide, waarvan wegverkeer en vliegverkeer belangrijke

emissiebronnen zijn. Een hoge geluidbelasting en/of een hoge concentratie luchtverontreinigende stoffen kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Een van de aandachtspunten voor de omgevingsvisie is dan ook het verbeteren van de milieukwaliteit.

Er bestaat een grote behoefte aan extra woon- en werklocaties in de regio. De gemeente Haarlemmermeer kan onder voorwaarden in een deel van deze behoefte voorzien. Deze uitbreiding en verdichting van stedelijk gebied zoals voorzien in de omgevingsvisie kan leiden tot extra druk op het HOV-, fiets- en wegennet, waardoor de bereikbaarheid van de gemeente beperkt kan worden. Dit vraagt niet alleen aandacht voor de doorstroming op het wegennet, maar ook om extra inzet op alternatieve vervoerswijzen zoals het OV, fiets- en wandelroutes.

Nederland staat voor een grote uitdaging: de energietransitie. Deze transitie bestaat enerzijds uit energiebesparing door onder andere de bebouwde omgeving energieneutraal te maken en in te zetten op duurzame vervoerswijzen. Anderzijds is meer duurzame energieopwekking nodig. Een van de aandachtspunten voor de omgevingsvisie is dan ook de ruimtelijke inpassing van energieopwekking.

2.2.2 Het beoordelingskader

De vier thema's uit de leefomgevingsfoto vormen het beoordelingskader. Hieronder is een overzicht weergegeven waarin te zien is welke aspecten en indicatoren onder de thema's vallen. De indicatoren zijn niet afzonderlijk beschreven en beoordeeld, maar -indien relevant- gebruikt als onderbouwing van de beoordeling in het OER. Bij de beoordeling is ook gekeken naar thema's zoals gezondheid en veiligheid. Dit sluit aan bij de eisen vanuit de Omgevingswet.

Tabel 2.1: Overzicht van thema's, aspecten en indicatoren (beoordelingskader)

Thema	Aspect	Indicator
Veilige en gezonde fysieke leefomgeving	Milieukwaliteit en gezondheid	Luchtkwaliteit
		Geluid
		Combinatie van geluidbelasting en luchtkwaliteit
		Bodem en ondergrond
		Grondwater
		Oppervlaktewater
		Trillinghinder
		Geurbelasting
		Lichthinder
		Contouren elektromagnetische velden
		Bewegen en sporten in een gezonde omgeving
		Slagschaduw windturbines
	Veiligheid	Overstromingsrisico
		Externe veiligheid
		Verkeersveiligheid
	Klimaat	Uitstoot broeikasgassen
		Hittestress
		Verdroging
		Wateroverlast

Goede omgevingskwaliteit	Natuurlijke systemen en processen	Grondwatersysteem
		Bodemdaling
	Natuur en landschap	Natura 2000 (buiten de gemeente)
		Natuurnetwerk Nederland (NNN)
		Biodiversiteit buiten NNN
		Verbondenheid natuurgebieden
		Landschappelijke waarden
		Cultuurhistorie
		Archeologie
Economisch vitale omgeving	Natuurlijke hulpbronnen	Duurzaam landgebruik
		Aandeel hernieuwbare energiebronnen
		Energiegebruik
	Ruimtelijk-economische structuur	Bereikbaarheid
		Energienetwerk
Aantrekkelijke woonomgeving	Wonen en woonomgeving	Woningaanbod
		Voorzieningenniveau
		Woonomgeving

Tabel 2.2 Wijze van beoordeling

Beoordeling	Omschrijving
+	Verwacht positief effect
0/+	Mogelijk positief effect
0	Neutraal
0/-	Mogelijk negatief effect
-	Verwacht negatief effect

Bij de beoordeling is op twee manieren gekeken naar de effecten op de fysieke leefomgeving:

1. **Een omgevingsaspect beïnvloedt de ontwikkeling.** De aanwezigheid van een hogedruk aardgasleiding kan bijvoorbeeld aanleiding zijn om (nieuwe) aandachtsgebieden op te nemen. Het OER signaleert dit en geeft aan hoe hiermee omgegaan kan worden.
2. **De ontwikkeling beïnvloedt een omgevingsaspect.** De uitbreiding van woningbouw leidt bijvoorbeeld tot een hogere energiebehoefte. Het OER geeft aanbevelingen hoe hiermee om te gaan.

Een verwacht groot effect op de fysieke leefomgeving of mogelijke samenhang met (effecten van) overige ontwikkelingen kunnen aanleiding zijn om de effecten of de samenhang nader te onderzoeken. Verkeer (mobiliteit) is hiervan een goed voorbeeld. De ontwikkelingen leiden in meer of mindere mate tot toename van voertuigbewegingen. In plaats van elke ontwikkeling afzonderlijk te beoordelen, biedt een gezamenlijke beoordeling betere inzichten.

2.2.3 Beoordeling van woningbouwontwikkelingen

De beoordeling van de woningbouwontwikkelingen vindt stapsgewijs plaats. De eerste stap is een ‘globale’ beoordeling op de vier thema’s. Deze beoordeling geeft een beeld van de aandachtspunten in de gemeente Haarlemmermeer. Vervolgens worden deze aandachtspunten

nader uitgewerkt en wordt ingezoomd op specifieke ontwikkelingen. Dit resulteert in gemeentebrede en enkele locatiespecifieke aanbevelingen.

2.2.4 Beoordeling ontwikkeling Bennebroekerwegen

Voor de ontwikkeling van de Bennebroekerwegen wordt een separate planprocedure en m.e.r.-procedure doorlopen. In dit OER is op hoofdlijnen onderzocht waar de aandachtspunten zitten voor de mogelijke effecten op de fysieke leefomgeving. Ook eventuele raakvlakken met de woningbouwontwikkelingen en de opgave voor duurzame energie worden hier onderzocht. Het OER vormt hiermee als het ware de onderzoeksagenda voor dit project.

2.2.5 Beoordeling opgave duurzame energie

De opgave voor duurzame energie in Haarlemmermeer is een derde grote opgave uit de omgevingsvisie. De opgave bestaat uit het terugdringen van het energiegebruik en het opwekken van duurzame energie. De mogelijkheden hiervoor en de kansen en risico's die dit met zich meebrengt zijn onderzocht en uitgewerkt in de Regionale Energiestrategie (RES). De concept-RES heeft geleid tot een 'bod', de bijdrage die deze regio levert aan de nationale klimaatplannen. Het bod voor de opwekking door zonne-energie op land is gebaseerd op het gemeentelijke Beleidskader Zonneakkers.

In de concept-RES zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, globale zoekgebieden aangewezen en vervolgstappen geschetst. Het OER is niet bedoeld om het werk vanuit de RES te herhalen of te controleren. In het OER is gekeken naar de impact van deze opgave op de fysieke leefomgeving en de aandachtspunten en kansen voor de ontwikkelingen uit de omgevingsvisie.

2.3 Van het OER naar de omgevingsvisie

Met het OER wil de gemeente de effecten op de fysieke leefomgeving nadrukkelijk betrekken bij de totstandkoming en uitwerking van de omgevingsvisie. De aanbevelingen voor de omgevingsvisie, in de vorm van aandachtspunten, kansen en risico's vormen dan ook het sluitstuk van het OER. Dit kan bestaan uit:

Aanscherpingen of aanvullingen voor de omgevingsvisie

De omgevingsvisie bevat de ambities en doelstellingen voor de fysieke leefomgeving. De beoordeling in het OER kan aanleiding geven om ambities aan te scherpen of nieuwe ambities of doelstellingen te stellen.

Aanbevelingen voor de verdere uitwerking

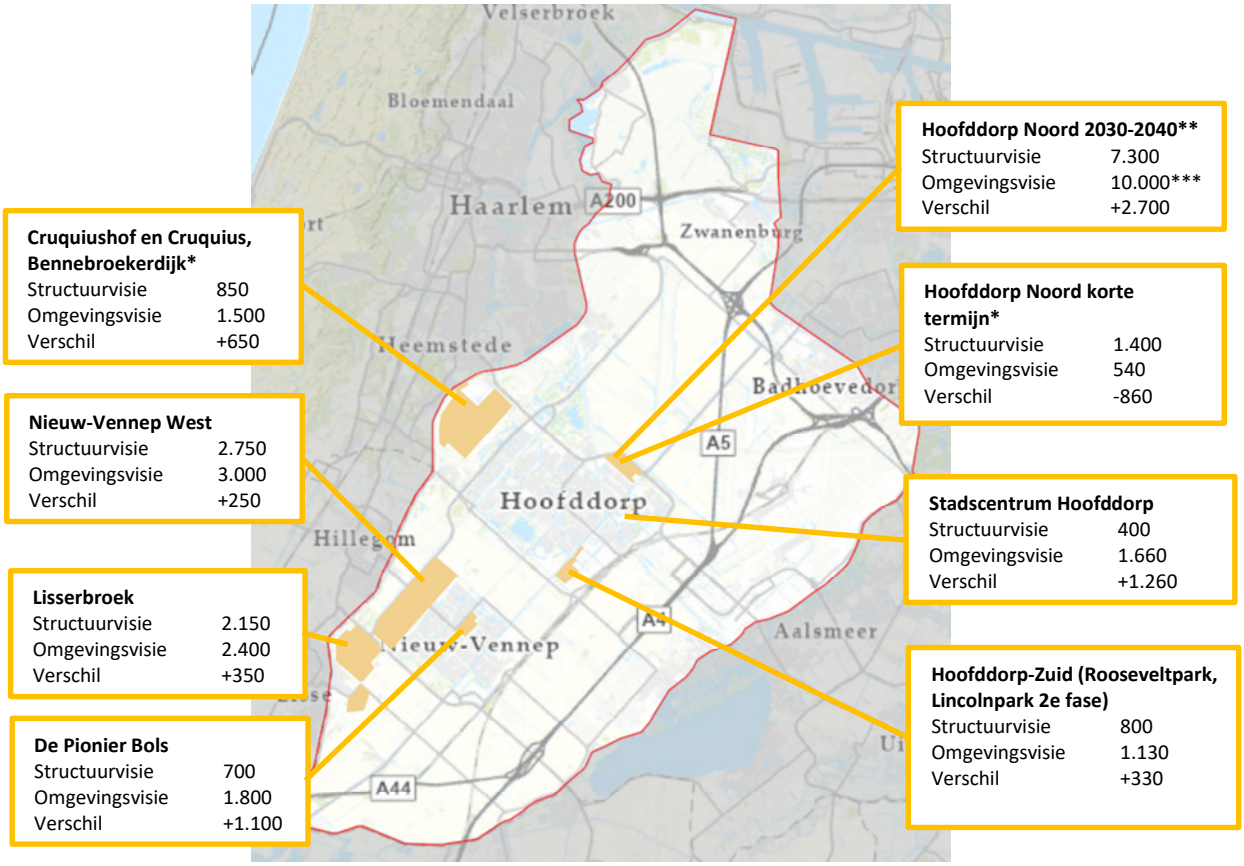
Niet alle bevindingen van het OER hoeven een plek te krijgen in de omgevingsvisie zelf. Sommige aandachtspunten zijn bedoeld om mee te nemen in de verdere uitwerking van de omgevingsvisie. Bijvoorbeeld bij het planvormingsproces voor een woningbouwontwikkeling, of in het algemeen bij het opstellen van het omgevingsplan.

Aanbevelingen kunnen zich ook richten op mogelijke (al dan niet wettelijk verplichte) programma's. Met programma's kan de gemeente gericht invulling geven aan de aanpak van gebiedsgerichte of thematische opgaven, zoals luchtkwaliteit of groen.

3 Woningbouwopgave Haarlemmermeer

3.1 Ontwikkelingen uit de omgevingsvisie

In een grote gemeente als Haarlemmermeer (meer dan 150.000 inwoners) vinden veel en omvangrijke woningbouwontwikkelingen plaats. Met de omgevingsvisie zet de gemeente in op uitbreiding van het woningaanbod. Figuur 3.1 toont de woningbouwontwikkelingen in Haarlemmermeer die gewijzigd zijn ten opzichte van de structuurvisie en waarvoor nog geen afzonderlijke m.e.r.-procedure doorlopen is, zoals bij Hydepark en Badhoevedorp. De begrenzingen en woningaantallen zijn indicatief. N.B. Tussen ontwerp en definitieve vaststelling van de omgevingsvisie / OER wordt getracht de begrenzing te actualiseren.



Figuur 3.1 De woningbouwplannen in Haarlemmermeer die meegenomen worden in dit OER (bron: monitor plancapaciteit).
** Met de ontwikkeling "Cruquius" wordt de ontwikkeling aan de Bennebroekerdijk bedoeld.*
***De woningenbouwplannen in Hoofddorp-Noord op de korte termijn zijn ten opzichte van de structuurvisie in omvang afgenomen. Hierdoor worden in beperkte mate effecten op de leefomgeving verwacht. In het OER zijn de plannen in Hoofddorp-Noord voor de korte en lange termijn daarom als één ontwikkeling beschouwd.*
**** Dit aantal woningen (10.000) is niet gebaseerd op de monitor plancapaciteit (daar staat de ontwikkeling nog niet in) maar op de vastgestelde ontwikkelstrategie voor Hoofddorp-Noord.*

De woningbouwaantallen die als toevoeging in de omgevingsvisie benoemd zijn, zijn geen definitieve aantallen. Het is een indicatie van de voorgenomen uitbreiding van de ontwikkelingen. Verdere stedenbouwkundige uitwerkingen en verkeer- en milieustudies moeten de haalbaarheid van deze uitbreiding onderbouwen. Uit de Verdichtingsvisie en de studie Stationsomgeving Hoofddorp kunnen nieuwe inzichten voor woningbouwlocaties en -aantallen komen.

3.2 Globale effectbeoordeling

Voor alle ontwikkelingen geldt dat de omvang van het plangebied ten opzichte van de structuurvisie ongewijzigd blijft. De relevante omgevingsaspecten zijn in beeld gebracht in de leefomgevingsfoto. De thema's en aspecten die hiervoor gebruikt zijn, zijn opgenomen in onderstaande tabel. Per aspect is beoordeeld welke relevante contouren aanwezig zijn.

Tabel 3.1 Globale effectbeoordeling voor de thema's en aspecten uit de leefomgevingsfoto

Thema	Aspect	
Veilige en gezonde fysieke leefomgeving	Milieukwaliteit en gezondheid	De grote wegen binnen de gemeente Haarlemmermeer zijn een voorname geluidbron. Het toevoegen van woningen in gebieden waar de voorkeursgrenswaarde (48 dB) overschreden wordt, vraagt mogelijk om maatregelen[5]. Een andere belangrijke bron van geluid is vliegverkeer, hiervoor geldt het Luchthavenindelingbesluit (LIB).
	Veiligheid	Op het gebied van veiligheid zijn er risicocontouren, waarbij de omvang van het aantal woningen een rol speelt. Het toevoegen van woningen binnen contouren van bijvoorbeeld een hogedrukaardgasleiding kan leiden tot overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.
	Klimaat	Als de extra woningen ten koste gaan van openbare ruimte kan dit leiden tot toename van hittestress en wateroverlast. Dit wordt meegenomen bij de effecten door verdichting.
Goede omgevings-kwaliteit	Natuurlijke systemen en processen	Doordat de toevoegingen van woningen plaatsvindt binnen het ruimtebeslag dat reeds in de structuurvisie benoemd is, vindt er geen uitbreiding van stedelijk gebied plaats ten opzichte van de structuurvisie. Hierdoor worden er geen nieuwe effecten op natuurlijke systemen en processen verwacht.
	Natuur en landschap	Uitbreiding van het aantal woningen leidt tot meer voertuigbewegingen, wat weer kan leiden tot een toename van stikstofdepositie. De omvang van het verkeer en de afstand tot stikstofgevoelige natuurgebieden speelt hierbij een rol. Doordat er ten opzichte van de structuurvisie geen uitbreiding van ruimtebeslag plaatsvindt, leidt de toevoeging van woningen niet tot aantasting van landschappelijke kwaliteiten.
Economisch vitale omgeving	Natuurlijke hulpbronnen	Met uitbreiding van het aantal woningen stijgt ook de energiebehoefte. Om energieneutraal te worden, dient met

[5] Met de komst van de Omgevingswet vervalt de term 'voorkeursgrenswaarde'. Er worden nieuwe grens- en standaardwaarden opgesteld.

		de uitbreiding van het aantal woningen ook de opwekcapaciteit uitgebreid te worden.
	Ruimtelijk-economische structuur	Effecten op de bereikbaarheid worden meegenomen bij de verkeerseffecten.
Aantrekkelijke woonomgeving	Wonen en woonomgeving	Het toevoegen van woningen binnen het plangebied (verdichting) kan ten koste gaan van de openbare ruimte, groen en water, en de kwaliteit van de woonomgeving.

De globale effectbeoordeling geeft een beeld van de aandachtspunten in de gemeente Haarlemmermeer. In de komende paragrafen worden deze aandachtspunten nader uitgewerkt en wordt ook ingezoomd op de specifieke ontwikkelingen. Daarbij wordt beoordeeld wat de effecten zijn van het uitbreiden van het aantal woningen, binnen de reeds bestaande woningbouwontwikkeling. De effecten zijn grofweg in te delen in drie categorieën:

1. Effecten vanuit omgevingsaspecten (leefomgevingsfoto)
    a. Geluid
    b. Externe veiligheid
2. Toename van verkeer en verkeergerelateerde effecten (geluid, luchtkwaliteit, stikstof)
    a. Verkeerseffecten (doorstroming en verkeersveiligheid)
    b. Wegverkeersgeluid
    c. Stikstofdepositie
3. Effecten door verdichting van het plangebied
    a. Klimaat (hittestress, wateroverlast)
    b. Ruimtelijke kwaliteit

3.3 Effecten vanuit omgevingsaspecten

Het toevoegen van woningen vindt plaats op een locatie en in een gebied dat geschikt is voor woningbouw. Dat is in het planvormingsproces ten behoeve van de initiële ontwikkeling reeds onderzocht. Er zijn echter aspecten van de fysieke leefomgeving waarbij de omvang van het woningbouwprogramma een rol speelt. In de ruimtelijke plannen wordt dit doorgaans bepaald aan de hand van contouren, zones rond bronnen die overlast of risico's met zich meebrengen. Als (uitbreiding van) woningbouw plaatsvindt binnen deze contouren, is er nader onderzoek nodig.

3.3.1 Geluid

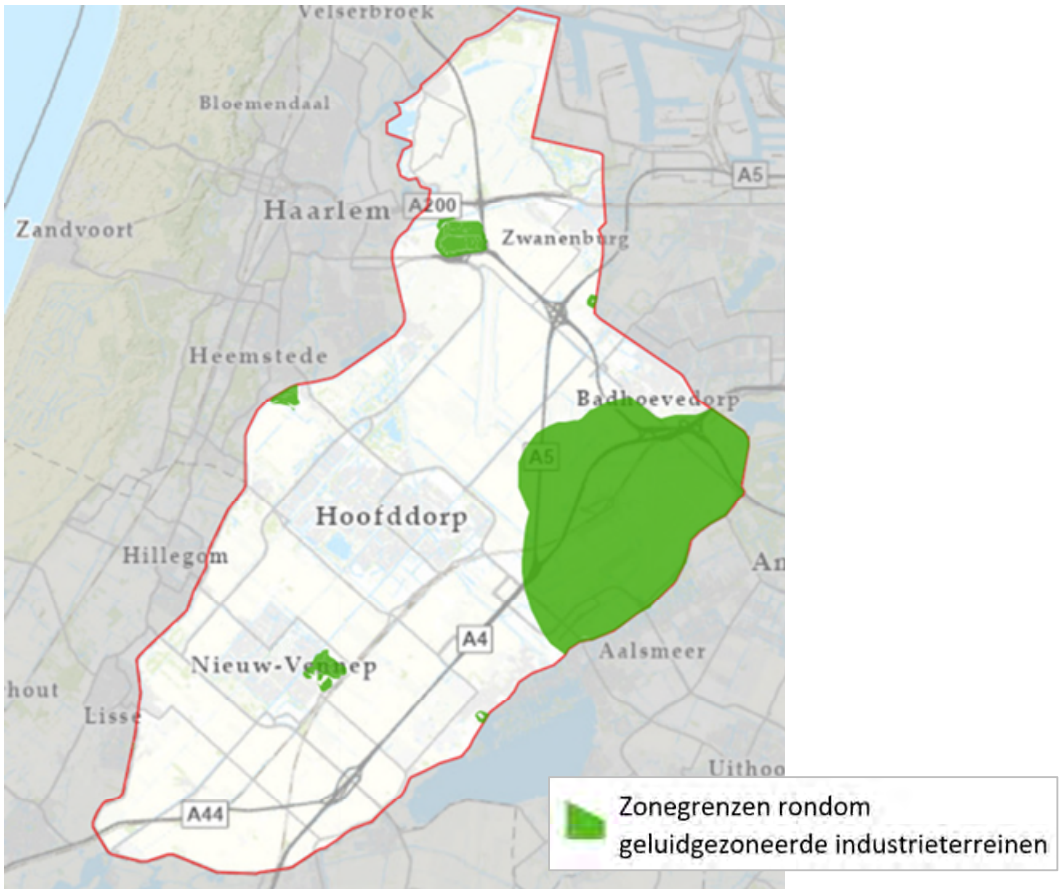
Geluid vanuit de omgeving kan de leefkwaliteit negatief beïnvloeden. Voor de geluidbelasting op woningen wordt in de eerste plaats gekeken naar de geluidbelasting op de gevel. Dit geeft inzicht in het omgevingsgeluid. De volgende bronnen van omgevingsgeluid zijn relevant voor de woningbouwontwikkelingen in Haarlemmermeer:

- Industrie
- Vliegverkeer
- Wegverkeer
- Spoorwegverkeer

Industrie

Activiteiten op industrie- en bedrijventerreinen kunnen zorgen voor geluidbelasting op de omgeving. Wanneer op een industrieterrein een bedrijf of industrie is gevestigd dat veel geluid

veroorzaakt, kan de geluidzone ruimtelijk vastgelegd worden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) onwenselijk in deze geluidsgezoneerde gebieden. Dit geldt bijvoorbeeld voor Schiphol-Oost en De Liede. Op onderstaande figuur zijn de zonegrenzen (50 dB(A) grens) rondom geluidgezoneerde industrieterreinen weergegeven. Op de figuur zijn alleen de industrieterreinen binnen de gemeente Haarlemmermeer te zien. Industrieterreinen in andere gemeenten met een geluidzone die deels binnen de gemeente Haarlemmermeer valt, zijn hier niet in meegenomen.

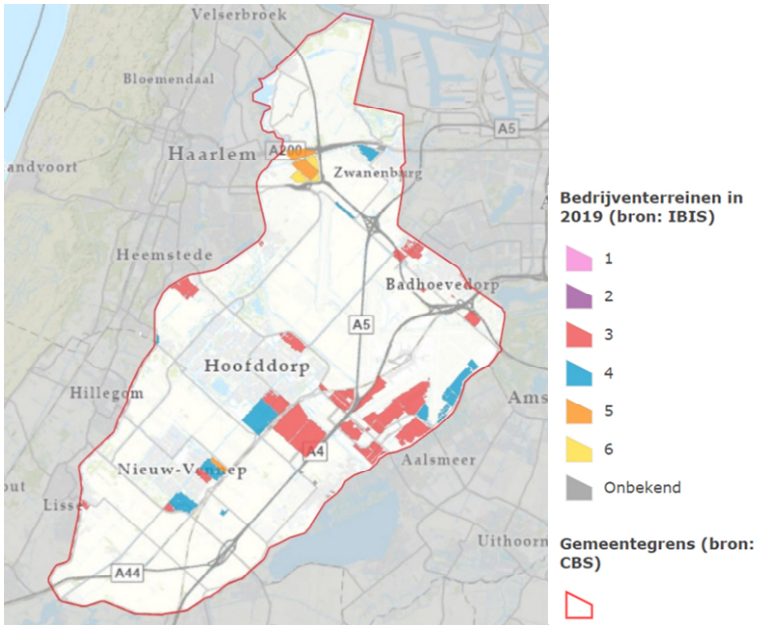


Figuur 3.2 Zonegrenzen (50 dB(A) grens) rondom geluidgezoneerde industrieterreinen in Haarlemmermeer (bron: gemeente Haarlemmermeer)

Ook buiten geluidgezoneerde industrieterreinen bevinden zich bedrijven die geluid uitstoten. Om een indruk te krijgen van de uitstraling naar de omgeving worden doorgaans de richtafstanden van de VNG-brochure Bedrijven & milieuzonering gebruikt. Op basis van de milieucategorie kan de hinderafstand bepaald worden. Wanneer woningbouw buiten de hindercontouren plaatsvindt kan er meestal vanuit worden gegaan dat er geen sprake is van onaanvaardbare hinder. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een rustige woonwijk en een gemengd gebied. Een gemengd gebied is bijvoorbeeld een locatie met diverse voorzieningen (onder andere detailhandel, maatschappelijke voorzieningen) in de directe omgeving.

Tabel 3.2 Richtafstanden per milieucategorie

Milieucategorie	Rustige woonwijk	Gemengd gebied
Milieucategorie 1	10 meter	0 meter
Milieucategorie 2	30 meter	10 meter
Milieucategorie 3.1	50 meter	30 meter
Milieucategorie 3.2	100 meter	50 meter
Milieucategorie 4.1	200 meter	100 meter
Milieucategorie 4.2	300 meter	200 meter
Milieucategorie 5.1	500 meter	300 meter
Milieucategorie 5.2	700 meter	500 meter
Milieucategorie 5.3	1.000 meter	700 meter
Milieucategorie 6	1.500 meter	1.000 meter



Figuur 3.3 Bedrijventerreinen op basis van de maximaal toegestane milieucategorie in 2019[6] (bron: IBIS)

Voor milieuhinder is met name de afstand tussen de woningbouw en de bedrijven van belang. Doordat met de ontwikkelingen in de omgevingsvisie het plangebied niet wijzigt ten opzichte van de structuurvisie kan ervan uit worden gegaan dat de afstand tussen de (nieuwe) woningen en bestaande bedrijven gelijk blijft. Voor ontwikkelingen die binnen de richtafstanden van bedrijven gelegen zijn, geldt dat bij het bepalen van de geluidbelasting industrielawaai meegenomen moet worden.

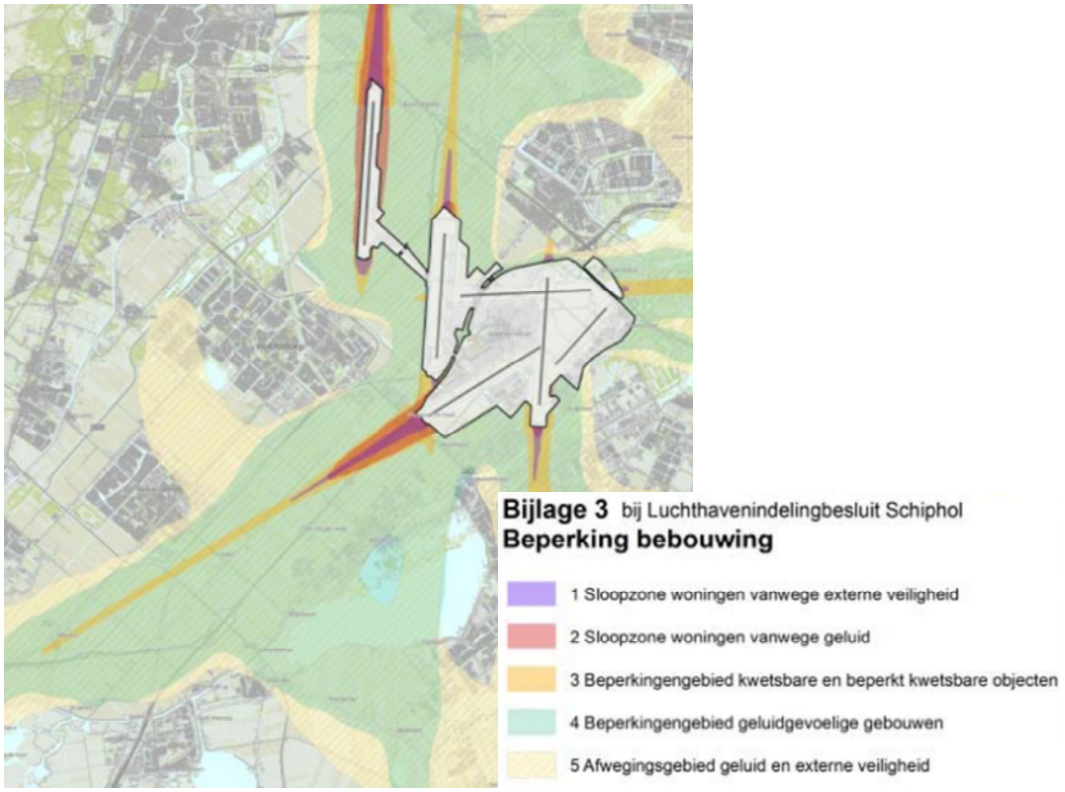
[6] Na 2019 hebben enkele veranderingen plaatsgevonden in de maximaal toegestane milieucategorie. Deze wijzigingen zijn niet op de kaart weergegeven.

Vliegverkeer

Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) heeft betrekking op een zone rond luchthaven Schiphol. Het LIB regelt welk gebied aangewezen is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daaromheen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid (risico) en geluidbelasting (overlast en gezondheid). Het LIB stelt regels voor gebruik en bestemming van de gronden in deze gebieden. Er kan alleen van het LIB afgeweken worden wanneer het er vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een verklaring van geen bezwaar afgegeven is, zodat nieuwe bebouwing of een functiewijziging mogelijk is.

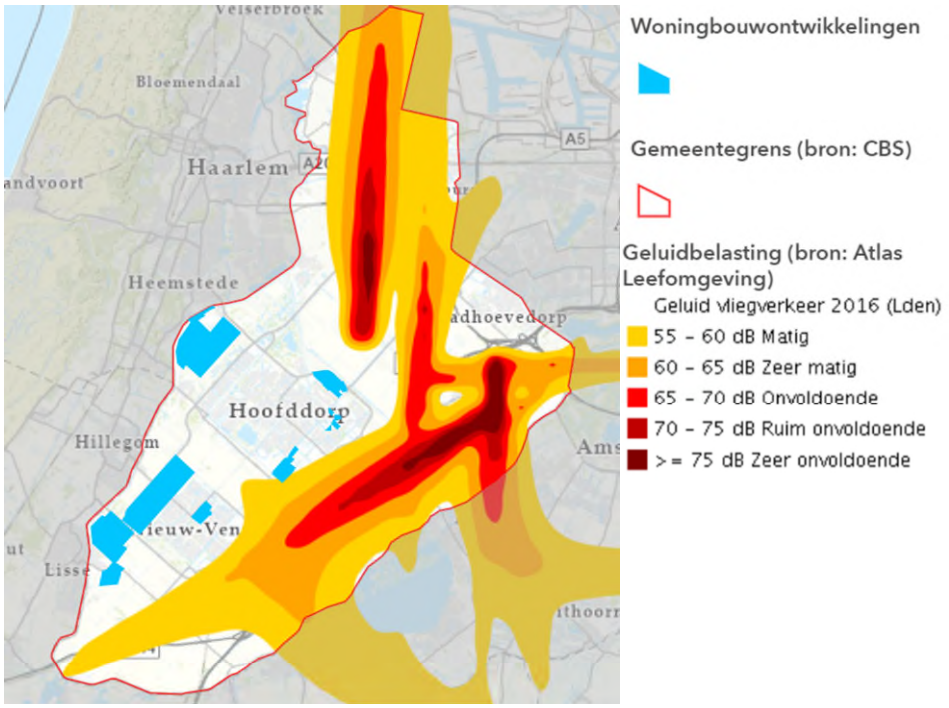
Concreet betekent het LIB dat de ontwikkelingen Hoofddorp-Noord en Hoofddorp-Zuid binnen het gebied met bouwbeperkingen ligt (zie Figuur 3.4).



Figuur 3.4 Het gebied waar beperkingen voor bebouwing gelden op basis van het LIB

In bijlage 3 van het LIB Schiphol zijn binnen het gebied met bouwbeperkingen verschillende categorieën opgesteld. Dichterbij Schiphol gelden beperkingen voor woningbouw en op grotere afstand van Schiphol gelden beperkingen voor de bouw van kwetsbare en geluidgevoelige objecten. Een zone rond het gebied met bouwbeperkingen is aangewezen als ‘afwegingsgebied geluid en externe veiligheid’ (LIB zone 5). Hoofddorp-Noord en Hoofddorp-Zuid liggen binnen dit afwegingsgebied. Er gelden geen bouwbeperkingen; er dient wel afgewogen te worden of er op deze locaties een veilig leefklimaat gerealiseerd kan worden. Hier wordt in de volgende paragrafen op ingegaan.

Geluidcontouren vliegverkeer
Op figuur 3.5 is de indicatieve geluidbelasting van het vliegverkeer weergegeven. Hieruit valt af te leiden dat vrijwel geen enkele woningbouwontwikkeling nabij de aanvliegroutes wordt gerealiseerd. Wel geldt voor de ontwikkelingen Hoofddorp-Noord en Hoofddorp-Zuid dat er volgens het LIB bijlage 3 een afweging gemaakt moet worden met betrekking tot vliegverkeerslawaai. Een uitbreiding van het woningbouwprogramma op deze locaties kan ervoor zorgen dat het aantal inwoners dat overlast ervaart toeneemt.



Figuur 3.5 Indicatieve geluidbelasting door vliegverkeer in 2016 (bron: RIVM en gemeente Haarlemmermeer)

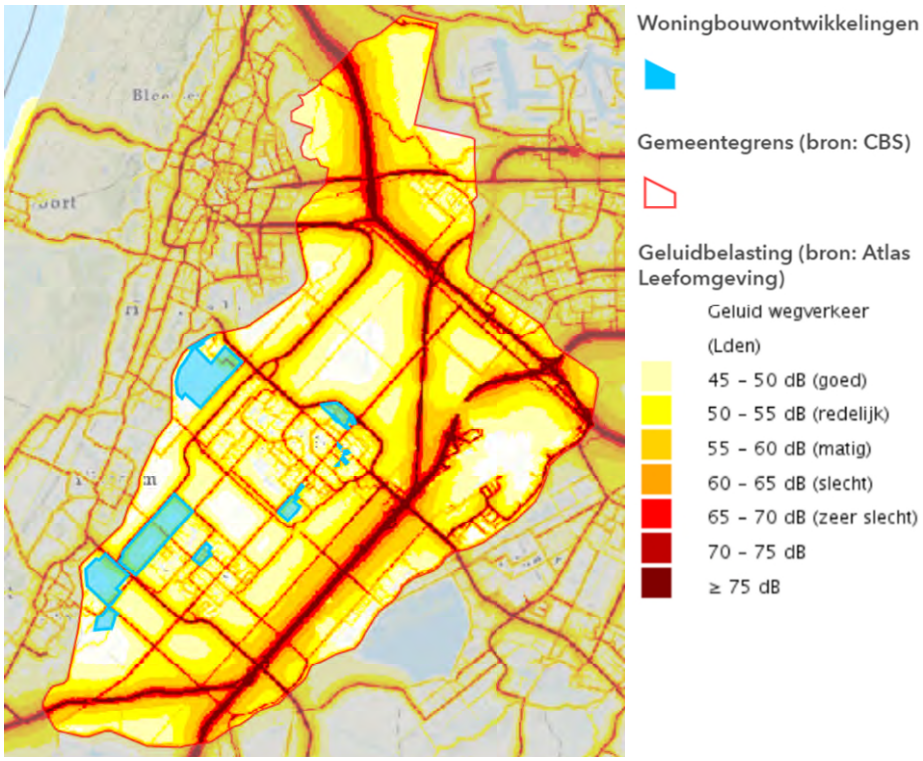
Grondgeluid
Grote, startende vliegtuigen veroorzaken grondgeluid. Grondgeluid is het geluid dat vliegtuigen maken op het moment dat ze nog niet vliegen. Dit is laagfrequent geluid dat onder andere in Hoofddorp-Noord gehoord kan worden, maar bijvoorbeeld ook in Badhoevedorp en Overbos. De mate waarin grondgeluid ervaren kan worden is enerzijds afhankelijk van de windrichting en de mate waarin de grond geluid kan absorberen. Ter beperking van het grondgeluid zijn, aan het begin van de Polderbaan, ribbels in het landschap aangebracht. Deze ribbels beperken een deel van de hinder. Daarnaast zijn er voor grondgeluid geen wettelijke normen vastgesteld. Omwonenden (onder andere in Hoofddorp-Noord) kunnen hinder ervaren van grondgeluid.

Wegverkeer
Grote wegen waar veel verkeer over rijdt zorgen voor geluidbelasting op de omgeving. Naast de omvang van verkeer speelt ook de snelheid een belangrijke rol bij geluidbelasting van wegverkeer. Wegen met een snelheidsregime van 50 km/uur of meer zijn daarom ‘geluidgezoneerd’. Er geldt een zone langs de weg waar geluidgevoelige objecten niet zondermeer mogelijk zijn en onderzoek naar geluidbelasting vereist is.

Tabel 3.3 Zones waarbinnen geluidsgevoelige objecten niet zondermeer mogelijk zijn en onderzoek naar geluidbelasting vereist is.

	Binnen stedelijk	Buiten stedelijk
1 of 2 rijstroken	200 meter	250 meter
3 of meer rijstroken	350 meter	400 meter
5 of meer rijstroken	350 meter	600 meter

Binnen de gemeente Haarlemmermeer zijn diverse geluidgezoneerde wegen gelegen. De voornaamste bronnen van wegverkeersgeluid zijn -logischerwijs- de rijkswegen en de provinciale wegen. In figuur 3.6 is de indicatieve geluidbelasting van wegverkeer (2018) weergegeven.



Figuur 3.6 Indicatie wegverkeersgeluid in 2018 (de omlegging van de A9 is hier niet in opgenomen)

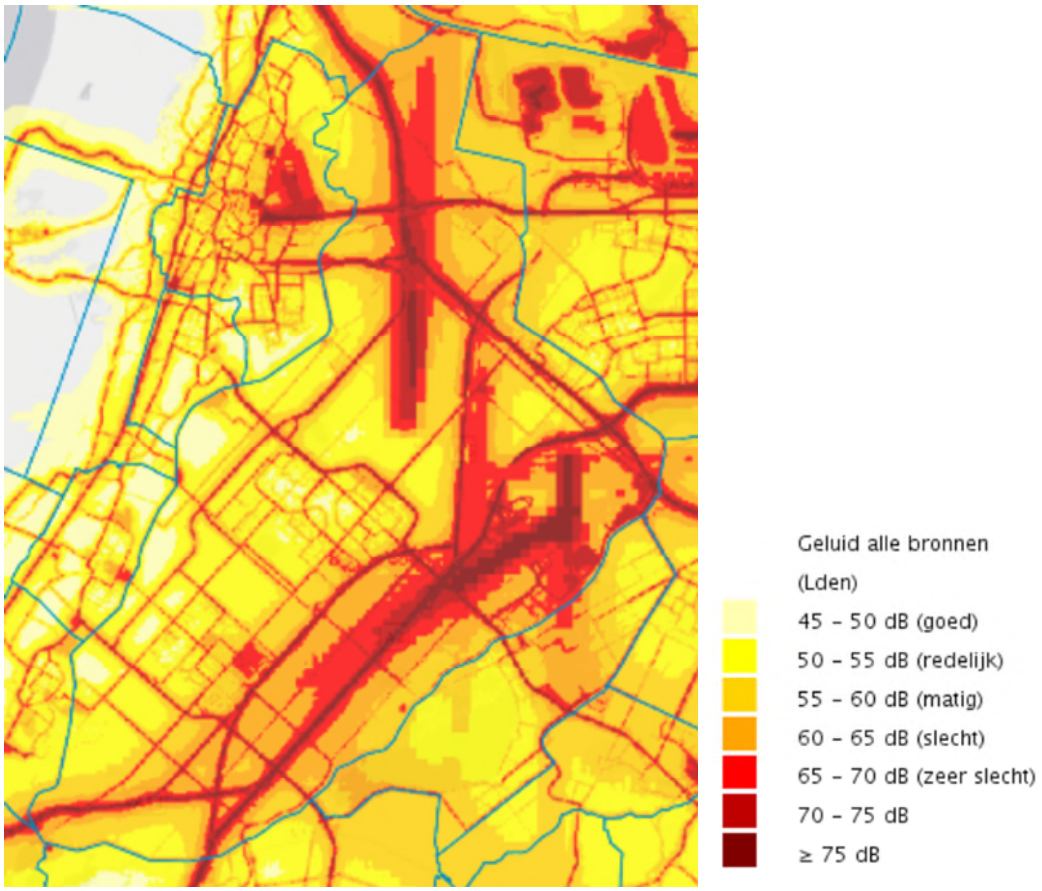
Alle ontwikkelingen grenzen aan een of meerdere geluidgezoneerde wegen. Indien de nieuwe woningen toegevoegd worden binnen de betreffende geluidszone, is onderzoek naar de geluidbelasting door wegverkeer noodzakelijk. Hierbij dient ook rekening gehouden te worden met de toename van verkeer als gevolg van de nieuwe woningen (zie paragraaf 3.4.2).

Spoorwegen

Voor het geluid van spoorwegen geldt eenzelfde systematiek als voor wegverkeer. Alleen de ontwikkeling van Hoofddorp-centrum is binnen de geluidszone van het spoor gelegen.

Gecumuleerde geluidbelasting

Op onderstaand figuur is de gecumuleerde geluidbelasting weergegeven. Dit betekent dat een inschatting is gemaakt van de gezamenlijke geluidbelasting van wegverkeer, railverkeer, vliegverkeer, industrie en windturbines. Alle woningbouwontwikkelingen hebben te maken met een geluidzone van bijvoorbeeld wegverkeer, railverkeer of vliegverkeer. Dit betekent dat bij elke woningbouwontwikkeling een akoestisch onderzoek noodzakelijk is om uit te wijzen of de woningbouw past binnen de wettelijke norm voor geluidbelasting van diverse bronnen.



Figuur 3.7 Indicatie gecumuleerde geluidbelasting (bron: Atlas van de Regio)

Maatregelen voor geluid

Bij de woningbouwontwikkelingen moet akoestisch onderzoek bepalen wat de daadwerkelijke geluidbelasting binnen het gebied is. In dit onderzoek dienen ook maatregelen onderzocht te worden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en gebouwmaatregelen.

Bronmaatregelen

Bij de woningbouwontwikkelingen liggen de relevante geluidsbronnen grotendeels buiten het plangebied. Bronmaatregelen voor wegverkeer op rijks- of provinciale wegen, vliegverkeer of spoorweglawaai zijn daarom lastig te realiseren. Op lokale wegen kan de gemeente maatregelen treffen door stiller asfalt toe te passen. Daarnaast dragen maatregelen die leiden tot afname van

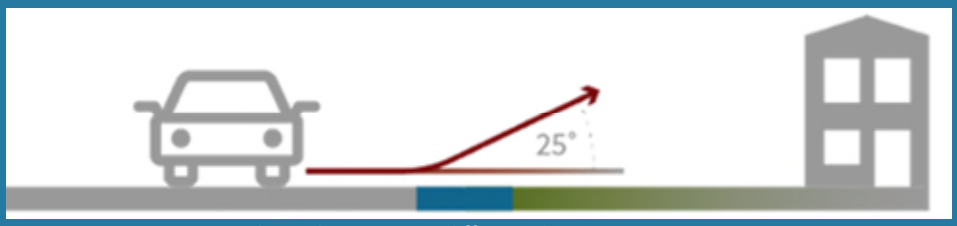
wegverkeer, zoals het stimuleren van fiets of OV-gebruik, ook tot een lichte afname van het wegverkeersgeluid.

Overdrachtsmaatregelen
De gemeente heeft wel mogelijkheden om de overdracht van geluid van de bron naar de woningen te verminderen. Een bekende overdrachtsmaatregel is de toepassing van een geluidscherm langs grote wegen. Met name langs auto(snel)wegen zijn geluidschermen een doelmatig middel om de geluidbelasting terug te dringen. Bij grote woningbouwontwikkelingen in de nabijheid van de provinciale wegen kan een geluidscherm leiden tot een forse reductie van de geluidbelasting in het gehele woongebied. Vliesgevels[7] hebben een vergelijkbaar effect voor de gebouwen waar dit toegepast wordt, maar leiden tot minder afname van geluidbelasting in het woongebied. Tot slot kan ingezet worden op de toepassing van diffractoren (zie kader).

Gebouwmaatregelen
Door gebouwmaatregelen te treffen wordt niet zozeer de geluidbelasting op de gevel verminderd, maar moeten de maatregelen leiden tot een aangenaam binnenklimaat. Door bijvoorbeeld het toepassen van goede gevelisolatie wordt voorkomen dat de hoge geluidbelasting op de gevel de woning ‘binnendringt’. Daarnaast kan geluidadaptief gebouwd worden. Dit houdt in dat maatregelen getroffen worden in de fysieke leefomgeving, die de hoorbaarheid van grondgeluid en/of overvliegende vliegtuigen verminderen (zie kader).

[7] Een vliesgevel wordt ook wel gordijngevel of glasgevel genoemd. Een vliesgevel is een niet-dragende gevel, waardoor deze van bijvoorbeeld glas kan worden gemaakt. Serres en logia’s zijn voorbeelden van vliesgevels die volledig gesloten kunnen worden, waarmee de geluidbelasting binnenshuis beperkt blijft.

Diffractoren
Een relatief nieuwe overdrachtsmaatregel om geluidbelasting van wegverkeer te verminderen is de toepassing van diffractoren. Wegverkeersgeluid wordt voornamelijk veroorzaakt door het geluid van de banden op het wegdek. Dit geluid verplaatst zich horizontaal. Diffractie is het natuurkundige fenomeen dat geluidgolven af kunnen buigen. Een diffracterend element langs de weg buigt de geluidgolven in meer verticale richting in plaats van horizontaal. Dit element kan een strook of een half hoge afscheiding (circa 1 meter) zijn langs de weg (zie figuur 3.5).



Figuur 3.8 Impressie van de werking van een diffractor langs een autoweg

Het effect van een diffractor is afhankelijk van de afstand tussen de woningen en de weg. Een vermindering van de geluidbelasting op de gevel met 2 tot 4 dB is hiermee mogelijk. Ook kan een diffractor op een geluidscherm toegepast worden. Een geluidscherm van 2 meter hoog kan hiermee een vergelijkbaar effect op de geluidbelasting hebben als een scherm van 4 meter hoog. Een diffractor is een geschikte maatregel bij woningbouw langs drukke wegen, waar woningen op meer dan 10 meter afstand van de weg gesitueerd zijn.

Geluidadaptief bouwen
De gemeente Haarlemmermeer heeft nauwelijks invloed op het geluid dat veroorzaakt wordt door vliegverkeer. Om geluidsoverlast van vliegverkeer te verminderen kan ingezet worden op geluidbewust bouwen (ook wel geluidadaptief genoemd). Dit wordt gedefinieerd als: in het ruimtelijk plan voor woon- en werkmilieus de locatiespecifieke situatie afstemmen op de geluidsbehoeften van bewoners en gebruikers. De provincie Noord-Holland heeft hiervoor vier algemene ontwerpprincipes opgesteld:

- Bouw gebouwen zoveel mogelijk parallel aan de vliegrichting;
- Kies zoveel mogelijk voor aaneengesloten en doorlopende bouwvolumes;
- Verminder reflecties door absorberende gevelmaterialen;
- Buig reflecties af door middel van schuine vlakken.

3.3.2 Omgevingsveiligheid

Omgevingsveiligheid (voorheen bekend als externe veiligheid) beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van transport, opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Ook de risico’s die de nabijheid van een luchthaven geven vallen onder omgevingsveiligheid. Omgevingsveiligheid kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven), transportroutes en buisleidingen. Met betrekking tot omgevingsveiligheid wordt gesproken over twee typen risico’s: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

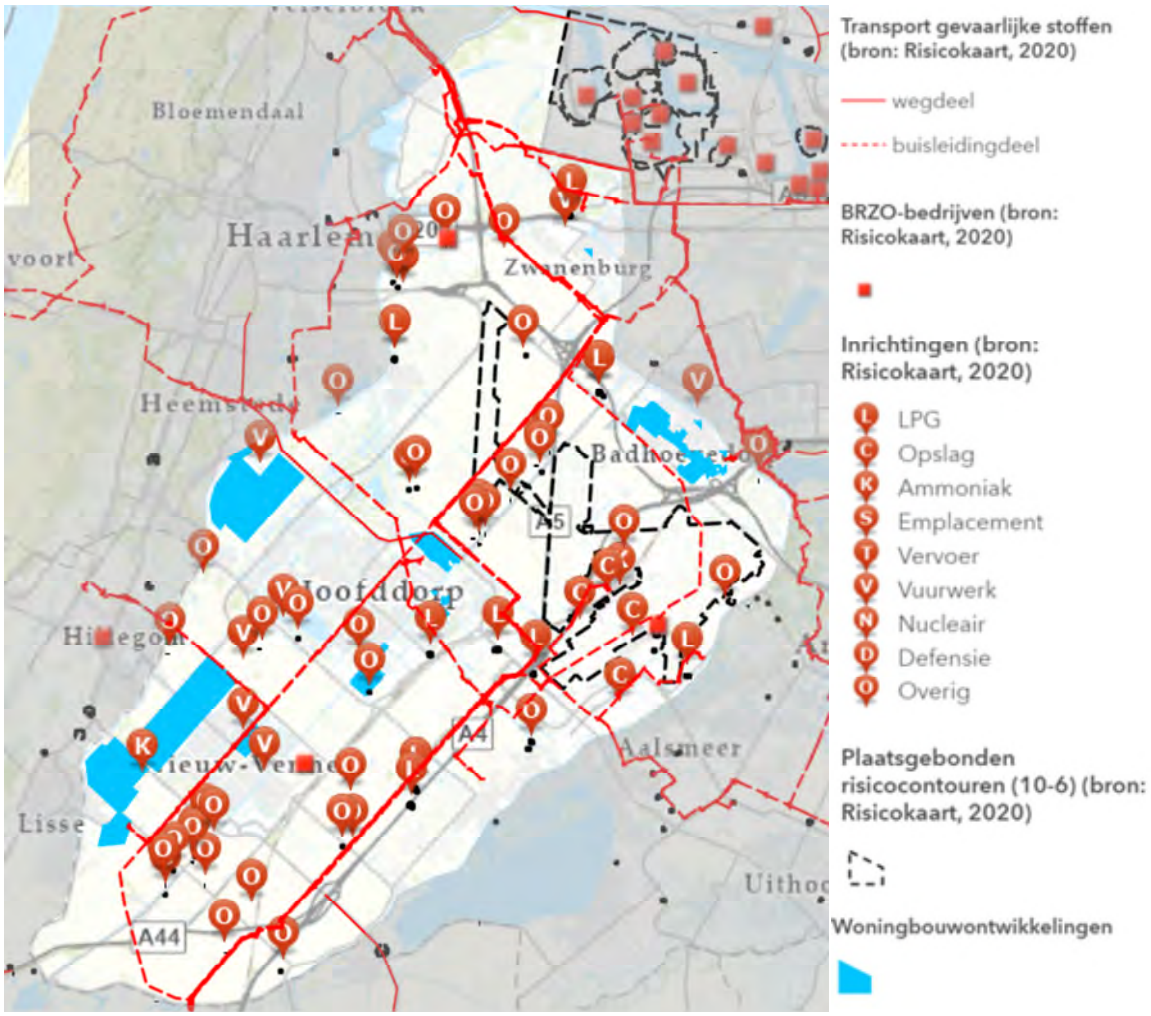
Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is.

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit.

In figuur 3.9 zijn de risicocontouren weergegeven. Daarnaast zijn op de figuur ook routes weergegeven waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Hieruit blijkt dat de woningbouwontwikkelingen niet plaatsvinden binnen de 10^{-6} risicocontouren (de kans op een ongeval is daar 1 op de miljoen per jaar). Er ontstaan daarmee geen relevante effecten met betrekking tot het plaatsgebonden risico. Wel is een aantal woningbouwontwikkelingen gelegen in de nabijheid van een buisleiding en/of een route voor gevaarlijke stoffen. Dit betreffen de ontwikkelingen De Pionier Bols, Nieuw-Vennep West en Hoofddorp-Noord. Deze ontwikkelingen zijn alle drie beoogd in de nabijheid van een hoge druk aardgasleiding. Daarnaast geldt voor Hoofddorp-Noord dat de ontwikkeling direct naast de N201 beoogd is. Over deze weg worden gevaarlijke stoffen getransporteerd. Voor de ontwikkelingen De Pionier Bols, Nieuw-Vennep West en Hoofddorp-Noord gelden risico's. Met de komt van de Omgevingswet werkt de gemeente Haarlemmermeer in het omgevingsplan de beschermingsdoelstellingen uit de omgevingsvisie verder uit. De hiervoor genoemde ontwikkelingen met een risico met betrekking tot omgevingsveiligheid dienen te worden getoetst aan deze regels. Vervolgens moeten eventuele maatregelen getroffen worden om het plaatsgebonden risico aanvaardbaar te houden.

Voor het groepsrisico bestaat geen norm, maar er geldt een verantwoordingsplicht. Met de komst van de Omgevingswet kan gewerkt worden met aandachtsgebieden. Aandachtsgebieden zijn gebieden rondom activiteiten met gevaarlijke stoffen die zichtbaar maken waar mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen, onvoldoende beschermd zijn tegen de gevolgen van ongevallen met gevaarlijke stoffen (branden, explosies of gifwolken). Daarmee is het aandachtsgebied een instrument voor bedrijven, bestuur en inwoners om het gesprek over veiligheid en bescherming te starten in een vroegtijdig stadium van het ruimtelijk proces. De regels voor het aanwijzen van aandachtsgebieden staan beschreven in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).

Een bijzondere vorm van omgevingsveiligheid is het risico op een vliegtuigongeval. Dit risico is relevant voor de gemeente Haarlemmermeer door de aanwezigheid van luchthaven Schiphol. In het Luchthavenindelingbesluit (LIB) is een specifieke verantwoordingsplicht voor woningbouw opgenomen. Zone 5 uit het LIB geeft aan waarbinnen deze extra motivering noodzakelijk is (zie figuur 3.4).



Figuur 3.9 Risicobronnen met betrekking tot externe veiligheid (bron: Risicokaart en gemeente Haarlemmermeer)

3.3.3 Conclusie

Effecten en aandachtspunten per ontwikkeling

De effecten van de omgevingsaspecten geluid en omgevingsveiligheid zijn locatie gebonden. De locatie van het plangebied bepaalt of en in welke mate er effecten te verwachten zijn. Dit is in onderstaand overzicht opgenomen. Binnen de ontwikkeling kunnen maatregelen getroffen worden om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

Ontwikkeling	Geluid		Omgevingsveiligheid	
	Algemeen	Met maatregelen	Algemeen	Met maatregelen
Lisserbroek	Licht negatief	Neutraal	Neutraal	Neutraal
Pionier Bols	Licht negatief	Licht negatief	Licht negatief	Neutraal
Nieuw-Vennep West	Licht negatief	Neutraal	Licht negatief	Neutraal
Stadscentrum Hoofddorp	Licht negatief	Licht negatief	Neutraal	Neutraal
Hoofddorp-Noord	Negatief	Licht negatief	Licht negatief	Neutraal
Cruquiushof en Cruquius	Licht negatief	Neutraal	Neutraal	Neutraal
Hoofddorp-Zuid	Negatief	Licht negatief	Neutraal	Neutraal

Geluid
Voor alle ontwikkelingen geldt dat omgevingsgeluid een aandachtspunt is. Op projectniveau is het daarom van belang dat er een geluidberekening wordt uitgevoerd waarin de geluidbelasting wordt getoetst aan de grenswaarden. Uit deze berekeningen zullen naar verwachting verschillen binnen woningbouwontwikkelingen optreden. Woningen in de directe nabijheid van een geluidsbron zullen meer geluidbelasting ervaren dan woningen verder van de bron vandaan. Uit deze onderzoeken op projectniveau volgen eventueel te nemen maatregelen om de geluidbelasting te verminderen en een goed woon- en leefklimaat te creëren. Omwonenden van Schiphol hebben daarnaast te maken met grondgeluid. De gemeente heeft beperkte invloed op het verminderen van grondgeluid en Rijksnormering ontbreekt. In samenwerking met de provincie en het Rijk kunnen passende maatregelen gezocht worden.

Voor enkele ontwikkelingen is de verwachting dat ook na het treffen van maatregelen een relatief hoge geluidbelasting blijft bestaan. De ontwikkelingen in Hoofddorp liggen in de directe nabijheid van drukke wegen en/of het spoor en binnen het afwegingsgebied voor geluid van vliegverkeer. Binnen de ontwikkeling zelf zijn er naar verwachting beperkte mogelijkheden om de geluidbelasting terug te dringen. Gemeentebrede maatregelen, zoals het terugdringen van het autoverkeer of het creëren van rustige parken en binnentuinen of het aanwijzen van stille lokale gebieden waar minder geluidbelasting wordt geaccepteerd kunnen een bijdrage leveren aan het creëren van een goed woon- en leefklimaat voor deze ontwikkelingen. Tot slot kunnen experimenten met geluidadaptief bouwen nieuwe, toepasbare inzichten geven.

Omgevingsveiligheid
Tot slot geldt dat er geen ontwikkelingen zijn beoogd binnen PR-contouren. Wel geldt voor de ontwikkelingen De Pionier Bols, Nieuw-Vennep West en Hoofddorp-Noord dat deze beoogd zijn direct langs een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Deze ontwikkelingen dienen getoetst te worden aan de regels voor het plaatsgebonden risico die uitgewerkt worden in het omgevingsplan.

Maatregelen, zoals het niet-toestaan van functies voor kwetsbare groepen binnen de aandachtsgebieden, het aanwijzen en vastleggen van schuillocaties en vluchtroutes, dragen bij aan de veiligheid binnen de woongebieden.

Gemeentebrede aandachtspunten en aanbevelingen

Geluid

In en rond de gemeente Haarlemmermeer zijn diverse grote geluidbronnen aanwezig. Zeker bij ontwikkelingen in de nabijheid van het spoor, de rijkswegen en de grote provinciale wegen zal de geluidbelasting ook met het toepassen van maatregelen relatief hoog zijn. Het is daarom aan te bevelen om binnen de gemeente gebieden aan te wijzen of te creëren waar rust en stilte voorop staan. In stedelijke gebieden kunnen autoluwe of -vrije straten bijdragen aan de afname van wegverkeersgeluid. Dit kan gecreëerd worden door bijvoorbeeld centrale parkeergelegenheden aan te leggen of open, groene binnenplaatsen of hofjes te creëren.

In het buitengebied kunnen natuur- en recreatiegebieden functioneren als 'lokaal stilgebied' door nabije geluidsbronnen goed af te schermen, voldoende begroeiing aan te leggen en evenementen en activiteiten te beperken en te zoneren. Naast de recreatieve functie voor inwoners kan zo'n gebied ook een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de natuur- en landschapswaarden van de gemeente. Natuurwaarden in de directe nabijheid van woongebieden leidt ook tot verbetering van de gezondheid door verbetering van de luchtkwaliteit en afname van hitte-stress. Het is aan te bevelen om hiervoor in de omgevingsvisie ambities te stellen en potentieel geschikte locaties vast te leggen.

- Mogelijkheden voor autoluwe of -vrije zones per ontwikkeling nader onderzoeken en uitwerken (zie ook paragraaf 3.4.3).
- Ambitie(s) voor natuur- en recreatiegebieden in de nabijheid van woongebieden opnemen.

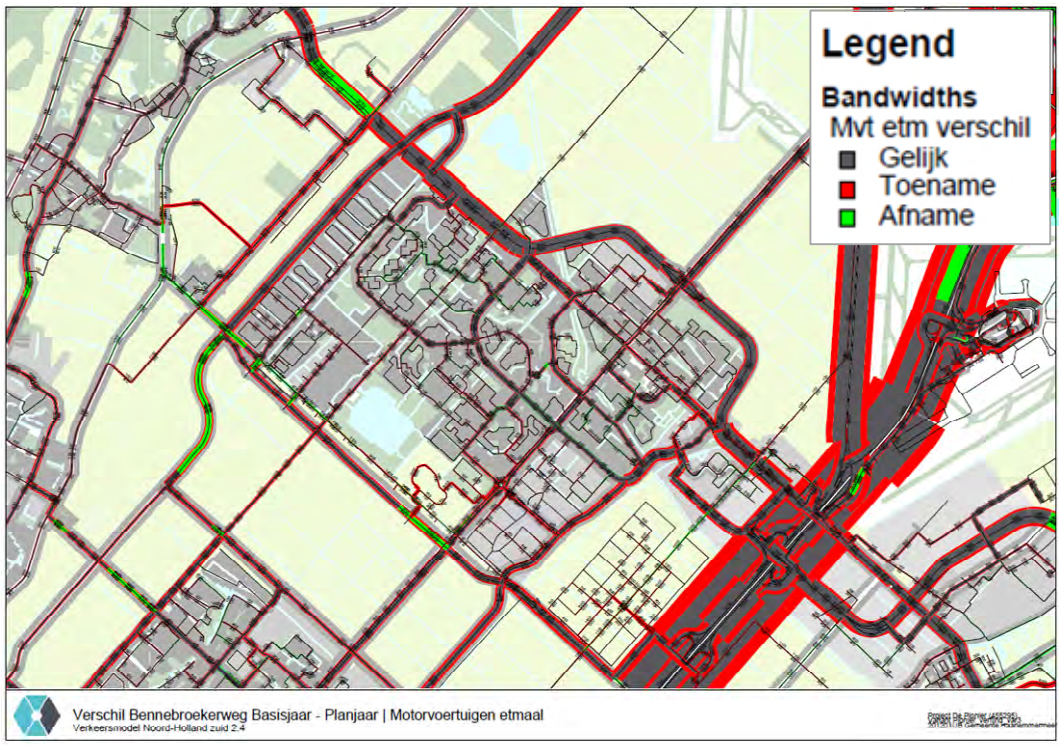
3.4 Verkeer en verkeergerelateerde effecten

3.4.1 Verkeersgeneratie en -afwikkeling

Verkeersbeeld van de referentiesituatie

Door de autonome groei van de gemeente Haarlemmermeer en de omliggende gemeenten, neemt het verkeer steeds meer toe. Op basis van het verkeersmodel Noord-Holland-Zuid wordt ten opzichte van 2018 een autonome groei van woningen en arbeidsplaatsen van 33% respectievelijk 14% verwacht. Dat betreft de ontwikkelingen binnen Haarlemmermeer en de ontwikkelingen in de omgeving, zoals de groei van de Metropoolregio Amsterdam, waar Haarlemmermeer deel van uitmaakt, en andere omliggende gemeenten. Met name de groei in de Bollenstreek en Zuid-Kennemerland is voor Haarlemmermeer relevant, doordat een deel van deze gemeenten via Haarlemmermeer (N201, N207) het hoofdwegennet bereikt. Ook de Bennebroekerwegen zijn een belangrijke ontsluitingsroute voor autoverkeer van en naar het westen.

Als het gevolg van deze ontwikkelingen in en rondom de gemeente Haarlemmermeer kunnen knelpunten in de doorstroming van verkeer ontstaan. De woningen en arbeidsplaatsen die worden gerealiseerd hebben namelijk een verkeersaantrekkende werking. Het huidige wegennet kan deze toename niet altijd aan, waardoor knelpunten ontstaan. Onderstaand figuur geeft bijvoorbeeld weer welke verkeerstoename wordt verwacht rondom Hoofddorp.



Figuur 3.10 Indicatie van de autonome groei (o.b.v. het verkeersmodel Noord-Holland-Zuid) van het autoverkeer rond Hoofddorp[8]

De figuur is gebaseerd op het verkeersmodel Noord-Holland-Zuid (2018) en laat een verschilberekening zien tussen de huidige situatie (2018) en de verwachte situatie in 2030 wanneer het aantal woningen en arbeidsplaatsen in de gemeente is toegenomen. Op de figuur is te zien dat vrijwel alle wegen te maken krijgen met een toename van verkeer, zo ook de Bennebroekerwegen. Op het deel van de Bennebroekerweg tussen de A4 en Hoofddorp wordt bijvoorbeeld een toename van circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal verwacht. De Nieuwe Bennebroekerweg krijgt naar verwachting te maken met een toename van circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal.

De prognoses voor verkeer zijn gebaseerd op de woningbouwaantallen uit de structuurvisie. Met de omgevingsvisie nemen de woningbouwontwikkelingen in omvang toe, waardoor ook meer verkeer wordt verwacht. Hierdoor kan de doorstroming van het verkeer verder verslechteren. Daarnaast zijn voor enkele ontwikkelingen verkeersonderzoeken uitgevoerd met recentere verkeerscijfers. Deze onderzoeken zijn meegenomen in de effectbeoordeling.

[8] Op de figuur staat de randweg Zwaanshoek, als onderdeel van de Duinpolderweg. Inmiddels is duidelijk dat dit plan geen doorgang vindt.

Ontwikkeling	Onderzoek verkeersafwikkeling
Lisserbroek	Deze ontwikkeling ligt direct langs de N207. Hier is voldoende capaciteit aanwezig. De uitbreiding van het aantal woningen vraagt op een gegeven moment wel om een of meerdere aansluiting(en) op de N207.
Pionier Bols	Het verkeersonderzoek (Antea Group, d.d. 8 november 2019) voorziet knelpunten op vier rotondes en kruispunten als gevolg van de initiële ontwikkeling. Door een forse uitbreiding van de plannen (1.100 woningen extra) zal het aantal knelpunten en/of de mate waarin de kruispunten en rotondes een knelpunt vormen toenemen.
Nieuw-Vennep West	Deze ontwikkeling grenst direct aan de N205. Hier is voldoende capaciteit aanwezig. Een parallelle structuur aan de IJweg is nodig om de IJweg te ontlasten.
Stadscentrum Hoofddorp	Uit het verkeersonderzoek voor het Aprisco terrein en het Post NL-gebouw (Antea Group, d.d. 7 mei 2020) blijkt dat de verkeersaantallen zullen afnemen doordat het huidige parkeerterrein meer verkeer genereert dan de beoogde woningen. Aanvullend onderzoek moet uitwijzen hoe het verkeer zich op de overige locaties in het Stadscentrum Hoofddorp zal ontwikkelen.
Hoofddorp-Noord	De eerste fase van de ontwikkeling grenst aan de N201. De capaciteit van deze weg is voldoende. Voor de langere termijn is verlegging van de N201 beoogd.
Cruquiushof en Cruquius	Er is mogelijk een extra aansluiting op de N205 nodig.
Hoofddorp-Zuid	Aansluiten op bestaande infrastructuur. Ontwikkeling van de Bennebroekerwegen is hierbij van belang.

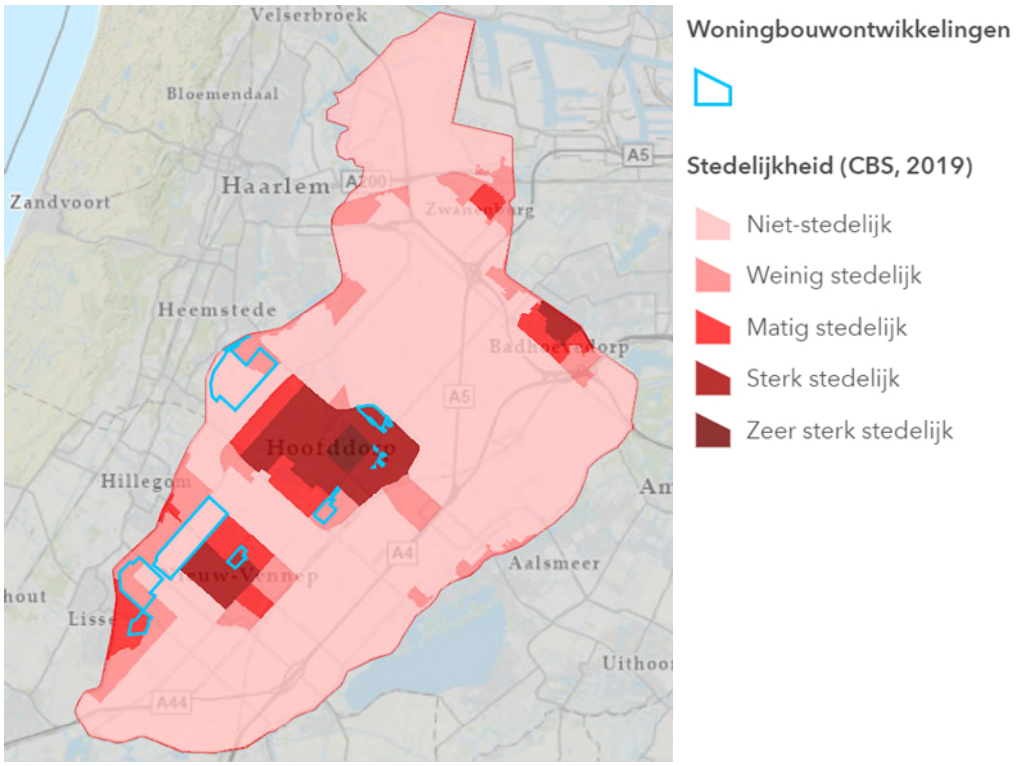
Bepalen van de verkeersgeneratie

De toevoeging van woningen leidt tot een toename van voertuigbewegingen. Bewoners verplaatsen zich om naar het werk te gaan, kinderen naar school te brengen of om boodschappen te doen. Een deel van de verplaatsingen gebeurt met de auto. Hoe groot dit aandeel is en om hoeveel verplaatsingen dit gaat is afhankelijk van diverse aspecten. Het CROW heeft kengetallen opgesteld, waarmee een inschatting gemaakt kan worden van het aantal voertuigbewegingen per woning.

Het kengetal is onder andere afhankelijk van:

- Het woningtype: grotere woningen en koopwoningen leiden doorgaans tot meer voertuigbewegingen ten opzichte van goedkopere (huur)woningen.
- Stedelijkheid van het gebied: grote steden hebben doorgaans meer voorzieningen op loop- of fietsafstand en een uitgebreider OV-netwerk. Het autogebruik per woning ligt dan lager ten opzichte van woningen op grotere afstand van deze voorzieningen. De stedelijkheid wordt bepaald op basis van omgevingsadressendichtheid.
- Ligging ten opzichte van centrum: woningen aan de rand van stedelijk gebied hebben minder OV-voorzieningen in de omgeving, terwijl het hoofdwegennet juist snel bereikbaar is. Hier is het autogebruik dan ook hoger.

Om de verkeersgeneratie per ontwikkeling in te schatten is de mate van stedelijkheid binnen de gemeente Haarlemmermeer weergegeven op onderstaand figuur.



Figuur 3.11 Mate van stedelijkheid (bron: CBS en gemeente Haarlemmermeer)

Voor de woningbouwontwikkeling is nog niet bepaald welk type woningen zal worden gebouwd, maar wel het woonmilieu (zie paragraaf 3.5.1). Hierdoor kan de verwachte verkeersgeneratie als gevolg van de woningbouw niet exact worden bepaald. Om toch een beeld te krijgen van het verkeer dat zal ontstaan is een inschatting gemaakt op basis van kengetallen van het CROW. Voor het type woning is een realistische inschatting gemaakt op basis van de ligging, waarbij niet met zekerheid te stellen is dat deze kengetallen passen bij de situatie. In sterk stedelijke gebieden is het aannemelijker dat appartementen worden gerealiseerd dan vrijstaande woningen. De inschatting van de verkeergeneratie die hieruit voortkomt is hieronder weergegeven.

Tabel 3.4 Inschatting van de verkeersgeneratie in motorvoertuigen (mvt) per etmaal op basis van kengetallen van het CROW. Het is niet met zekerheid te stellen dat deze inschatting past bij de situatie.

Ontwikkeling	Toevoeging aantal woningen*	Kengetal (categorie)	Kengetal (mvt per woning per etmaal)	Inschatting extra verkeersgeneratie (mvt per etmaal)
Lisserbroek	350	Koop, huis, tussen/hoek; matig stedelijk; rest bebouwde kom	7,5	2.625
Pionier Bols	1.100	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur); sterk stedelijk; centrum	2,6	2.860
Nieuw-Vennep West	250	Koop, huis, tussen/hoek; matig stedelijk; rest bebouwde kom	7,5	1.875
Stadscentrum Hoofddorp	1.260	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur); sterk stedelijk; centrum	2,6	3.276
Hoofddorp-Noord	1.840	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur); sterk stedelijk; schil centrum	3,6	6.624
Cruquiushof en Cruquius	650	Koop, huis, tussen/hoek; matig stedelijk; rest bebouwde kom	7,5	4.875
Hoofddorp-Zuid	330	Koop, appartementen, midden; sterk stedelijk; rest bebouwde kom	6,0	1.980

* Deze woningaantallen betreffen niet het totaal aantal woningen, maar de toevoeging ten opzichte van de structuurvisies.

Deze verwachte toename van verkeer kan leiden tot nieuwe knelpunten in de doorstroming van het verkeer, omdat de woningen een verkeersaantrekkende werking hebben. Met name in de sterk stedelijke gebieden waar op dit moment al knelpunten bestaan, zoals Pionier Bols, kan de opschaling van het woningbouwprogramma tot verkeersproblemen leiden.

Er bestaan twee mogelijkheden om de (verwachte) knelpunten in de doorstroming van het verkeer te voorkomen. Enerzijds kunnen infrastructurele ingrepen gerealiseerd worden, zoals het verbeteren van kruispunten, rotondes en of wegvakken waardoor de capaciteit wordt vergroot of de doorstroming verbetert. Anderzijds kan het gebruik van de auto ontmoedigd worden en het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen worden gestimuleerd. Hier wordt nader op ingegaan in paragraaf 3.4.3.

3.4.2 Verkeergerelateerde omgevingseffecten

Geluid (wegverkeersgeluid)

De toename van verkeer als gevolg van de toevoeging van woningen kan leiden tot een toename van wegverkeersgeluid. De sterkte van het geluid werkt met een logaritmische schaal. Het komt erop neer dat een verdubbeling van het wegverkeer (etmaalintensiteiten) leidt tot een toename

van ongeveer 3 dB. Een toename van 1 dB wordt bereikt bij een verkeerstoename van ongeveer 25%.

De verkeerstoename van de ontwikkelingen zal zich verspreiden over verschillende wegen. Alleen in de directe omgeving van de ontwikkelingen is een hoorbare toename van wegverkeersgeluid van meer dan 1 dB niet uit te sluiten. Maatregelen om het autogebruik terug te dringen kunnen deze effecten verminderen. Met name gemeentebrede maatregelen (paragraaf 3.4.3) kunnen hier positief aan bijdragen en mogelijk zelfs leiden tot een algehele afname van wegverkeersgeluid.

Luchtkwaliteit

Op basis van de monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is onderzocht wat de hoogste waarden voor luchtverontreinigende stoffen zijn in de nabijheid van de woningbouwontwikkelingen. Hierbij is gekeken naar de concentratie van stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) in 2020. De verwachting is dat de luchtkwaliteit de komende jaren verder zal verbeteren door strengere wet- en regelgeving en de ontwikkeling van schonere motoren en elektrisch rijden. Door naar de gemiddelde concentraties in 2020 te kijken ontstaat dus een worst-case benadering. In onderstaande tabel is per luchtverontreinigende stof de hoogste jaargemiddelde concentratie in 2020 binnen het plangebied weergegeven.

Tabel 3.5 Hoogste jaargemiddelde concentratie van luchtverontreinigende stoffen (bron: NSL)

Woningbouwontwikkeling	Hoogste waarde NO_2 [µg/m³]	Hoogste waarde PM_{10} [µg/m³]	Hoogste waarde $PM_{2,5}$ [µg/m³]
Lisserbroek	21,4	17,7	10,0
Pionier Bols	19,9	18,0	10,3
Nieuw-Vennep West	21,3	18,1	10,4
Stadscentrum Hoofddorp	26,0	18,8	10,7
Hoofddorp-Noord	25,5	18,0	10,3
Cruquiushof en Cruquius	20,1	17,5	9,8
Hoofddorp-Zuid	20,3	17,9	10,2

Voor de drie luchtverontreinigende stoffen geldt dat de hoogste waarden onder de wettelijke norm liggen (zie onderstaande tabel). De WHO-advieswaarden voor NO_2 en PM_{10} worden gehaald. Voor $PM_{2,5}$ ligt de hoogste waarde in de meeste plangebieden net boven de WHO-advieswaarde.

Tabel 3.6 Normen met betrekking tot luchtverontreiniging

	NO_2	PM_{10}	$PM_{2,5}$
Wettelijke norm	40 µg/m³	40 µg/m³	25 µg/m³
WHO-advieswaarde	40 µg/m³	20 µg/m³	10 µg/m³

De verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen leidt tot een lichte verslechtering van de luchtkwaliteit, maar dit leidt naar verwachting niet tot knelpunten. Doordat de huidige waarden ver onder de wettelijke normen liggen zal een uitbreiding van het woningbouwprogramma niet leiden tot een overschrijding van de wettelijke norm. Wel kan de WHO-advieswaarde op een aantal plaatsen (verder) worden overschreden.

Om de luchtkwaliteit te verbeteren en onder de WHO-advieswaarde te komen of te blijven kunnen maatregelen getroffen worden. We noemen hier met name maatregelen die de gemeente zou kunnen treffen. Ten eerste kan autoverkeer worden beperkt, waarmee ook de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen wordt beperkt. In paragraaf 3.4.3 wordt ingegaan op de mogelijke

maatregelen met betrekking tot verkeer. Daarnaast kunnen beperkingen opgelegd worden met betrekking tot de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Zo kan bijvoorbeeld houtstook worden beperkt of verboden om de uitstoot van fijnstof te verminderen. Hiermee kan gezondheidswinst behaald worden omdat de uitstoot van fijnstof voor gezondheidsklachten kan zorgen, met name bij ouderen, kinderen en mensen met bestaande klachten zoals luchtwegaandoeningen en hart- en vaatziekten. Ook bij het realiseren van woningen of voorzieningen voor deze kwetsbare groepen kan rekening gehouden worden met de luchtkwaliteit ter plaatse.

Stikstof

Verkeer is een belangrijke bron van stikstof. Verbrandingsmotoren van voertuigen stoten stikstof uit, voornamelijk stikstofdioxide (NO_2). De depositie van stikstof op natuurgebieden wordt onder andere bepaald door de afstand tussen de bron en het natuurgebied. De bouw van woningen (realisatiefase) leidt door de inzet van machines en aanvoer van materialen en personeel tot stikstofemissies. Daarnaast kan de toename van verkeer op de omliggende wegen leiden tot een toename van stikstofdepositie.

Volgens de huidige wetgeving mag een ontwikkeling zowel in de realisatiefase als in de gebruiksfase niet leiden tot een toename van stikstofdepositie. De stikstofdepositie wordt berekend per jaar. Voor de realisatiefase betekent dit dat het bouwtempo (het aantal te realiseren woningen per jaar) de stikstofemissie bepaalt. Wanneer de toevoeging van woningen niet leidt tot een hoger bouwtempo, maar tot een langere bouwperiode, zal de stikstofdepositie per jaar niet veranderen. De totale stikstofemissie kan namelijk gespreid worden over meerdere jaren. De extra woningen binnen een ontwikkeling hoeven daarmee niet direct te leiden tot een toename van stikstofdepositie in de realisatiefase.

Doordat nieuwe woningen zonder gasaansluiting worden gerealiseerd, veroorzaken de woningen geen stikstofemissie in de gebruiksfase. De verkeersgeneratie van de nieuwe woningen kan daarentegen wel leiden tot stikstofdepositie.

3.4.3 Kansen om verkeerseffecten te verminderen

Verkeerskundige maatregelen

Doorstroming op kruispunten

Om de effecten van verkeer te beperken kunnen lokale infrastructurele aanpassingen gedaan worden die de doorstroming en de wegcapaciteit verbeteren. Voor enkele ontwikkelingen is al bekend dat de verkeerstoename aanleiding geeft om omliggende kruispunten aan te passen. De toevoeging van woningen en de daarmee verbonden toename van verkeer vraagt om actualisatie van onderzoeken.

Bennebroekerwegen

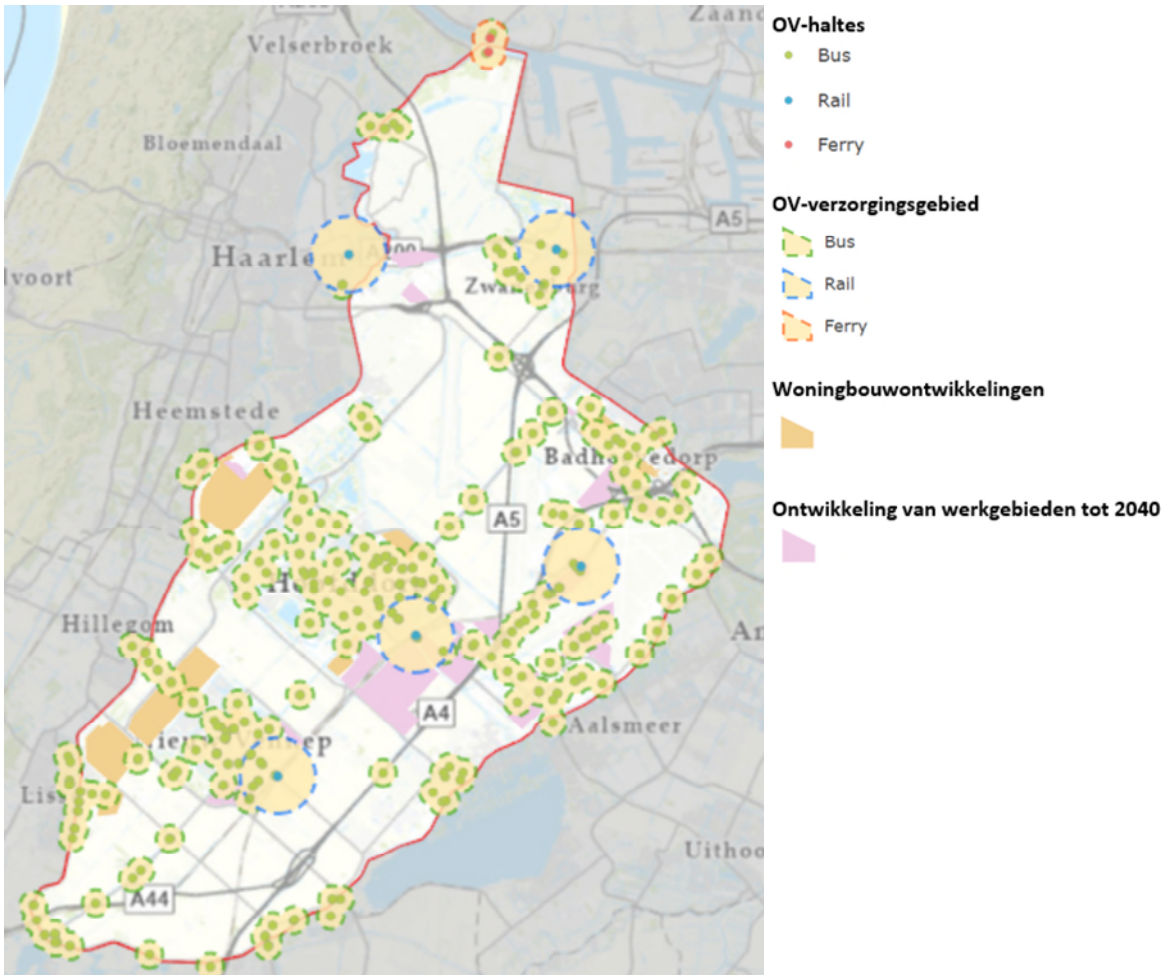
De Bennebroekerwegen zijn een belangrijke ontsluitingsroute naar de A4 en N205 voor de kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Door de ontwikkelingen Hoofddorp-Zuid, Cruquiushof en Cruquius (aan de Bennebroekerdijk), Nieuw-Vennep West en Pionier Bols kunnen de verkeersintensiteiten toenemen, terwijl op deze weg al knelpunten in de doorstroming bestaan (zie hoofdstuk 4). Met name voor deze ontwikkelingen is het van belang om het autogebruik te verminderen en in te zetten op andere vervoerswijzen, zoals fietsroutes en nieuwe OV-haltes en/of OV-routes.

Autogebruik ontmoedigen / duurzaam vervoer stimuleren

Er kan echter ook ingezet worden op het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen en tegelijkertijd het autogebruik ontmoedigen. Alternatieve vervoersmiddelen zijn bijvoorbeeld fietsen, lopen en het openbaar vervoer. Door goede verbindingen te realiseren voor deze alternatieve vervoerswijzen wordt het aantrekkelijker voor mensen om de auto te laten staan. Daarnaast kan ook het gebruik van de auto ontmoedigd worden door bijvoorbeeld autoluwe wegen te realiseren en/of lagere parkeernormen te hanteren. Hiermee wordt het minder aantrekkelijk om verkeersbewegingen met de auto te maken.

Openbaar vervoer

Hieronder is de OV-dekkingsgraad van de gemeente Haarlemmermeer weergegeven. Op de kaart staan de OV-routes, OV-haltes en het invloedsgebied van iedere halte. De OV-dekkingsgraad geeft aan welk deel van de bewoners en gebruikers in de gemeente zich binnen het invloedsgebied van een OV-halte bevinden. In de gemeente Haarlemmermeer is dit 41.5%. Dit is lager dan het gemiddelde van 65% voor alle gemeenten in Nederland.



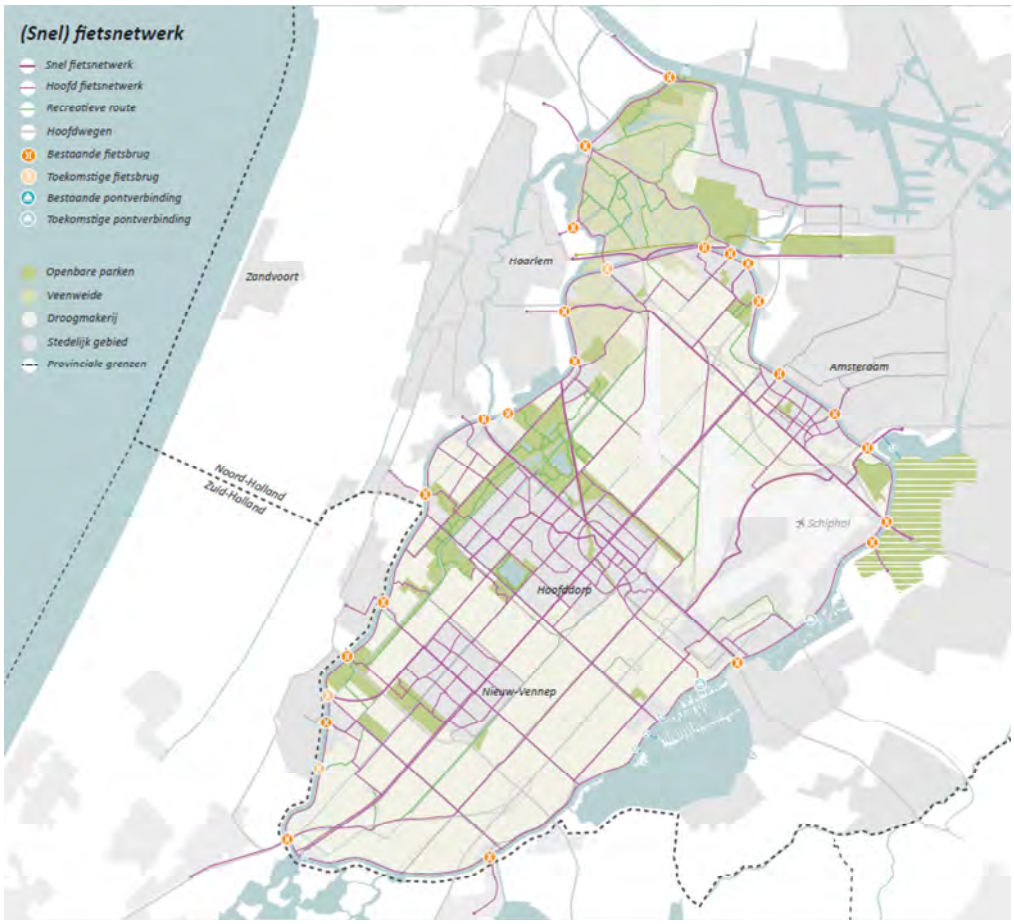
Figuur 3.12 OV-dekkingsgraad in de gemeente Haarlemmermeer (bron: Antea Group en gemeente Haarlemmermeer)

De OV-dekkingsgraad geeft ook inzicht in de locaties waar potentiële OV- haltes gewenst zijn. Door de bereikbaarheid van OV-haltes te vergelijken met de locaties van de woningbouwontwikkelingen ontstaat inzicht in de mate waarin het openbaar vervoer een alternatief biedt voor de auto. Zo zijn er in het stadscentrum van Hoofddorp verschillende bushaltes aanwezig, waardoor er nabij verschillende woningbouwontwikkelingen OV-haltes te vinden zijn. Voor ontwikkelingen buiten de huidige kernen, zoals Lisserbroek (met name het noordelijke deel), Cruquiushof/ Cruquiusdijk en Nieuw-Vennep West, is het relevant om in te zetten op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Dit kan door nieuwe OV-haltes en/of nieuwe OV-routes te realiseren naar de grotere kernen. Daarmee kan het openbaar vervoer een aantrekkelijk (én noodzakelijk) alternatief worden ten opzichte van de auto. Er liggen voornemens om nieuwe HOV-verbindingen naar Lisserbroek en Nieuw-Vennep West te realiseren.

Voor de bereikbaarheid is het niet alleen van belang dat het openbaar vervoer aantrekkelijker wordt, het is ook noodzakelijk voor de mobiliteit van verschillende bevolkingsgroepen. Niet iedereen beschikt over een auto (denk bijvoorbeeld aan jongeren en ouderen). Met de vergrijzing wordt een steeds groter beroep gedaan op het openbaar vervoer, wat vraagt om een verbetering van het OV-netwerk en de capaciteit van het openbaar vervoer.

Naast de woongebieden kunnen ook de werkgebieden beter ontsloten worden. Een voorbeeld is het gebied ten oosten van Hoofddorp, ten oosten van het spoor. Er wordt in dit gebied ingezet op een toename van het aantal arbeidsplaatsen. Op figuur 3.12 is te zien dat het gebied nog niet voldoende gedekt wordt door OV-haltes. Om de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen voor niet-autobezitters te garanderen en autobezitters te stimuleren met het OV naar hun werk te reizen kan ingezet worden op een nieuwe OV-verbinding in dit gebied, bijvoorbeeld een nieuwe route vanaf station Hoofddorp. Daarnaast kan een eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp de bereikbaarheid van dit gebied vergroten.

Fietsen
Naast het openbaar vervoer kan ook de fiets een alternatieve vervoerswijze zijn voor de auto. Grotere afstanden kunnen bijvoorbeeld met een elektrische fiets afgelegd worden. Om het fietsverkeer te stimuleren is het van belang dat er een goede fietsinfrastructuur aanwezig is. Hieronder is het (snel)fietsnetwerk weergegeven.



Figuur 3.13 (Snel)fietsnetwerk in de gemeente Haarlemmermeer (bron: gemeente Haarlemmermeer)

Op de figuur is het (snel) fietsnetwerk in de gemeente Haarlemmermeer weergegeven. Deze routes kunnen als alternatief voor autoverkeer dienen omdat ze geschikt zijn voor langere afstanden, bijvoorbeeld met een elektrische fiets.

Uit het fietsnetwerk blijkt dat de kernen in de gemeente met elkaar verbonden zijn. Het netwerk staat ook in verbinding met de regio; een voorbeeld hiervan is de fietsroute tussen Hoofddorp en Haarlem. Met de omgevingsvisie kan ingezet worden op het verbinden van de woningbouwontwikkelingen met het bestaande fietsnetwerk. Zo zijn in de omgeving van de nieuwe beoogde woonwijken fietsverbindingen aanwezig, maar dienen de wijken wel op dit netwerk aangesloten te worden.

Daarnaast kunnen de plekken waar ingezet wordt op een uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen aangesloten worden op dit fietsnetwerk. Net als voor de OV-verbindingen geldt dat de werklocaties in de Oostflank, zoals Beukenhorst en Schiphol Trade Park, beter met het fietsnetwerk verbonden kunnen worden, omdat hier een toename van het aantal arbeidsplaatsen is beoogd. Door een goede fietsinfrastructuur te realiseren wordt het aantrekkelijker gemaakt om fietsend naar de werklocatie te komen.

3.4.4 Conclusie

Beoordeling van de effecten

Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling

De gemeente Haarlemmermeer heeft te maken met een grote druk op het huidige wegennet. Autonome ontwikkelingen in de regio en de woningbouwopgaven uit de structuurvisie kunnen ervoor zorgen dat het aantal knelpunten in het wegennet toeneemt. De toename van het aantal beoogde ontwikkelingen ten opzichte van de structuurvisie leidt niet direct tot grote nieuwe knelpunten. Echter moet gekeken worden naar het geheel. Dit betekent dat infrastructurele ingrepen nodig zijn om de doorstroming op het wegennet te waarborgen. De gemeente Haarlemmermeer heeft verschillende onderzoeken lopen naar infrastructurele ingrepen die de verkeerssituatie aanzienlijk kunnen verbeteren, denk bijvoorbeeld aan de Bennebroekerwegen en de verlegging van de N201. Om de woningbouwontwikkelingen zoals beoogd in de omgevingsvisie te kunnen realiseren zijn naar verwachting extra aansluitingen op het huidige wegennet nodig, bijvoorbeeld op de N205 en N207.

Verkeergerelateerde effecten

Voor de thema's geluid en luchtkwaliteit, waar verkeer een belangrijke bron voor is, worden geen knelpunten verwacht. De (procentuele) toename van verkeer zal niet tot grote veranderingen in het wegverkeersgeluid of concentraties luchtverontreiniging leiden.

De toename van verkeer leidt tot een toename van stikstofemissies. Of en in welke mate dit leidt tot toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is afhankelijk van de omvang van de verkeerstoename en de afstand tot de natuurgebieden. De verwachting is dat voor verschillende ontwikkelingen in Haarlemmermeer (salderings)maatregelen nodig zijn. Dit is onderzocht middels een passende beoordeling (zie bijlage II).

Aandachtspunten en aanbevelingen

Verminderen van het autogebruik / stimuleren van duurzame vervoersmiddelen

De toename van het aantal woningen binnen de gemeente leidt over het algemeen tot een toename van verkeersbewegingen. Ondanks dat dit niet tot onoplosbare knelpunten voor verkeer of verkeergerelateerde aspecten leidt, is het aan te bevelen maatregelen te nemen om het aandeel van het autoverkeer te verminderen. Het verminderen van het aandeel autoverkeer leidt tot minder overlast en minder milieubelasting. Daarnaast kan het fysieke ruimte opleveren doordat de behoefte aan ruimte voor wegen en parkeerplaatsen afneemt. Stimuleren van het gebruik van duurzame vervoersmiddelen is ook positief voor de gezondheid. Niet alleen door de afname van luchtverontreiniging, maar ook doordat mensen gestimuleerd worden om te gaan lopen of fietsen.

3.5 Effecten door verdichting van het plangebied

3.5.1 Woonmilieus

De ontwikkelingen betreffen het toevoegen van woningen binnen een bestaand stedelijk gebied, in een reeds geplande ontwikkeling. Het gaat om meer woningen binnen een gebied, oftewel om verdichting van woningbouw(programma). Deze verdichting kan grofweg op twee manieren plaatsvinden:

1. Het ruimtebeslag voor woningen breidt uit: meer uitgeefbaar terrein in plaats van openbare ruimte.
2. Er wordt (meer) hoogbouw toegepast.

Vanuit het LIB Schiphol bestaan er met betrekking tot de beoogde ontwikkelingen geen beperkingen voor de hoogte van bebouwing op de desbetreffende locaties. Of hoogbouw passend is op de locaties van de woningbouwontwikkelingen kan beoordeeld worden aan de hand van het Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025. De volgende woonmilieus zijn beschreven:

- Landelijk. Hier staat de woonfunctie voorop. De doelgroep betreft voornamelijk gezinnen. Er wordt een relatief groot aandeel vrijstaande woningen gerealiseerd.
- Centrum dorps. De woonfunctie wordt gemengd met voorzieningen. De doelgroepen betreffen ouderen en gezinnen. Er wordt ingezet op relatief veel grondgebonden woningen.
- Stedelijk centrum. De woonfunctie wordt gemengd met voorzieningen. De doelgroep is ouderen. Er worden relatief veel appartementen gerealiseerd.
- Stedelijk plus. De woonfunctie wordt gemengd met voorzieningen. De doelgroep is starters. Er worden relatief veel appartementen gerealiseerd.

In het Woonbeleidsprogramma is vervolgens per woningbouwontwikkeling beschreven wat het beoogde woonmilieu is. Dit is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 3.7 Beoogd woonmilieu per woningbouwontwikkeling (bron: Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025)

Woningbouwontwikkeling	Woonmilieu	Beoogde dichtheid
Lisserbroek	Centrum dorps	25 woningen per hectare
Pionier Bols	Stedelijk centrum	50 woningen per hectare
Nieuw-Vennep West	Landelijk	20 woningen per hectare
Stadscentrum Hoofddorp	Stedelijk plus	80 woningen per hectare
Hoofddorp-Noord	Stedelijk centrum	50 woningen per hectare
Cruquiushof en Cruquius	Centrum dorps	25 woningen per hectare
Hoofddorp-Zuid	Stedelijk centrum	50 woningen per hectare

Tabel 3.8 Verandering van woonmilieu door opschaling van het woningbouwprogramma

Ontwikkeling	Omvang plangebied (ha)	Aantal woningen structuurvisie	Dichtheid per ha structuurvisie	Toevoeging Omgevings-visie	Nieuwe dichtheid per ha
Lisserbroek	174	2.150	12	350	14
Pionier Bols	20	700	35	1.100	90
Nieuw-Vennep West	238	2.750	12	250	13
Stadscentrum Hoofddorp	5*	400	80	1.260	332*
Hoofddorp-Noord	145	8.700	60	1.840	73
Cruquiushof en Cruquius	247**	850	3	650	6
Hoofddorp-Zuid	31	800	26	330	36

**Deze ontwikkeling bestaat uit meerdere kleine deelgebieden die gezamenlijk een bruto woonoppervlak van ca. 5 ha hebben. De dichtheid valt lager uit als dit op gebiedsniveau berekend wordt.*
*** Er is een ruime inschatting gemaakt van de omvang van het plangebied voor Cruquiushof/Cruquius. De verwachting is dat de woningen in een kleiner gebied worden gerealiseerd. Daarmee zullen de dichtheden hoger zijn dan hier is weergegeven.*

Op basis van bovenstaande inschatting leidt de toevoeging van woningen bij drie ontwikkelingen tot een grote verandering van dichtheid. Het woonmilieu van De Pionier Bols verandert hierdoor van centrum dorps / stedelijk naar stedelijk plus. Een woonmilieu dat Nieuw-Vennep op dit moment niet kent.

De verschuiving van dichtheid bij Stadscentrum Hoofddorp geeft een vertekend beeld, doordat de omvang een optelling van kleine ontwikkelingen is, de openbare ruimte is hier niet in meegenomen. De ontwikkeling van Hoofddorp-Noord schuift door de toevoeging van bijna 2.000 woningen van een stedelijk centrum-woonmilieu meer richting een stedelijk plus woonmilieu.

3.5.2 Verdichting: horizontaal of verticaal

Per ontwikkeling is inzichtelijk gemaakt hoe de verdichting zal plaatsvinden: door middel van hoogbouw of een uitbreiding van het ruimtebeslag. Voor beide opties gelden voor- en nadelen. Dit is hieronder toegelicht. Vervolgens is toegelicht hoe de gemeente Haarlemmermeer met verdichting omgaat.

Hoogbouw
Hoogbouw biedt voordelen ten opzichte van laagbouw met betrekking tot functiemenging. In hoogbouwflats kan de woonfunctie gemengd worden met andere voorzieningen, door voorzieningen in de plint te realiseren. Daarnaast bieden hoogbouwflats een relatief goede potentie voor het realiseren van collectieve warmte-installaties ten opzichte van laagbouw. Tot slot hoeft het kwantitatieve aandeel groen in de bebouwde omgeving niet te dalen, wanneer ingezet wordt op hoogbouw.

Het nadeel van hoogbouw is dat het drukker zal worden in de openbare ruimte. Zo beschikken woningen in hoogbouwflats bijvoorbeeld niet over een tuin (eventueel een balkon of dakterras) waardoor meer gebruik gemaakt wordt van openbaar groen. Deze drukte op straat leidt ook tot

meer verkeersbewegingen in de (zeer) stedelijke gebieden van de gemeente. Dit kan eventueel leiden tot verkeersknelpunten.

Tot slot heeft hoogbouw impact op de 'skyline' van een gebied. In de gemeente Haarlemmermeer is geen sprake van beschermde stads- of dorpsgezichten, afgezien van in Spaarndam, waardoor geen beperkingen gelden. Het zicht op hoogbouw kan zowel positief als negatief worden ervaren door omwonenden. Tot slot kan hoogbouw ook zorgen voor meer windhinder of minder bezonning.

Uitbreiding ruimtebeslag
Ontwikkelingen waarbij niet ingezet wordt op hoogbouw, maar op een uitbreiding van het ruimtebeslag buiten het bestaand bebouwd gebied hebben te maken met relatief veel ruimte voor groen. Denk bijvoorbeeld aan tuinen en speelplekken. Zelfs de daken bieden mogelijkheden voor groen, maar deze daken kunnen ook ingezet worden om duurzame energie op te wekken. Dit biedt kansen voor een gezonde en duurzame woonomgeving.

Het nadeel van de toename van het ruimtebeslag buiten het bestaand bebouwd gebied is dat functies in het buitengebied (zoals landbouw of natuur) plaats moeten maken voor woningbouw. Hiermee gaat de landschappelijke kwaliteit achteruit. Daarnaast liggen de nieuwe woongebieden deels buiten het bereik van bestaande voorzieningen (denk aan winkels en OV-haltes). Dit vraagt om investeringen in nieuwe voorzieningen. De vraag is of in de nieuwe woongebieden voldoende draagvlak is voor rendabele voorzieningen.

Verdichting in de gemeente Haarlemmermeer
De gemeentelijke ambities om te bouwen zijn groot. Doordat het open polderlandschap behouden moet blijven en er in het buitengebied beperkingen bestaan voor bouwen (met betrekking tot luchthaven Schiphol) wordt er beperkt ingezet op uitleglocaties. Verdichten en inbreiden binnen de bestaande kernen wordt gezien als de manier om in de toekomst te voorzien in de behoefte aan woningen en ruimte voor recreatie en ontspanning. De gemeente is daarom bezig met het opstellen van een verdichtingsvisie, waarin de strategie op verdichting nader wordt uitgewerkt. Verdichten is geen doel op zich, maar een middel om het open landschap te behouden.

In de verdichtingsvisie wordt een strategie benoemd om, ondanks de verdichting, een prettig en veilig woonklimaat te behouden. Zo wordt er bijvoorbeeld ingezet op verschillende type woningen om te voorkomen dat een te eenzijdig aanbod gerealiseerd wordt. Daarnaast wordt ingezet op verschillende dichtheden. Sommige delen binnen de gemeente worden meer stads. Daar is het drukker, staan gebouwen dichter bij elkaar en zijn veel voorzieningen nabij. Deze plekken moeten goed bereikbaar zijn met de fiets en het openbaar vervoer. Hier wordt niet alleen ingezet op hoogbouw, maar bijvoorbeeld ook op compacte laagbouw, middenbouw en menging van verschillende bouwtypen en hoogbouw. Ook in het stedelijk gebied moet ruimte blijven voor groen, parken en pleinen.

Door een verdichtingsvisie op te stellen ontwikkelt de gemeente een strategie waarbij de nadelen van verdichting zo veel mogelijk voorkomen worden. Dit moet leiden tot een juiste samenhang van functies, zodat een prettig woon- en leefklimaat behouden blijft. Een aandachtspunt voor deze verdichtingsvisie is echter het realiseren van voldoende groen. De verdichting kan ten koste gaan van groen, water of pleintjes. Tegelijkertijd neemt de druk op bestaande groenvoorzieningen toe door de hogere bevolkingsdichtheid. Dit vraagt om slimme oplossingen die in de verdichtingsvisie

benoemd kunnen worden, denk bijvoorbeeld aan de inzet van groene daken of het creëren van groene binnentuinen. Tot slot dragen ontwikkelingen gericht op recreatie, zoals Park21, bij aan het realiseren van voldoende (groen)voorzieningen.

3.5.3 Conclusie

Verandering van woonmilieu

De verdichting leidt bij sommige woningbouwontwikkelingen tot sterke verandering van het woonmilieu. Met name hoogbouw kan ervoor zorgen dat het gebied een meer stedelijk karakter krijgt. Het is aan te bevelen om hiervoor in de omgevingsvisie de juiste kaders te stellen voor het stedelijk karakter van de woningbouwontwikkelingen. Hiervoor stelt de gemeente een verdichtingsvisie op waarmee de gemeente de impact van de woningbouw op het woonmilieu van de ontwikkeling en de omgeving in beeld brengt.

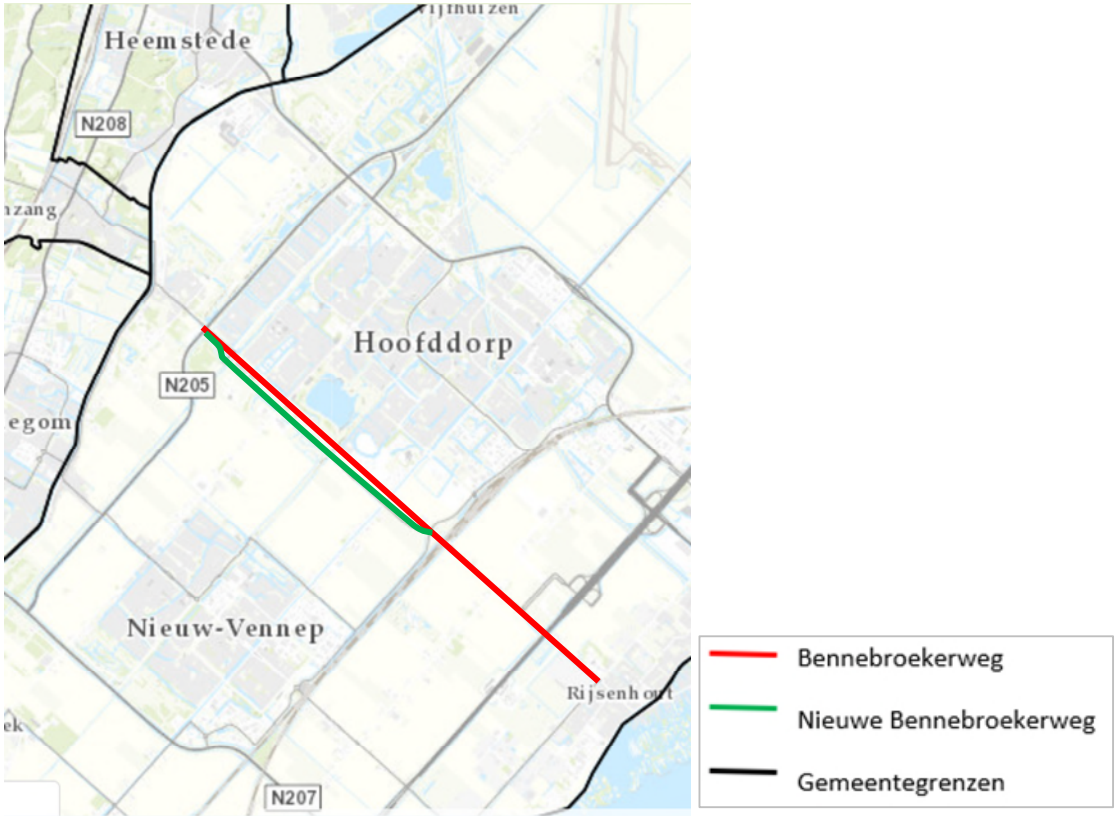
Druk op de openbare ruimte

Door de toevoeging van woningen binnen bestaande woningbouwontwikkelingen neemt de druk op de openbare ruimte toe. De toevoeging van woningen kan ten koste gaan van de ruimte voor groen, water of pleintjes. Ook wanneer de uitbreiding in de hoogte plaatsvindt, zal door de toename van het aantal inwoners de druk op de openbare ruimte toenemen. De noodzaak om buiten het stedelijk gebied voldoende groen en recreatiemogelijkheden te hebben neemt hierdoor toe.

4 Ontwikkeling Bennebroekerwegen

4.1 Inleiding

De Bennebroekerwegen vormen voor Hoofddorp, Nieuw-Vennep, de kernen naar het westen en kernen buiten de gemeente een belangrijke verbinding met de A4. De 'oude' Bennebroekerweg verbindt Zwaanshoek en Rijsenhout en is gelegen tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (zie onderstaand figuur). Deze Bennebroekerweg vormt daarmee de verbinding tussen de A4 en de N205. Ten zuidwesten van Hoofddorp ligt, parallel aan de Bennebroekerweg, de Nieuwe Bennebroekerweg. De Bennebroekerweg en Nieuwe-Bennebroekerweg worden voornamelijk gebruikt door verkeer van en naar Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Ongeveer 80% van het verkeer op de wegvakken bij de A4 is afkomstig uit deze twee kernen.



Figuur 4.1 De ligging van de Bennebroekerwegen

In het verleden zijn diverse plannen voor een nieuwe, verbeterde oost-westverbinding binnen Haarlemmermeer opgesteld. De provincie Noord-Holland heeft besloten alleen in te zetten op de opwaardering van de Bennebroekerwegen en af te zien van de plannen met de Duinpolderweg. Een infrastructurele ingreep is nodig vanwege de toenemende druk op het wegennet. Deze druk is het gevolg van de verwachte (autonome) groei van de gemeente en de ambities voor woningbouw en werkgelegenheid.

4.2 Knelpunten op de Bennebroekerwegen

Doorstroming op wegvakken

De Bennebroekerwegen hebben te maken met knelpunten in de doorstroming van het verkeer. Om deze knelpunten inzichtelijk te maken wordt er gekeken naar de I/C-verhouding. Dit is de verhouding tussen de intensiteit van het wegverkeer (I) ten opzichte van de capaciteit van een wegvak (C). Over het algemeen kan gesteld worden dat bij een I/C-verhouding van:

- 0,7 of lager geen congestie optreedt;
- 0,7-0,9 op bepaalde momenten congestie op kan treden, bijvoorbeeld in de spits;
- 0,9 of hoger er structurele filevorming optreedt.



Figuur 4.2 Referentiesituatie: I/C-verhoudingen in de ochtend



Figuur 4.3 Referentiesituatie: I/C-verhoudingen in de avond

Uit de twee bovenstaande figuren blijkt dat in de referentiesituatie zowel in de ochtend als in de avond I/C-verhoudingen van 0,8 voorkomen. Dit zijn de wegvakken waar knelpunten in de doorstroming ontstaan. Het gaat daarbij om de volgende wegvakken:

- 'Oude' Bennebroekerweg tussen de Spoorlaan en de Nelson Mandeladreef.
- Het verkeer rijdt hierdoor om via de Spoorlaan, waardoor ook op de Spoorlaan knelpunten ontstaan.
- Nieuwe Bennebroekerweg tussen de Spoorlaan en de Laan van Devon.

Om de doorstroming te verbeteren wordt onderzoek gedaan naar het verbeteren van de capaciteit op deze wegvakken. Hiervoor wordt een aparte procedure doorlopen. Een van de varianten die wordt onderzocht is de verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg naar 2x2 rijstroken, in plaats van 2x1 rijstrook. Een wegverbreding kan de doorstroming op de hiervoor genoemde knelpunten verbeteren. Om inzicht te krijgen in de effecten van een dergelijke verbreding zijn I/C-verhoudingen in de plansituatie doorgerekend. Dit betekent dat de I/C-verhoudingen zijn berekend in de situatie dat de weg verbreed is naar 2x2 rijstroken, waarbij ook rekening is gehouden met de

beoogde woningbouwontwikkelingen en toename van het aantal arbeidsplaatsen. Hieruit blijkt dat:

- Op de 'Oude' Bennebroekerweg (Spoorlaan - Nelson Mandeladreef) een maximale I/C-verhouding van 0,6 wordt berekend.
- Op de Spoorlaan een maximale I/C-verhouding van 0,7 voorkomt.
- Op de Nieuwe Bennebroekerweg (Spoorlaan - Laan van Devon) een maximale I/C-verhouding van 0,4 voorkomt.

Een verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg zorgt er naar verwachting voor dat minder verkeer zal omrijden via de Spoorlaan, waardoor ook hier de doorstroming verbetert. Mogelijk bieden andere te onderzoeken varianten een vergelijkbaar effect.

Doorstroming op kruispunten

Een verbreding van de wegvakken kan de doorstroming verbeteren. Dit betekent niet automatisch dat de bestaande kruispunten deze capaciteit ook aan kunnen. Naast de doorstroming op wegvakken is daarom ook de doorstroming op kruispunten onderzocht. Hieronder is weergegeven welke kruispunten een knelpunt vormen in de plansituatie (de situatie in 2030 waarin de ontwikkelingen zijn gerealiseerd en de Nieuwe Bennebroekerweg is verbreed naar 2x2 rijstroken).



Figuur 4.4 Doorstroming op kruispunten in de plansituatie (2030)

Uit bovenstaand figuur blijkt dat er in de plansituatie op vier kruispunten/rotondes knelpunten ontstaan in de doorstroming. Aanpassingen waarmee de capaciteit op deze kruispunten/rotondes verbetert dragen bij aan de doorstroming van het verkeer.

Verkeersveiligheid

Uit gegevens van Smart Traffic Accident Reporting (STAR) over verkeersongevallen blijkt dat er op de Bennebroekerwegen in de periode 2014-2020 weinig ongevallen zijn voorgekomen. De ongevallen die plaatsvinden zijn waarschijnlijk gerelateerd aan de congestie, omdat het aantal verkeersongevallen op het tracé Spoorlaan-Nelson Mandeladreef iets hoger zijn dan op de overige tracés. Ook op de kruising Nieuwe Bennebroekerweg – Hoofdweg Oostzijde komen relatief meer verkeersongevallen voor.

4.3 Effecten van de ontwikkelingen op de Bennebroekerwegen

De plannen voor de Bennebroekerwegen zijn nog in ontwikkeling. Hiervoor wordt een m.e.r.-procedure doorlopen. De effecten van de verschillende varianten op de fysieke leefomgeving worden hierbij onderzocht en beoordeeld. Er wordt gekeken naar de impact van de varianten op de leefomgeving, op basis waarvan vervolgens een voorkeursalternatief wordt gekozen. Het is dus nog niet zeker welke aanpassingen worden gedaan aan de Bennebroekerwegen. De getoonde I/C-verhoudingen geven echter een indicatie van de impact die een verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg kan hebben op de doorstroming van het verkeer.

In de m.e.r.-procedure voor de Bennebroekerwegen is het van belang om de verschillende ontwikkelingen in de gemeente mee te nemen, zodat de opschaling van de woningbouwontwikkelingen niet zal leiden tot nieuwe knelpunten. Hieronder wordt beschreven welk effect een aanpassing van de Bennebroekerwegen heeft op de leefomgeving.

Effecten op een veilige en gezonde fysieke leefomgeving

Een verbetering van de doorstroming op de Bennebroekerwegen leidt naar verwachting tot positieve effecten met betrekking tot milieu, gezondheid en verkeersveiligheid.

Bij filevorming worden uitlaatgassen geconcentreerd waardoor de luchtkwaliteit op dat moment verslechtert. Een slechte luchtkwaliteit kan leiden tot gezondheidsklachten. Zo kan een hoge concentratie fijnstof bijvoorbeeld leiden tot luchtwegklachten of hart- en vaatziekten. Daarnaast kan het continue optrekken en afremmen, wat bij filevorming hoort, tot overlast zorgen in de vorm van geluid. Geluidoverlast kan leiden tot gezondheidsklachten, zoals stress. Het verbeteren van de verkeersdoorstroming kan dergelijke overlast beperken waardoor positieve effecten ontstaan met betrekking tot het milieu en gezondheid.

Tot slot kan de ontwikkeling van de Bennebroekerwegen zorgen voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Zoals hiervoor is beschreven komen er relatief weinig verkeersongevallen voor. Maar de ongevallen die plaatsvinden zijn waarschijnlijk gerelateerd aan de filevorming, omdat de ongevallen voornamelijk op de overbelaste wegvakken plaatsvinden. Een verbetering van de doorstroming van het verkeer kan daarmee ook een positief effect hebben op de verkeersveiligheid.

Effecten op een goede omgevingskwaliteit

De ‘oude’ Bennebroekerweg is een oud polderlint. Een verbreding van deze Bennebroekerweg kan dit polderlint aantasten, waarmee een negatief effect ontstaat op de omgevingskwaliteit. Een verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg zal naar verwachting niet of nauwelijks effect hebben op de omgevingskwaliteit. Door de reeds aanwezige weg zal het landschap niet wezenlijk

veranderen. Wel kunnen licht negatieve effecten optreden omdat de biodiversiteit in de huidige wegbermen kan worden aangetast. Daar staat tegenover dat de nieuwe wegbermen zodanig ingericht kunnen worden dat de biodiversiteit wordt verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.

Effecten op een economisch vitale omgeving

Er blijkt uit de I/C-verhoudingen met betrekking tot een verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg dat een aanpassing van de weg en de kruispunten kan zorgen voor aanzienlijk meer capaciteit. Hiermee ontstaan positieve effecten op de doorstroming van het verkeer. De Bennebroekerwegen kunnen daarmee als ontsluitingsroute dienen voor ontwikkelingen zoals Hoofddorp-Zuid, Cruquiushof en Cruquius, Nieuw-Vennep West en Pionier Bols.

Effecten op een aantrekkelijke woonomgeving

Aanpassingen van de Bennebroekerwegen zal naar verwachting niet of nauwelijks effect hebben op de woonomgeving, omdat er geen aanpassingen plaatsvinden aan voorzieningen of de woningvoorraad.

4.4 Conclusie

Toekomstige aanpassingen aan de Bennebroekerwegen kunnen de doorstroming aanzienlijk verbeteren en ruimte creëren voor het verkeer dat ontstaat als gevolg van de beoogde ontwikkelingen in de gemeente Haarlemmermeer, maar ook in de regio. Een aanpassing van de weg kan zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer, maar kan ook verbeteringen teweegbrengen met betrekking tot de veilige en gezonde leefomgeving.

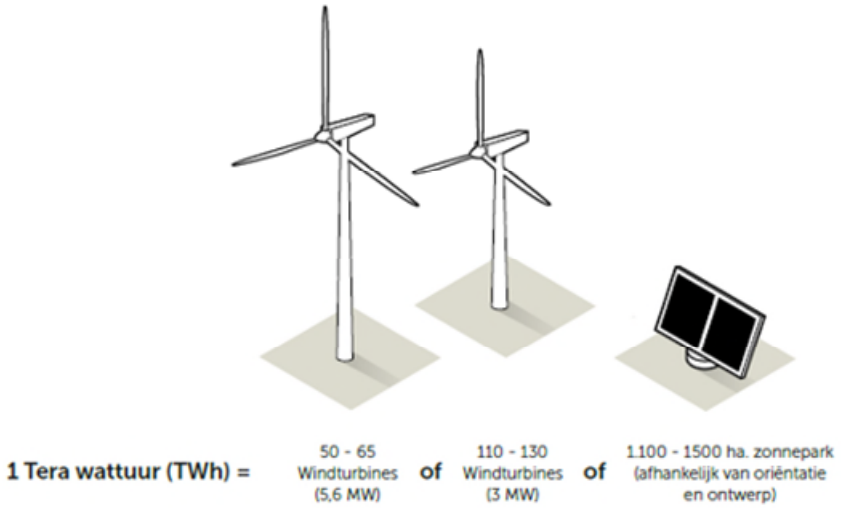
Ontwikkeling Bennebroekerwegen	Beoordeling
Veilige en gezonde fysieke leefomgeving	Positief
Goede omgevingskwaliteit	Neutraal
Economisch vitale omgeving	Positief
Aantrekkelijke woonomgeving	Neutraal

De ontwikkeling Bennebroekerwegen heeft raakvlak met de woningbouwontwikkelingen zoals beschouwd in hoofdstuk 3. De weg vormt een ontsluitingsroute voor de ontwikkelingen Hoofddorp-Zuid, Cruquiushof en Cruquius, Nieuw-Vennep West en Pionier Bols. Met het oog op de opschaling van deze woningbouwontwikkelingen ten opzichte van de structuurvisie is het voorkomen van knelpunten in de verkeersdoorstroming van belang. Niet alleen vanwege de verkeersituatie maar ook vanwege gezondheid, milieu en veiligheid.

5 Duurzame ontwikkeling

5.1 Inleiding

Nederland staat voor een grote opgave op het gebied van energie: de energietransitie. In het Klimaatakkoord is afgesproken om het gebruik van fossiele brandstoffen te verminderen en hernieuwbare energie op te wekken. De Regionale Energie Strategie (RES) is de Nederlandse uitwerking van het Klimaatakkoord. Er zijn in Nederland 30 energieregio's aangewezen. Deze energieregio's moeten zelf invulling geven aan hun bijdrage aan het nationale doel om in 2030 35 TWh hernieuwbare energie op te wekken voor de gebouwde omgeving.



1 TWh = 1000 Gigawattuur (GWh)

Figuur 5.1 Een indicatie van de omvang van de energieopgave (bron: RES Noord-Holland Zuid)

Concept-RES Noord-Holland Zuid

De gemeente Haarlemmermeer maakt onderdeel uit van de energieregio Noord-Holland Zuid. De energieregio Noord-Holland Zuid heeft inmiddels een concept-RES opgesteld[9]. Hierin zijn ruimtelijke, juridische, beleidsmatige en technische afwegingen gemaakt over de energiemix die per gemeente wenselijk en haalbaar is. In de concept-RES heeft de gemeente Haarlemmermeer een bod gedaan van 557 GWh voor 2030. Dit is inclusief de huidige duurzame energieopwekking van 140 GWh, en komt dus neer op 417 GWh extra energieopwekking voor 2030.

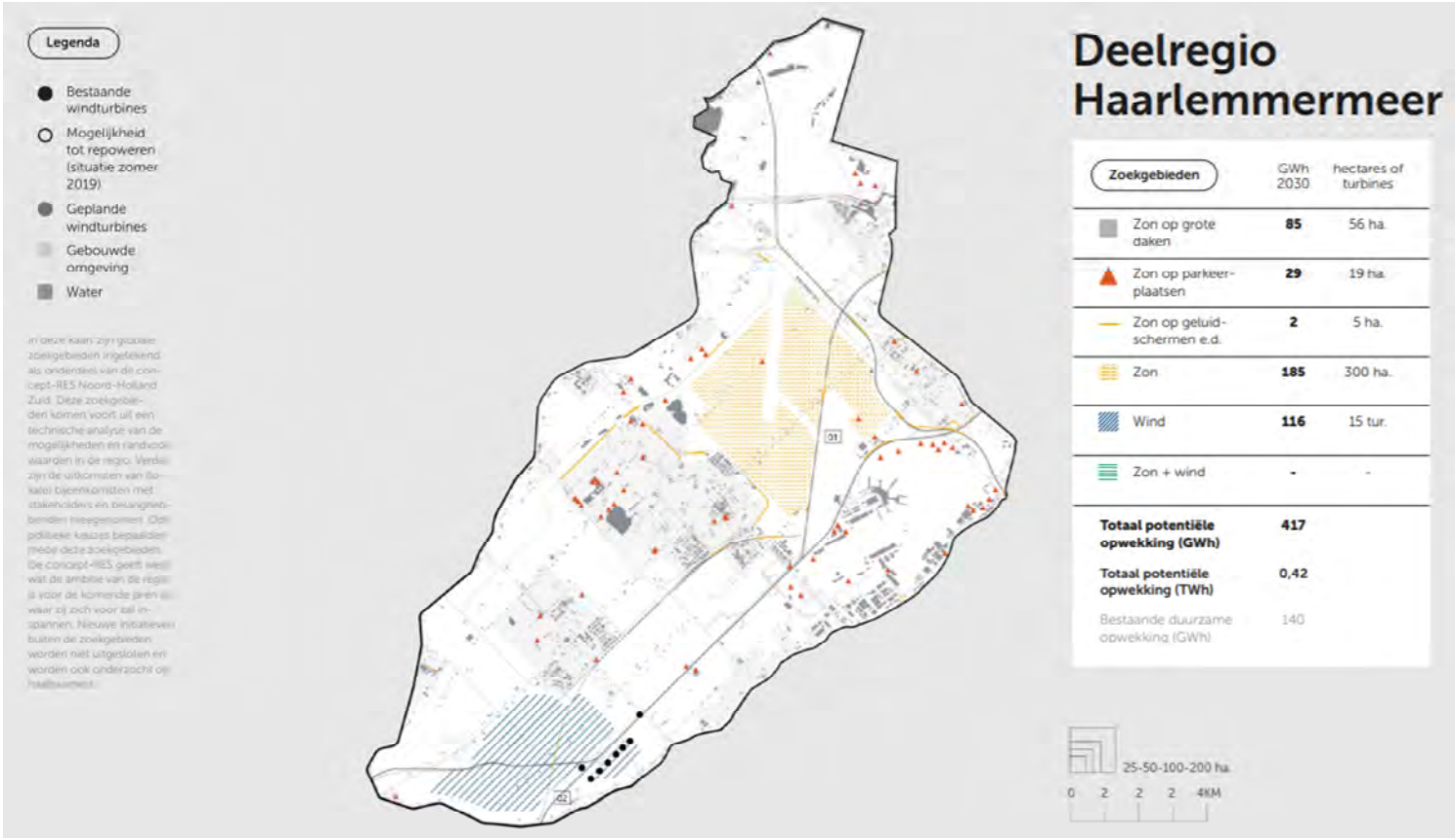
Dit bod van de gemeente Haarlemmermeer wordt deels ingevuld in de bebouwde omgeving door zonnepanelen te plaatsen op woningen en bedrijven, maar ook op andere onderdelen van de bebouwde omgeving, zoals geluidschermen. De bebouwde omgeving biedt echter onvoldoende ruimte om invulling te geven aan de volledige opgave uit de RES. Daarom zijn ook grootschalige

[9] Bij het schrijven van dit OER is uitgegaan van de concept-RES (d.d. 22 april 2020). Het college van de gemeente Haarlemmermeer heeft in de concept-RES een globaal zoekgebied aangewezen waarbinnen de mogelijkheden voor windturbines worden onderzocht. In de zomer van 2021 besluit de gemeenteraad over de zoekgebieden uit de concept-RES. De gemeenteraad is bevoegd een concreet zoekgebied aan te wijzen waarbinnen windturbines mogelijk zijn.

zoekgebieden voor zonne-energie en globale zoekgebieden voor windenergie in het buitengebied aangewezen. Het bod voor de opwekking van zonne-energie op land is gebaseerd op het Beleidskader zonneakkers waarmee de gemeenteraad van Haarlemmermeer het zoekgebied voor zon heeft vastgesteld.

Hieronder is de energieopgave vanuit de RES weergegeven. Uit de RES blijkt dat in de gemeente Haarlemmermeer 116 GWh (oftewel 28% van de opgave) in het bebouwde gebied wordt gezocht. De invulling van de overige opgave wordt in het buitengebied gezocht. Er wordt met de RES beoogd om 44% van de totale opgave voor de gemeente in te vullen met zonneakkers en 28% door middel van windenergie.

De zoekgebieden zijn gebaseerd op een technische analyse van de mogelijkheden en randvoorwaarden in de regio, de uitkomst van meerdere (lokale) ateliers met stakeholders en belanghebbenden en uiteindelijk een politieke keuze. De concept-RES is een dynamisch document en geeft de inspanning weer waarop de gemeente zich in de komende jaren voor inzet. Nieuwe initiatieven buiten de zoekgebieden worden in de toekomst niet uitgesloten en worden ook onderzocht op haalbaarheid.



Figuur 5.2 Globale zoekgebieden voor de energieopgave uit de concept-RES (bron: concept-RES Noord-Holland Zuid)

In de omgevingsvisie van de gemeente Haarlemmermeer wordt het bod uit de concept-RES overgenomen. Deze opgave is echter nog niet getoetst op de effecten die de opgave heeft op de leefomgeving. In het OER worden daarom de effecten van deze energieopgave onderzocht. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

1. De energieopwekking in de bebouwde omgeving.
2. Het realiseren van (grootschalige) zonneakkers.
3. De realisatie van windturbines.

Hieruit volgen kansen en risico's met betrekking tot de energieopgave en wordt advies gegeven hoe hiermee omgegaan kan worden in de omgevingsvisie.

Zonneladder gemeente Haarlemmermeer

Naast de RES heeft de gemeente Haarlemmermeer een Zonneladder opgesteld. Deze Zonneladder (zie figuur 5.3) geeft weer wat de voorkeurslocaties zijn voor de opwekking van zonne-energie, gebaseerd op ruimtelijke afwegingen. Hieruit blijkt dat bij voorkeur zonne-energie in de bebouwde omgeving wordt gerealiseerd.

1. Bebouwde omgeving: volle inzet.
    a. Woning- en bedrijfsdaken
    b. Geluidschermen, vangrails en wegdek
2. Bebouwde omgeving: nadere ruimtelijke kwaliteitstoets
    a. Gevels van gebouwen
    b. Andere locaties binnen de bebouwde omgeving, inclusief het luchthaventerrein.
3. Toekomstige bebouwde werkomgeving: tijdelijk inzetten
    a. Planologisch vastgelegde ruimtelijke reserveringen binnen LIB 4 zijnde toekomstige kantoor- en bedrijventerreinen en glastuinbouwconcentratiegebieden.
4. Dubbelgebruik bij infrastructuur: zorgvuldig inzetten met visie voor het geheel
    a. Grasbermen langs wegen en spoor
    b. Grastaluds van kunstwerken
    c. Geluidswallen
5. Kleinschalige locaties buitengebied (max. 2 hectare): beperkt inzetten
    a. Binnen agrarische bouwblokken
    b. Binnen aangewezen kleinschalige locaties binnen LIB 4
6. Grootschalige locaties buitengebied (>10 hectare): zorgvuldig inzetten met visie voor het gehele gebied.
    a. Binnen aangewezen zoekgebieden
    b. Mogelijke locatie in PARK21

Figuur 5.3 De zonneladder (bron: Beleidskader zonneakkers, gemeente Haarlemmermeer)

5.2 Energieopwekking in de bebouwde omgeving

Het bod uit de concept-RES

Van het bod uit de concept-RES is 28% beoogd in de bebouwde omgeving. Zonnepanelen moeten bij voorkeur op daken worden geplaatst en alleen indien nodig op land terecht komen.

In de concept-RES staat het volgende over de opgave in de bebouwde omgeving:

"Voor het benutten van de agrarische daken en andere bedrijfsdaken denkt Haarlemmermeer dat het haalbaar is om vóór 2030 circa 15% van het dakoppervlak voor zonne-energie in te zetten. Voor parkeerterreinen rond onder andere Schiphol denk de gemeente dat het haalbaar is om voor 2030 circa 20 hectare operationeel te hebben. De gemeente Haarlemmermeer wil de mogelijkheden onderzoeken om de zones langs infrastructuur in te zetten. Het gaat hierbij niet om een brede strook langs de snelwegen, maar alleen om zonnepanelen op taluds en bij op- en afritten van snelwegen. De gemeente Haarlemmermeer denkt dat het benutten van een oppervlakte van 25 hectare daarvan haalbaar is. In de wachtlandschappen - gebieden die op termijn bebouwd worden als bedrijventerrein of voor glastuinbouw – houdt de gemeente in verband met de complexiteit van de dynamiek rekening met een beperkt beschikbaar oppervlakte voor zonne-energie."

Effecten op een veilige en gezonde fysieke leefomgeving

Er worden beperkte effecten van zonne-energie in de bebouwde omgeving verwacht op aspecten zoals milieu, gezondheid en veiligheid. Het realiseren van zonne-energie kan wel effect hebben op het klimaat. De gemeente heeft namelijk ook te maken met een vergroeningsopgave. Groen heeft een verkoelend effect op de leefomgeving, waarmee hittestress (en de bijbehorende gezondheidsklachten) kan worden beperkt. Door (een groot deel van) de daken te gebruiken voor de opwekking van zonne-energie blijft er beperkte ruimte over voor het realiseren van groene daken. Wanneer ingezet wordt op zon op dak is het daarom van belang dat er in de openbare ruimte geïnvesteerd wordt in voldoende groen, om dit verkoelende effect alsnog te bewerkstelligen. Dit groen kan vervolgens ook bijdragen aan de gezondheid van bewoners omdat het uitnodigt tot bewegen en ontmoeten.

Effecten op een goede omgevingskwaliteit

De effecten van zonne-energie in de bebouwde omgeving op de omgevingskwaliteit is beperkt. Zonnepanelen op daken of overkappingen liggen niet of nauwelijks in het zicht. Daarnaast kunnen zonnepanelen geplaatst worden op objecten die er al zijn, zoals geluidschermen en vangrails. De plaatsing van deze zonnepanelen zal daarmee weinig impact hebben op de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Effecten op een economisch vitale omgeving

De beoogde energieopwekking in de bebouwde omgeving draagt bij aan het verduurzamen van de gemeente en kan de uitstoot van broeikasgassen verminderen. Dit brengt positieve effecten teweeg. Hiervoor moet echter wel de juiste infrastructuur aanwezig zijn. Niet alle energie die in de gebouwde omgeving wordt opgewekt wordt gelijk gebruikt. Het realiseren van zonne-energie in de bebouwde omgeving moet gepaard gaan met het vergroten van de opslagcapaciteit. Het gaat hierbij zowel om kleinschalige opslag (energie die overdag wordt opgewekt kan 's avonds worden gebruikt voor bijvoorbeeld verlichting), maar ook om opslag op grotere schaal (energie die in de lente en zomer wordt opgewekt moet opgeslagen worden om in de herfst en winter gebruikt te kunnen worden voor de warmtevraag). Indien de juiste infrastructuur aanwezig is, kan de

energieopwekking in de bebouwde omgeving een positieve bijdrage leveren aan het verduurzamen van de energiebalans.

Effecten op een aantrekkelijke woonomgeving

Er worden geen effecten verwacht ten aanzien van de aantrekkelijke woonomgeving.

5.3 Grootschalige zonneakkers

Het bod uit de concept-RES

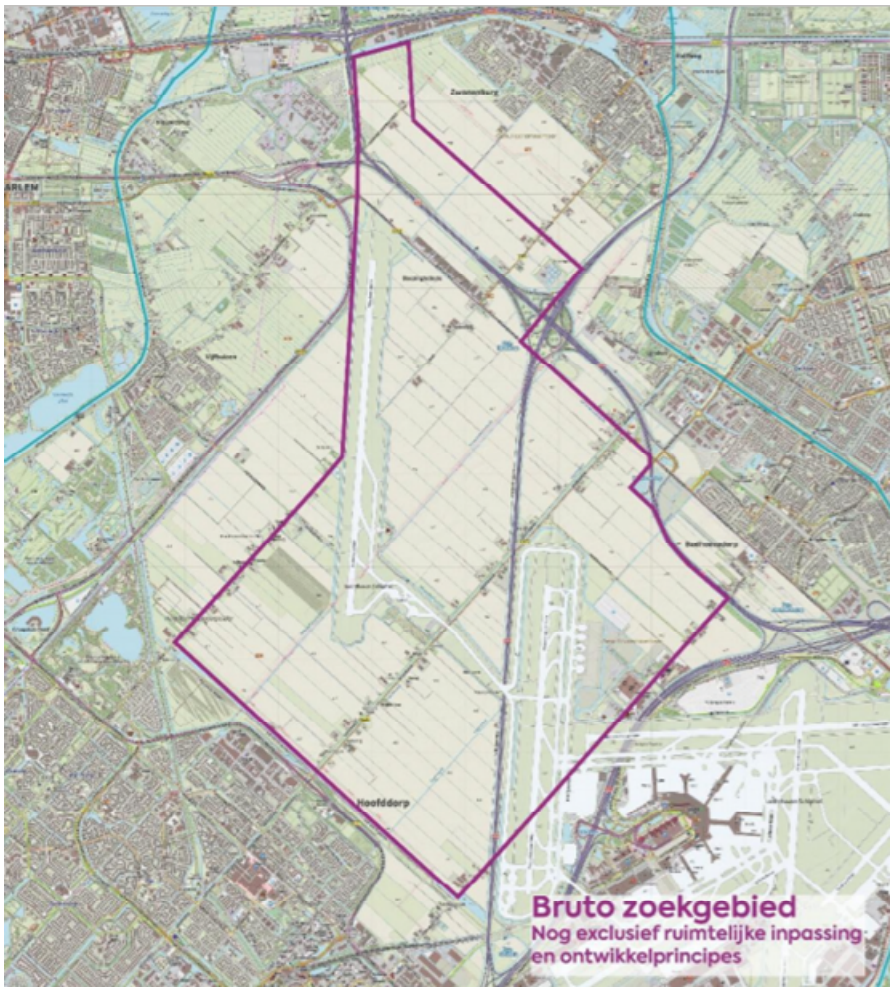
Het bod van de gemeente Haarlemmermeer in de concept-RES is van een dusdanig grote omvang dat het bod niet behaald wordt als er alleen zon op dak gerealiseerd wordt. Ook de laatste stap van de Zonneladder moet uit de kast gehaald worden: grootschalige locaties in het buitengebied (> 10 ha). In de concept-RES is de volgende afweging gemaakt met betrekking tot het globale zoekgebied voor zonne-energie:

"Haarlemmermeer kiest voor concentratie van zon op land in het zonnecarré: het zoekgebied rond het banenstelsel van Schiphol (1.000 ha bruto). Haarlemmermeer wil beginnen met een eerste fase van circa 300 hectare in een geconcentreerd gebied binnen het carré. Het gebied zal vanuit vliegtuigen zeer goed zichtbaar zijn en is het visitekaartje van Nederland. De inpassing van een zonneveld in dit gebied vraagt daarom ook om een samenhangend plan waarin begrenzingen duidelijk zijn aangegeven en oog is voor de ruimtelijke kwaliteit. Naast ruimte voor zon, spelen er andere belangen in het gebied, zoals de huidige landbouw, de aanwezige woningen, het uitloopgebied voor de aangrenzende kernen en de (langzaam verkeer) verbindingen door het gebied. Deze belangen gaan vóór de snelle ontwikkeling van een zonneveld."

Het zoekgebied voor grootschalige zonneakkers uit de concept-RES is verfijnd in het beleidskader zonneakkers. Hierin is onderstaande fasering opgesteld. De ruimte voor zonne-energie wordt gezocht in het zoekgebied zoals weergegeven in figuur 5.4.

Figuur 5.4 Fasering zonneakkers (bron: Beleidskader Zonneakkers)

	Grootschalige zonneakkers	Kleinschalige zonneakkers
Fase 1	Max. 150 ha	Max. 5 ha
Fase 2	Max. 400 ha	Max. 10 ha
Fase 3	Max. 600 ha	Max. 20 ha
Fase 4	Max. 750 ha	Max. 30 ha
Fase 5	Max. 850 ha	Max. 40 ha



Figuur 5.5 Bruto zoekgebied zonnecarré (bron: beleidskader zonneakkers)

Op het zoekgebied is één uitzondering mogelijk. Een zonneakker van beperkte omvang (maximaal 20 hectare) in Park21. Voorwaarde daarbij is dat het past binnen de ontwerpprincipes van Park21 en een meerwaarde vormt op het gebied van educatie, recreatie en natuurontwikkeling.

Gebiedsbeschrijving

Het gebied dat is aangewezen als zoekgebied zonneakkers kenmerkt zich als agrarisch landschap met polderlinten. Het gebied maakt onderdeel uit van de bufferzone tussen Amsterdam en Haarlem en wordt recreatief vooral gebruikt door fietsers en vliegtuigspotters. De openheid van Haarlemmermeer is hier goed te beleven. Hoewel het gebied met name agrarisch wordt gebruikt, heeft de agrarische sector hier ook te maken met belemmeringen. Vanwege ganzenoverlast voor de vliegtuigen, zijn er restricties voor het type gewas dat hier verbouwd kan worden en mogen er geen oogstresten op het veld blijven liggen. Mensen die hier wonen kunnen te maken hebben met geluidsoverlast van de vliegtuigen.

Effecten op een veilige en gezonde fysieke leefomgeving

Grootschalige zonne-akkers leiden niet direct tot effecten op dit thema. Mits zonneakkers geen negatief effect hebben op de verspreiding van geluid van vliegtuigen. Het inpassen van fiets- en wandelpaden is goed mogelijk.

Effecten op een goede omgevingskwaliteit

De realisatie van het zonnecarré kan het huidige landschap aantasten. Het landschap wordt minder open en het agrarische karakter van het gebied zal verdwijnen. Het zonnecarré kan gecombineerd worden met andere functies, bijvoorbeeld recreatie en natuurontwikkeling. Het gebied blijft interessant voor fietsers en vliegtuigspotters en het zonnecarré kan aansluiten op de bestaande landschappelijke structuur van polderlinten. Het gebied biedt daarnaast mogelijkheden om de biodiversiteit te vergroten omdat zonnevelden doorgaans goed te combineren zijn met natuurontwikkeling door de aanleg van watergangen met natuurvriendelijke oevers. Echter dient hierbij wel rekening gehouden te worden met de restricties voor vogels vanwege Schiphol; dit geldt voornamelijk voor ganzen.

Effecten op een economisch vitale omgeving

De realisatie van zonne-akkers zorgt voor een ander gebruik van de ruimte. De omvang van het agrarische areaal kan afnemen, maar een kleine afname leidt naar verwachting niet tot grote economische effecten. Wel is het van belang dat een koppeling wordt gemaakt tussen de energiesector en de landbouwsector. Zonneakkers bieden namelijk kansen voor agrarische ondernemers. Door duurzame energie op te wekken kan de bedrijfsvoering worden verbreed, waarmee een nieuwe inkomstenbron ontstaat. Lokaal eigenaarschap kan daarmee het draagvlak voor zonneakkers vergroten. De gemeente Haarlemmermeer heeft hiervoor het beleidskader ‘lokaal eigenaarschap in zon- en windprojecten’ opgesteld. Dit beleidskader sluit aan bij het klimaatakkoord en de RES, waarin lokaal eigenaarschap als belangrijke voorwaarde wordt genoemd bij de ontwikkelingen van zonnepanelen en windturbines op land.

Daarnaast kunnen zonneakkers gecombineerd worden met gewasteelt. Dit is echter niet voor alle soorten gewassen mogelijk. Het is aan te bevelen dit verder te onderzoeken en dit mee te nemen bij het bepalen van de gebruiksmogelijkheden binnen dit zoekgebied. Negatieve effecten op dit thema kunnen hiermee verminderd worden.

Effecten op een aantrekkelijke woonomgeving

Grootschalige zonne-akkers leiden doorgaans tot aantasting van landschappelijke kwaliteiten. In de huidige situatie zijn deze kwaliteiten en de gebruiksmogelijkheden in dit gebied reeds beperkt door de aanwezigheid van Schiphol.

5.4 Windturbines

Het bod uit de concept-RES

Windturbines kunnen een grote bijdrage leveren aan het vergroenen van de energievoorziening. In tegenstelling tot zonnevelden zijn windturbines in staat om in alle seizoenen een aanzienlijke hoeveelheid energie te genereren, met name in een open landschap zoals in de gemeente Haarlemmermeer, niet heel ver van de Noordzee. In de concept-RES is een globaal zoekgebied aangegeven waarbinnen wordt onderzocht of er ruimte is voor maximaal 15 windturbines (totaal goed voor 116 GWh). Deze zouden kunnen voorzien in ongeveer 28% van de opgave voor duurzame energie. In de structuurvisie is de zuidkant van de gemeente al aangewezen als plek

waar de meeste mogelijkheden voor windturbines liggen. Dit is in lijn met het globale zoekgebied uit de concept-RES.

Gebiedsbeschrijving

Het globale zoekgebied voor windturbines betreft het zuidoostelijk deel van Haarlemmermeer. Het gebied is voornamelijk in gebruik als agrarisch gebied. Er zijn verschillende boerderijen en woningen en dorpen in het gebied aanwezig. Langs de A4 zijn reeds 8 windturbines gerealiseerd. Onderstaande figuur toont het zicht op een deel van deze windturbines vanaf de Rijnlanderweg.



Figuur 5.6 De bestaande windturbines in het landschap vanaf de Rijnlanderweg

Effecten op een veilige en gezonde fysieke leefomgeving

Windturbines kunnen een negatieve impact hebben op de gezondheid wanneer ze nabij woningen worden geplaatst. De bewegende schaduwen die ontstaan door het draaien van de wieken (slagschaduw) kan leiden tot overlast bij omwonenden. Daarnaast ontstaat door de draaiing van de wieken geluid. Overdag kan dit geluid overstemd worden door andere geluiden en is ’s nachts beter hoorbaar. Dit continue geluid kan als overlast worden ervaren en zelfs leiden tot gezondheidsklachten door stress of slapeloosheid. Of deze negatieve gezondheidseffecten optreden wordt onder andere bepaald door de plaatsing van de windturbines. Bij de locatieafweging kunnen de gebieden nabij woningen uitgesloten worden om de negatieve effecten van windturbines te beperken.

Effecten op een goede omgevingskwaliteit

Het realiseren van maximaal vijftien windturbines in een open gebied tast de omgevingskwaliteit aan. Windturbines kunnen ook de vogelpopulatie en vleermuispopulatie aantasten. Bij de opstelling van windturbines dient rekening gehouden te worden met vliegroutes van (akker)vogels en vleermuizen. Maatregelen zoals het donker schilderen van de wieken kan bijdragen aan het verminderen van deze effecten voor vogels.

Effecten op een economisch vitale omgeving

De windmolens leveren een aanzienlijke bijdrage aan de energieopgave van de gemeente. Daarnaast nemen de windturbines weinig ruimte in waardoor energieopwekking gecombineerd kan worden met andere functies. Rond windmolens is akkerbouw en landbouw nog goed mogelijk. Net als bij zonneakkers kan lokaal eigenaarschap van windturbines het draagvlak vergroten. Hiervoor is het beleidskader 'lokaal eigenaarschap in zon- en windprojecten' opgesteld.

Effecten op een aantrekkelijke woonomgeving

Windturbines hebben geen effect op de woningvoorraad of voorzieningen. De milieueffecten van windturbines op omwonenden (zoals geluid en slagschaduw) zijn meegenomen in de beoordeling van een veilige en gezonde leefomgeving. Een ander nadeel van windturbines is horizonvervuiling. De horizon is al aangetast door de huidige windturbines. Indien nieuwe windturbines in de nabijheid van de bestaande turbines worden gerealiseerd, blijft het effect op horizonvervuiling beperkt. De eventuele nieuwe turbines dienen zo goed mogelijk in het landschap te worden ingepast.

5.5 Conclusie

Beoordeling op de vier thema's

	Beoordeling energieopwekking in bebouwde omgeving	Beoordeling zonnecarré	Beoordeling windturbines
Veilige en gezonde fysieke leefomgeving	Neutraal	Neutraal	Licht negatief
Goede omgevingskwaliteit	Neutraal	Licht negatief	Negatief
Economisch vitale omgeving	Positief	Positief	Positief
Aantrekkelijke woonomgeving	Neutraal	Neutraal	Licht negatief

Energie in de bebouwde omgeving

De opwekking van zonne-energie in de bebouwde omgeving leidt niet tot wezenlijke effecten op de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Wel kan er een bijdrage geleverd worden aan het vergroenen van de energiebalans waardoor een positieve beoordeling is gegeven op 'economisch vitale omgeving'.

Zonnecarré

De realisatie van een zonnecarré in het buitengebied van de gemeente kan het landschap aantasten. Het gebied wordt minder open en het agrarische karakter zal verdwijnen. Dit heeft een negatieve impact op de leefomgeving. Daarentegen bestaan er mogelijkheden om het zonnecarré te koppelen met natuurontwikkeling en recreatie. Hiermee ontstaan juist positieve effecten op 'goede omgevingskwaliteit'. Deze effecten zorgen er samen voor dat een neutrale beoordeling is gegeven. Het zonnecarré kan een significante bijdrage leveren aan de energietransitie waardoor een positieve beoordeling is gegeven voor 'economisch vitale omgeving'.

Globaal zoekgebied windturbines
Tot slot is er in de gemeente Haarlemmermeer een globaal zoekgebied voor windenergie aangewezen. Windturbines zijn van veraf te zien en kunnen daardoor het open landschap in dit gebied aantasten. Dit leidt tot een negatief effect op 'goede omgevingskwaliteit'. Daarnaast treden mogelijk negatieve effecten op doordat windturbines voor overlast kunnen zorgen in de vorm van geluidsoverlast en/of slagschaduw. Het is daarom van belang dat de windturbines niet te dicht bij de aanwezige woningen worden gerealiseerd. Wel kunnen windturbines een belangrijke bijdrage leveren aan de energietransitie. Daarmee ontstaan positieve effecten op de 'economisch vitale omgeving'.

Aandachtspunten en aanbevelingen

Draagvlak vergroten door lokale participatie
De noodzaak voor het overstappen naar duurzame energiebronnen is groot, maar ook de impact op de fysieke leefomgeving. Plannen voor windturbines en grootschalige zonneakkers stuiten regelmatig op lokaal bezwaar. Onderzoek heeft uitgewezen dat participeren in deze ontwikkelingen in de vorm van bijvoorbeeld coöperaties het draagvlak kan vergroten en de plannen voor duurzame energie kan versnellen. De gemeente Haarlemmermeer heeft een beleidskader opgesteld waarmee energieopwekking op land ten minste voor 50% in lokaal eigendom moet zijn. Het aandachtspunt voor de uitwerking is dan ook om dit beleidskader te verbinden met de ontwikkelingen die voortkomen uit het bod in de concept-RES.

6 Conclusie

Het OER heeft als doel om de ontwikkelingen uit de omgevingsvisie te beoordelen op de effecten op de fysieke leefomgeving. Aangezien er voor de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 al een MER is opgesteld, is in dit OER alleen onderzoek gedaan naar de ontwikkelingen die nieuw of veranderd zijn ten opzichte van de structuurvisie. Dit betekent dat verschillende woningbouwontwikkelingen, de ontwikkeling van de Bennebroekerwegen en de ontwikkelingen met betrekking tot energieopwekking zijn beoordeeld. De resultaten van deze beoordeling en de aandachtspunten en/of vervolgstappen voor de omgevingsvisie zijn hieronder weergegeven.

6.1 Overzicht van de beoordeling

6.1.1 Uitbreiding van woningbouwontwikkelingen

Effecten vanuit de omgeving

De omgevingsvisie benoemt voor diverse bestaande ontwikkelingen mogelijke uitbreiding van het woningbouwprogramma. Doordat het gaat om uitbreiding (verdichting) van de ontwikkeling, waarbij geen uitbreiding van het ruimtebeslag plaatsvindt ten opzichte van de structuurvisies, zijn de omgevingseffecten beperkt. Alleen voor de aspecten geluid en externe veiligheid kunnen effecten optreden door de toevoeging van woningen. Hiervoor zijn maatregelen te treffen. Bij sommige woningbouwontwikkelingen is de verwachting dat omgevingsgeluid relatief hoog blijft.

Ontwikkeling	Geluid		Externe veiligheid	
	Algemeen	Met maatregelen	Algemeen	Met maatregelen
Lisserbroek	Licht negatief	Neutraal	Neutraal	Neutraal
Pionier Bols	Licht negatief	Licht negatief	Licht negatief	Neutraal
Nieuw-Vennep West	Licht negatief	Neutraal	Licht negatief	Neutraal
Stadscentrum Hoofddorp	Licht negatief	Licht negatief	Neutraal	Neutraal
Hoofddorp-Noord	Negatief	Licht negatief	Licht negatief	Neutraal
Cruquiushof en Cruquius	Licht negatief	Neutraal	Neutraal	Neutraal
Hoofddorp-Zuid	Negatief	Licht negatief	Neutraal	Neutraal

Verkeer en verkeersgerelateerde effecten

De toename van het aantal beoogde ontwikkelingen ten opzichte van de structuurvisie leidt naar verwachting niet direct tot grote nieuwe knelpunten. Nader onderzoek is noodzakelijk om de capaciteit van kruispunten en rotondes inzichtelijk te krijgen. Hieruit volgen eventuele maatregelen die getroffen moeten worden om de capaciteit te vergroten.

De toename van woningaantallen ten opzichte van de structuurvisie laat niet het gehele beeld zien. Door de vele ontwikkelingen in de gemeente, maar ook daarbuiten, is de druk op het wegennet groot. In de omgevingsvisie zal gekeken moeten worden naar de totale verkeerssituatie. Dit betekent dat infrastructurele ingrepen nodig zijn om de doorstroming op het wegennet te waarborgen. De gemeente Haarlemmermeer heeft hiervoor verschillende onderzoeken lopen.

De toename van het aantal woningen ten opzichte van de structuurvisie leidt naar verwachting niet tot wezenlijke verschillen voor thema's zoals geluid en luchtkwaliteit, waar verkeer een belangrijke bron voor is. Wel kan deze verkeerstoename leiden tot een toename van stikstofdepositie. Dit geldt met name voor ontwikkelingen aan de westkant van Haarlemmermeer (zoals Lisserbroek, Nieuw-Vennep West en Cruquiushof). De verwachting is dat hiervoor (salderings)maatregelen nodig zijn. Hiervoor is een passende beoordeling opgesteld (zie bijlage II).

Effecten door verdichting van de woningbouwontwikkelingen

De verdichting leidt bij enkele woningbouwontwikkelingen (zoals Hoofddorp Noord en Centrum) tot sterke verandering van het woonmilieu. Met name hoogbouw kan ervoor zorgen dat het gebied een meer stedelijk karakter krijgt. De gemeente kan middels de verdichtingsvisie kaders stellen aan deze verdichtingsopgave. Hierbij moet ook de vergroeningsopgave in stedelijk gebied meegenomen worden. De verdichtingsvisie kan een afwegingskader bieden voor verschillende functies (zoals wonen, werken en groen) waarmee een prettig woonklimaat behouden kan worden.

6.1.2 Ontwikkeling Bennebroekerwegen

Een aanpassing van de Bennebroekerwegen kan de doorstroming aanzienlijk verbeteren en daarmee meer ruimte creëren voor het verkeer dat ontstaat als gevolg van de beoogde ontwikkelingen. Daarnaast kan een betere doorstroming ook zorgen voor een verbetering van het milieu, gezondheid en de veiligheid.

Ontwikkeling Bennebroekerwegen	Beoordeling
Veilige en gezonde fysieke leefomgeving	Positief
Goede omgevingskwaliteit	Neutraal
Economisch vitale omgeving	Positief
Aantrekkelijke woonomgeving	Neutraal

6.1.3 Duurzame ontwikkeling

De gemeente Haarlemmermeer heeft een bod gedaan in de concept-RES. De effecten op de leefomgeving van dit bod zijn in beeld gebracht. Over het algemeen biedt de opwekking van duurzame energie een nieuw verdienmodel, waardoor economische kansen kunnen worden benut. De realisatie van een zonnecarré en windturbines hebben daarentegen wel een negatieve impact op het landschap. Voor beide ontwikkelingen geldt echter dat er mogelijkheden bestaan voor gecombineerd ruimtegebruik met de landbouwsector. Wanneer deze ontwikkelingen in lokaal eigendom zijn en omwonenden kunnen profiteren van de energieopwekking zal dit het draagvlak ten goede komen. Dit is nader uitgewerkt in het beleidskader 'lokaal eigenaarschap in zon- en windprojecten'. Tot slot kunnen windturbines leiden tot negatieve effecten door geluid of slagschaduw. Deze effecten treden echter alleen op in de directe omgeving van de windturbines. De turbines zijn daarom mogelijk beoogd in gebieden waar relatief weinig mensen wonen.

	Beoordeling energieopwekking in bebouwde omgeving	Beoordeling zonnecarré	Beoordeling windturbines
Veilige en gezonde fysieke leefomgeving	Neutraal	Neutraal	Licht negatief
Goede omgevingskwaliteit	Neutraal	Licht negatief	Negatief
Economisch vitale omgeving	Positief	Positief	Positief
Aantrekkelijke woonomgeving	Neutraal	Neutraal	Licht negatief

6.2 Algehele aandachtspunten en aanbevelingen

De effectbeoordeling leidt tot locatie specifieke aandachtspunten (denk bijvoorbeeld aan geluidsmaatregelen op projectniveau), maar er zijn ook aandachtspunten te benoemen die voor de gehele gemeente gelden. Deze aandachtspunten worden hieronder toegelicht. Het advies is om deze gemeentebrede aandachtspunten vast te leggen in de omgevingsvisie of nader uit te werken in het omgevingsplan of een programma.

6.2.1 Ambities voor groen en recreatie binnen de gemeente

Met de omgevingsvisie wordt ingezet op vergroening. Dit stond ook al in de structuurvisie. Daarmee blijft de opgave staan, maar de toename van de woningaantallen ten opzichte van de structuurvisie leidt ertoe dat de vraag naar groen toeneemt. Daarmee is ook de vergroeningsopgave in de omgevingsvisie groter dan in de structuurvisie. De inzet op vergroening van de gemeente leidt op verschillende manieren tot positieve effecten. Ten eerste draagt groen bij aan een gezonde leefomgeving. Uit de effectbeoordeling in dit OER is gebleken dat de milieudruk in stedelijke gebieden kan toenemen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidbelasting), waarmee de kans op negatieve gezondheidseffecten toeneemt. Het realiseren van voldoende groenvoorzieningen kan daarentegen juist een positieve bijdrage leveren aan een gezonde leefomgeving. Groen nodigt namelijk uit tot recreatie en beweging (denk aan wandelen en fietsen). Groene zones in stedelijke gebieden bieden rust, ruimte en recreatiemogelijkheden dichtbij huis, waarmee de gezondheid van omwonenden kan worden verbeterd.

Naast deze gezondheidseffecten heeft groen ook een positief effect op de omgevingskwaliteit. Groen is belangrijk voor klimaatadaptatie. Door klimaatverandering worden vaker hogere temperaturen, maar ook hevige regenbuien verwacht. Groen heeft enerzijds een verkoelend effect op warme dagen, anderzijds draagt groen bij aan een betere infiltratie van hemelwater in de bodem waarmee wateroverlast kan worden voorkomen. Het toevoegen van groen- en waterstructuren kan daarnaast leiden tot een toename van de biodiversiteit. Bijvoorbeeld in de vorm van bloemrijke bermen en akkerranden. Dit heeft vervolgens weer een positief effect op de organische bodemkwaliteit.

Tot slot kan een toevoeging van recreatiemogelijkheden in de gemeente bijdragen aan het verminderen van de recreatiedruk in Natura 2000-gebieden (met name de duingebieden ten westen van de gemeente). Ontwikkelingen, zoals Park21 en het Geniepark, bieden recreatieve

mogelijkheden voor de inwoners van Haarlemmermeer dichter bij huis, waardoor de gevoelige Natura 2000-gebieden ontlast kunnen worden.

Wat is hiervoor nodig?
De omgevingsvisie is een geschikt instrument om de noodzaak voor groen en recreatie te benoemen en hiervoor ambities en doelstellingen te formuleren. Voor grote locaties is het aan te bevelen om hier reeds in de omgevingsvisie al duidelijkheid te geven over de locatie en begrenzing. De kaders voor de verdere uitwerking kunnen daar ook een plek krijgen. Het omgevingsplan is het instrument om de daadwerkelijke begrenzingen, toegestane activiteiten en ontwikkelingen en verdere inrichting vast te leggen.

Voor kleinere parken kan door middel van het opstellen van een programma de opgave gemeentebreed opgepakt worden. Door bijvoorbeeld per kern een minimaal aantal hectare en ook het opnemen van een minimum aantal meters voor (wandel- en fiets) verbindingen vast te leggen en te onderzoeken waar uitbreiding nodig is, kunnen voor alle inwoners voldoende recreatiemogelijkheden gerealiseerd worden. Dit kan vervolgens per locatie verder uitgewerkt worden in het omgevingsplan.

6.2.2 Alternatieven voor autogebruik

Uit de effectbeoordeling blijkt dat er, als gevolg van de verschillende woningbouwontwikkelingen, een toename van verkeer wordt verwacht. Verkeer is een belangrijke bron van negatieve milieueffecten, zoals geluidbelasting, luchtverontreiniging en stikstofemissies. Hierdoor zullen maatregelen die leiden tot minder gemotoriseerd verkeer positieve effecten op de leefomgeving teweegbrengen. Dergelijke maatregelen zijn bijvoorbeeld:

1. Uitbreiding of aanpassing van het OV-netwerk. Denk bijvoorbeeld aan het realiseren van nieuwe OV-haltes of routes, maar ook aan het verhogen van de frequentie op bepaalde verbindingen. Door een robuust OV-netwerk te realiseren zullen naar verwachting meer mensen de auto laten staan en met het openbaar vervoer naar hun bestemming reizen.
2. De bereikbaarheid van bestaande stations kan verbeterd worden. Denk bijvoorbeeld aan de aansluiting op het fietsnetwerk en het bieden van voldoende deelvoorzieningen (zoals deelfietsen). Ook hiermee worden mensen gestimuleerd om met het openbaar vervoer te reizen in plaats van met de auto. Hierbij kan bijvoorbeeld ingespeeld worden op de ontwikkeling van Schiphol Trade Park en de mogelijke doortrekking van de Noord/Zuidlijn.
3. Het autogebruik kan ontmoedigd worden. Denk hierbij aan strengere parkeernormen en autoluwe of -vrije gebieden. Doordat het autogebruik minder aantrekkelijk wordt gemaakt zullen mensen naar verwachting eerder kiezen voor een alternatieve vervoerswijze.
4. Het stimuleren van fietsgebruik door het aantrekkelijk maken daarvan, denk aan aantrekkelijke, veilige en snelle verbindingen en goede stallingsmogelijkheden.

Wat is hiervoor nodig?
Om het autogebruik te ontmoedigen en kwalitatief hoogwaardige alternatieven te bieden worden de volgende aanbevelingen gedaan:

1. In samenwerking met buurgemeenten, Vervoerregio Amsterdam en provincies kan een visie op het openbaar vervoer worden opgesteld. Welke verbindingen missen nog of kunnen verbeterd worden.
2. Ook binnen de eigen gemeente kan geïnventariseerd worden waar aanpassingen en uitbreidingen van het fiets-, wandel- of OV-netwerk nodig zijn. Hierbij kan ingespeeld worden op de beoogde woningbouwontwikkelingen door deze te ontsluiten met kwalitatief goede alternatieven ten opzichte van de auto.
3. Parkeerbeleid kan ingezet worden om autogebruik te ontmoedigen. In hoog stedelijke gebieden, waar voldoende OV-voorzieningen aanwezig zijn, kunnen lage parkeernormen (bijvoorbeeld 0,5 parkeerplaats per woning) duidelijk maken dat in deze gebieden verplaatsingen met het OV de gewenste modaliteit is en er geen ruimte is voor de auto.

6.2.3 Autoluwe straten of wijken creëren

Naast het op grote schaal verminderen van de omvang van het autoverkeer kan ook op wijk- of gebiedsniveau de impact van autoverkeer verminderd worden. Door bijvoorbeeld autovrije straten of autoluwe wijken te creëren wordt de geluidbelasting en de luchtverontreiniging in de directe omgeving van woningen verminderd. Tegelijkertijd komt er ruimte vrij voor groen en water of voor speeltuinen en sportvoorzieningen. Met name in wijken met lagere dichtheden liggen hiervoor kansen.

Wat is hiervoor nodig?
Om geen parkeeroverlast te creëren is het nodig om centrale parkeergelegenheden te realiseren. Dit kan door aan de randen van straten of wijken grotere parkeervoorzieningen aan te leggen, in de vorm van parkeerhofjes of pleinen. Bij de verdere uitwerking in het omgevingsplan kan dit vastgelegd worden.

6.2.4 Gemeentebrede aanpak voor stikstof

Uit de effectbeoordeling blijkt dat de realisatie van nieuwe ontwikkelingen en het verkeer dat daarmee gegenereerd wordt, kan leiden tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Dit kan leiden tot aantasting van natuurlijke waarden in deze gebieden.

Wat is hiervoor nodig?
Ten eerste kan ingezet worden op het verminderen van stikstofemissies binnen de gemeente. Zo kunnen er bijvoorbeeld eisen gesteld worden aan de werktuigen die gebruikt worden in de bouw. Ook de eerdergenoemde maatregelen met betrekking tot het beperken van (auto)verkeer kunnen bijdragen aan een vermindering van stikstofemissie. In de omgevingsvisie kan een ambitie worden opgenomen om de stikstofuitstoot tot 2030 met een bepaald percentage te verminderen.

De gemeente zou daarnaast kunnen inzetten op een Programma Stikstof. Nieuwe ontwikkelingen en salderingsmaatregelen kunnen hierin worden vastgelegd. Met een dergelijk programma kan de stikstofproblematiek gemeentebreed worden opgepakt.

6.3 Monitoring en evaluatie

In de omgevingsvisie worden ambities en doelstellingen vastgelegd. Door middel van monitoring kan inzicht verkregen worden of de gemeente op koers ligt om deze doelstellingen en ambities te halen. De gemeente kan hiermee tijdig bijsturen wanneer knelpunten ontstaan of een doelstelling niet behaald dreigt te worden.

De volgende effecten en maatregelen zijn relevant om te monitoren:

- De verkeerssituatie in de gemeente Haarlemmermeer. Met name de verkeersgeneratie van de woningbouwontwikkelingen en de verkeersafwikkeling op de Bennebroekerwegen.
- Het aandeel duurzame energieopwekking. De voortgang van plannen en de realisatie van zonnepanelen en windturbines zijn belangrijke parameters om te bepalen of de energiedoelstellingen gehaald worden. De RES zal daarnaast elke twee jaar herzien worden.
- De vergroeningsopgave kan gemonitord worden. Hoeveel groen wordt er daadwerkelijk gerealiseerd? Door in de omgevingsvisie een streefwaarde op te nemen kan getoetst worden of deze streefwaarde in elke wijk of buurt wordt behaald.
- De emissie van stikstof kan geregistreerd worden middels een Programma Stikstof. Hiermee kan gemonitord worden hoeveel ontwikkelruimte er in de gemeente aanwezig is. De provincie Noord-Holland heeft daarnaast plannen voor een Regionaal Stikstofregistratiesysteem.

Bijlage I: overzicht van ontwikkelingen

Ontwikkeling in Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 of Structuurvisie Haarlemmerliede en Spaarnwoude 2035	Planologische procedure	m.e.r.-procedure	Ontwikkeling in omgevingsvisie	Opgenomen in OER
Hoofddorp – De President en omgeving: 800 woningen; Hoofddorp-Zuid (Rooseveltpark, Lincolnpark 2e fase)	BP[10] Hoofddorp Lincolnpark fase 1 (225 woningen); BP Hoofddorp Nassaupark. Besluitvormingsproces gaande.	MER SV	Toevoeging van 1.130 woningen	✓
Hoofddorp-Noord: 1700 woningen en 5600 woningen in fase 2	BP Hoofddorp Noord; WP[11] Hoofddorp Noord 1e wijziging; WP Hoofddorp Noord 2e wijziging. Slechts over een deel van de activiteit is formeel besloten.	MER SV	Hoofddorp-Noord korte termijn 540 woningen; Hoofddorp-Noord 2030-2040 met totaal 10.000 woningen	✓
Stadscentrum Hoofddorp (gedeeltelijk)	Besluitvormingsproces gaande.	m.e.r.-beoordeling; proces gaande	Ja, Stadscentrum Hoofddorp met 1.660 woningen	✓
Transformatie deel Graan voor Visch Zuid (Hoofddorp): 350-580 woningen	BP Hoofddorp Graan Voor Visch Zuid. Slechts over een deel van de activiteit is formeel besloten.	MER SV	Ongewijzigd	✗
Nieuw-Vennep (tot 2020, binnenstedelijk; o.a. De Pionier Bols)	Besluitvorming gaande voor Westerdreefkwartier; BP Nieuw-Vennep Sportveldweg 1-7; BP Nieuw-Vennep De Pionier geluidzone opheffing;	MER SV; m.e.r.-beoordeling t.b.v. Bestemmingsplan 'Nieuw-Vennep Sportveldweg 1-7'; m.e.r.-beoordeling De Pionier Bols	Ja, De Pionier Bols, met 1.800 woningen	✓

[10] BP staat voor bestemmingsplan.
[11] WP staat voor wijzigingsplan.

Ontwikkeling in Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 of Structuurvisie Haarlemmerliede en Spaarnwoude 2035	Planologische procedure	m.e.r.-procedure	Ontwikkeling in omgevingsvisie	Opgenomen in OER
Cruquiushof (tot 2020; 850 woningen ten zuiden van de N201 bij Cruquius)	Nog geen formeel besluit via bestemmingsplan of omgevingsvergunning.	MER SV	Ja, met 1.500 woningen	
Zwaansluis (na 2020) (nieuwe kern aan de Ringvaart, ergens tussen Zwaanshoek en Lisserbroek)	Geen besluit	MER SV	Vervallen	
Buiten Vennep (na 2020) (grote wijk in het water; lijkt op Nieuw-Vennep West)	Nog geen formeel besluit via bestemmingsplan of omgevingsvergunning.	MER SV	Ja, Nieuw-Vennep West met 3.000 woningen	
Lissersluis (na 2020; 1.150 woningen) (vergelijkbaar met Lisserbroek-Noord); Lisserbroek (na 2020; 1.000 woningen)	Nog geen formeel besluit via bestemmingsplan of omgevingsvergunning.	MER SV; m.e.r. in uitvoering	Ja, Lisserbroek (Noord en binnen Turfspoor) met 2.400 woningen	
Inbreiding bestaande polderlinten (100 woningen)	Niet direct relevant	MER SV	Beperkte uitbreiding	Vanwege beperkte omvang niet meegenomen
Buurderij, tussen Nieuw-Vennep en Zuidpunt (landgoederen, boomgaarden, wonen, recreatie en kleinschalige ondernemingen)	Geen besluit	MER SV	Vervallen	
Geniepark langs Geniedijk aan oostzijde Hoofddorp	Al in uitvoering	MER SV	Ongewijzigd	
Badhoevedorp 1900 woningen	Deels besloten.	MER SV; PlanMER Badhoevedorp-Lijnden-Oost	Ongewijzigd	
Waterplas als zoetwatervoorraad	BP Buitengebied Zuid Waterpiekberging	MER SV; Piekberging Haarlemmermeer, MER	Ongewijzigd	

Ontwikkeling in Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 of Structuurvisie Haarlemmerliede en Spaarnwoude 2035	Planologische procedure	m.e.r.-procedure	Ontwikkeling in omgevingsvisie	Opgenomen in OER
HOV-verbinding door westelijk deel polder; HOV tussen Spaarneziekenhuis en Hoofddorp-Centrum of tussen Spaarneziekenhuis via Hoofdddorp-Noord naar Schiphol; op langere termijn: HOV tussen Spaarneziekenhuis via west- en zuidzijde Hoofddorp en parallel aan A4 naar Schiphol	Nog geen formeel besluit via bestemmingsplan of omgevingsvergunning.	MER SV	Ongewijzigd	
Verdubbeling N205	Nog geen formeel besluit via bestemmingsplan of omgevingsvergunning.	MER SV	Ongewijzigd	
Verdubbeling Nieuwe Bennebroekerweg en aansluiting op A4 en N206	Nog geen formeel besluit via bestemmingsplan of omgevingsvergunning.	MER SV; m.e.r. wordt gestart	In veranderde vorm opgenomen, geen aansluiting op N206	
Oostflank ACT (Amsterdam Connecting Trade) luchtvaartgerelateerde logistieke bedrijvigheid. Drie delen: ACT A4 Zone West, ACT Schiphol Logistics Park (SLP) en ACT South East.	BP Rozenburg Schiphol logistics Park; WP Rozenburg Schiphol Logistics Park 1e wijziging; BP Hoofddorp A4 zone West 1e herziening.	MER SV; M.e.r.-beoordelingsnotitie voor Rozenburg SLP; MER Bestemmingsplan A4 Zone West	Ongewijzigd	
In Badhoevedorp omlegging A9 in combinatie met woningen / bedrijventerreinen / kantoorterreinen / (sport)voorzieningen / groengebieden	BP Badhoevedorp Catharinahoeve (voorontwerp)	MER SV	Ongewijzigd	
PrimAviera (glastuinbouw)	BP Rijsenhout PrimAviera 4	MER SV	Ongewijzigd	

Ontwikkeling in Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 of Structuurvisie Haarlemmerliede en Spaarnwoude 2035	Planologische procedure	m.e.r.-procedure	Ontwikkeling in omgevingsvisie	Opgenomen in OER
Downgraden Schipholweg	Nog geen formeel besluit via bestemmingsplan of omgevingsvergunning.	MER SV	Ongewijzigd	
Parallelle verbinding Sloterweg (Nieuwe Sloterweg)	Nog geen formeel besluit via bestemmingsplan of omgevingsvergunning.	MER SV		
Nieuwe weg om de Noord, met aansluiting op de A5	Nog geen formeel besluit via bestemmingsplan of omgevingsvergunning.	MER SV	Voorwaarde voor Hoofddorp-Noord lange termijn	
Verdubbeling N207	Nog geen formeel besluit via bestemmingsplan of omgevingsvergunning.	MER SV	Ongewijzigd	
PARK21	Nog geen formeel besluit via bestemmingsplan of omgevingsvergunning.	m.e.r. in uitvoering	Ongewijzigd	
Verdere ontwikkeling bedrijventerrein De Liede	BP De Liede; WP De Liede 1e wijziging	MER SV; M.e.r.-beoordelingsnotitie	Ongewijzigd	
Windmolenpark 20-40 MW zuidzijde polder	Traject Regionale Energie Strategie loopt	MER SV	Opgenomen	
Ontwikkelingen in Structuurvisie 2035, Haarlemmerliede en Spaarnwoude	Diverse	Geen MER bij SV; m.e.r.-beoordeling waterwoningen SpaarneBuiten; m.e.r.-beoordeling Sectorpark Halfweg	Ongewijzigd	

Bijlage II: passende beoordeling

Passende beoordeling

Omgevingsvisie Haarlemmermeer

projectnummer 0463238.100
definitief
14 december 2021

Understanding today.
Improving tomorrow.

Passende beoordeling

Omgevingsvisie Haarlemmermeer

projectnummer 0463238.100

definitief
14 december 2021

Auteur
A.M. Posthumus, Msc

Opdrachtgever
Gemeente Haarlemmermeer
Raadhuisplein 1
2132 TX Hoofddorp

.

datum vrijgave	beschrijving revisie	gecontroleerd	vrijgave
	definitief	C. Schellingen	J. Verhoeven

Inhoudsopgave

		Blz.
1	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel passende beoordeling	2
1.3	Leeswijzer	2
2	**Wettelijk kader**	**3**
2.1	Vogel- en Habitatrichtlijn	3
2.2	Wet natuurbescherming – Natura 2000	3
2.3	Wettelijk kader stikstof	4
2.3.1	Programma Aanpak Stikstof (PAS)	4
2.3.2	Spoedwet Aanpak Stikstof (SAS)	4
2.3.3	Verkeersbesluit 19 december 2019	5
2.3.4	Stikstofregistratiesysteem (SSRS)	5
2.3.5	Beleidslijn voor zeer geringe en tijdelijke stikstofdeposities	6
2.3.6	Toekomstige ontwikkelingen	6
3	**Situatie Natura 2000-gebieden**	**7**
3.1	Kennemerland-Zuid	8
3.1.1	Kenmerken	8
3.1.2	Instandhoudingsdoelen	9
3.1.3	Knelpunten	10
3.1.4	Autonome ontwikkeling	10
3.2	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck	12
3.2.1	Kenmerken	12
3.2.2	Instandhoudingsdoelen	12
3.2.3	Knelpunten	13
3.2.4	Autonome ontwikkeling	14
4	**Omgevingsvisie Haarlemmermeer – toets Wnb gebiedsbescherming**	**16**
4.1	Relevante keuzes die passend worden beoordeeld	16
4.1.1	Woningbouwprojecten	16
4.1.2	Aanpassing (Nieuwe) Bennebroekerweg	17
4.1.3	Realisatie zonneveld en windturbines	18
4.2	Bepalen van de potentiële effecten die kunnen optreden	19
4.3	Beoordeling effecten	23
4.3.1	Doel/beoordelingskader	23
4.3.2	Stadscentrum Hoofddorp, Hoofddorp-Zuid en Badhoevedorp	25
4.3.3	Cruquiushof en Cruquius, Bennebroekerdijk en Lisserbroek	28
4.3.4	De Pionier	30
4.3.5	Hoofddorp Noord	32
4.3.6	Nieuw-Vennep West	34
4.3.7	Realisatie 300 ha zonneveld rondom Schiphol	36

4.3.8 Realisatie windturbines (zuidzijde gemeente) 37

5 Conclusie 39
5.1 Resultaten van de beoordeling 39
5.2 Aanbevelingen 41

6 Bronnen 42

Bijlage 1 Definities storingsfactoren

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Haarlemmermeer stelt een omgevingsvisie op. De omgevingsvisie bevat het beleid voor de fysieke leefomgeving van de gemeente voor de komende jaren. Hiermee stelt ze de kaders voor toekomstige ontwikkelingen. Voordat de visie wordt vastgesteld, wordt een Omgevingseffectrapport (OER) opgesteld. Hierin wordt onderzocht wat de impact van de omgevingsvisie is op de leefomgeving.



Figuur 1.1. Ligging gemeente Haarlemmermeer.

De omgevingsvisie bevat nieuwe richtinggevende beleidskeuzes, waarvan het niet op voorhand is uit te sluiten dat deze -afzonderlijk of in samenhang- kunnen leiden tot significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Daarom dient op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) een passende beoordeling van de omgevingsvisie te worden opgesteld.

1.2 Doel passende beoordeling

De passende beoordeling (PB) is de wettelijke plantoets die hoort bij (kaderstellende) plannen waarvan de kans op significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden niet op voorhand uitgesloten kan worden. Het doel van de passende beoordeling is:

- Het in beeld brengen van de risico's op significante gevolgen op de instandhoudingsdoelen, c.q. de kans op aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-netwerk als gevolg van het nieuwe beleid uit de omgevingsvisie;
- Beschrijven van mitigerende maatregelen en/of beleidsaanpassingen die nodig zijn om significante gevolgen te voorkomen. Het gaat hier met name om aanbevelingen voor de uitwerking van de verdere (uitvoerings)besluiten (bijvoorbeeld omgevingsplan, omgevingsvergunning);
- Waar relevant: kansen op positieve effecten.

Het detailniveau van de passende beoordeling sluit aan bij het detailniveau van een omgevingsvisie. Gezien het abstracte karakter van de omgevingsvisie is de beoordeling meer op hoofdlijnen. Het betreft daarom met name een risico-inschatting.

1.3 Leeswijzer

De passende beoordeling is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 1 geeft de aanleiding en het doel van de passende beoordeling weer;
- Hoofdstuk 2 beschrijft beknopt het relevante wettelijke kader;
- Hoofdstuk 3 beschrijft de kenmerken, instandhoudingsdoelen, knelpunten en autonome ontwikkelingen van de voor deze passende beoordeling relevante Natura 2000-gebieden;
- Hoofdstuk 4 beschrijft de ontwikkelingen uit de omgevingsvisie die passend worden beoordeeld en toetst deze ontwikkelingen.
- Hoofdstuk 5 geeft de conclusie van de toetsing aan de Wnb-gebiedsbescherming weer en omvat aanbevelingen voor de Omgevingsvisie.

2 Wettelijk kader

2.1 Vogel- en Habitatrichtlijn

Twee Europese richtlijnen, de Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn(92/43/EEG), voorzien in de bescherming van belangrijke Europese natuurwaarden. De Europese Vogelrichtlijn (1979) regelt de bescherming van leefgebieden van Europees bedreigde en kwetsbare vogelsoorten. Met de Europese Habitatrichtlijn (1992) worden Europese (half-) natuurlijke habitats en bedreigde en kwetsbare dier- (andere dan vogels) en plantensoorten beschermd.

In dat kader zijn speciale gebieden aangewezen die beschermd moeten worden. Deze zogenaamde Vogel- en Habitatrichtlijngebieden vormen samen het Natura 2000-netwerk. De afzonderlijke gebieden worden ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. Het doel hiervan is om de aangewezen habitattypes en habitats van soorten in een gunstige staat van instandhouding te behouden of te herstellen. De lidstaten moeten maatregelen treffen om de kwaliteit van deze habitats en habitats van soorten niet te laten verslechteren en voorkomen dat er storende factoren optreden voor de soorten waarvoor de Natura 2000-gebieden zijn aangewezen. Het hoofddoel van Natura 2000 is het stoppen van de achteruitgang en de waarborging van de biodiversiteit in Europa.

2.2 Wet natuurbescherming – Natura 2000

Sinds 1 januari 2017 is het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn in de nationale Wet natuurbescherming (Wnb) overgenomen, in het onderdeel gebiedsbescherming. Vanuit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn zijn belangrijke bepalingen overgenomen. Eén van die bepalingen is het afwegingskader, inclusief compenserende maatregelen, zoals dat in artikel 6 van de Habitatrichtlijn staat. Het afwegingskader geeft aan op welke wijze besluitvorming plaats moet vinden voor plannen en projecten met mogelijke gevolgen voor beschermde natuurgebieden.

De essentie van het beschermingsregime voor de Natura 2000-gebieden is dat de duurzame instandhouding van soorten en habitats binnen de Europese Unie wordt gewaarborgd. De begrenzing van de Natura 2000-gebieden en de instandhoudingsdoelstellingen zijn vastgelegd in de (ontwerp-)aanwijzingsbesluiten voor de betreffende gebieden. Centraal in de aanwijzingsbesluiten staan de instandhoudingsdoelstellingen ten aanzien van leefgebieden en natuurlijke habitats en populaties van in het wild levende plant- en diersoorten waarvoor het betreffende gebied is aangewezen. De instandhoudingsdoelstellingen vormen de specifieke doelstellingen die in een gebied gelden en die de basis vormen voor een toetsing aan de kaders van de Wet natuurbescherming. Instandhoudingsdoelstellingen zijn gericht op het in gunstige staat van instandhouding brengen of houden van habitattypen en soorten. In de beheerplannen die voor elk Natura 2000-gebied worden opgesteld, wordt aangegeven hoe de beheerders deze doelen realiseren.

Bij het toetsen aan de instandhoudingsdoelen dient rekening te worden houden met “externe werking”. Dat wil zeggen dat niet alleen moet worden gelet op activiteiten binnen een Natura 2000-gebied, maar ook op activiteiten die buiten de grenzen van het betreffende Natura 2000-gebied worden uitgevoerd en een mogelijk effect hebben op Natura 2000-gebieden.

Een plan kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten (art. 2.8 lid 3 Wnb).

Het toetsingskader van de Wet natuurbescherming, onderdeel gebiedsbescherming kent de volgende procedurevarianten:
1. Er is zeker geen kans op significante gevolgen: geen vergunningplicht, plan is uitvoerbaar;
2. Er is een kans op significante gevolgen: passende beoordeling dient aan te tonen dat significante gevolgen uit te sluiten zijn voor een uitvoerbaar plan; (eventueel met ADC-toets = alternatieventoets + dwingende redenen van groot openbaar belang + compensatie als in de PB na het nemen van mitigerende maatregelen significant negatieve effecten nog steeds niet uit te sluiten zijn).

Omdat significante gevolgen niet zonder meer uit te sluiten zijn vanwege de stikstofdepositie-effecten, is de voorliggende toets opgesteld in de vorm van een passende beoordeling. Het referentiekader voor de toetsing wordt gevormd door de instandhoudingsdoelen voor de habitats en soorten waarvoor de binnen het invloedsgebied aanwezige Natura 2000-gebieden zijn aangewezen.

2.3 Wettelijk kader stikstof

2.3.1 Programma Aanpak Stikstof (PAS)

PAS staat voor het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft het Europees Hof van Justitie om advies gevraagd inzake een aantal pilotzaken om de juridische houdbaarheid van het PAS te toetsen. Naar aanleiding van de uitspraak van het Hof besloot de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 dat het PAS niet mag worden gebruikt als basis voor vergunningverlening. De Afdeling stelt dat de huidige motivering niet de wetenschappelijke zekerheid biedt dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor de natuur. Toestemming voor activiteiten die mogelijk schadelijk zijn voor Natura 2000-gebieden - vooruitlopend op toekomstige positieve gevolgen van maatregelen voor beschermde natuurgebieden - mag daarom vooraf niet meer worden gegeven. Dit kan consequenties hebben voor concrete vervolgbesluiten die in potentie kunnen leiden tot een toename van stikstofdepositie en daardoor mogelijk significant negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden tot gevolg hebben.

Met deze uitspraak zijn ook Bijlage 2 van het PAS, artikel 2 van het (vervallen) Besluit grenswaarden en artikel 2.12 van het Besluit natuurbescherming onverbindend verklaard.

2.3.2 Spoedwet Aanpak Stikstof (SAS)

De Spoedwet Aanpak Stikstof is verschenen in het Staatsblad (Staatsblad 2019, 517) van 30-12-2019. De Spoedwet aanpak stikstof, met uitzondering van artikel IX (heeft betrekking op Omgevingswet) is in werking getreden met ingang van 1 januari 2020.

De Spoedwet aanpak stikstof voorziet in aanvullende instrumenten om de stikstofproblematiek aan te pakken en moet nieuwe activiteiten met stikstofdepositie mogelijk maken. De Spoedwet voorziet in een permanente wijziging van onder andere de Wet natuurbescherming (Wnb):

- de vergunningplicht voor andere handelingen vervalt.
- de Wnb bepaalt niet langer dat ook een vergunning nodig is indien een project de kwaliteit van de natuur kan verslechteren of daarop een significant verstorend effect kan hebben (gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied). Het nieuwe artikel bepaalt eenvoudigweg dat het verboden is zonder vergunning een project te realiseren dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Door deze wijziging is er geen verslechteringstoets meer nodig. In paragraaf 4.1 is aangegeven dat er geen vervolgstappen nodig zijn volgend op de voortoets, dus ook geen verslechteringstoets.
- De Wnb maakt het mogelijk om categorieën van projecten aan te wijzen die significante gevolgen kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied maar niet vergunningplichtig zijn op grond van de Wnb als aan nadere regels is voldaan. De aanwijzing van die categorieën en het stellen van nadere regels gebeurt bij ministeriële regeling of bij provinciale verordening. Hiermee kunnen drempelwaardes worden ingevoerd. Bij het opstellen van dit natuurrapport zijn (nog) geen drempelwaardes vastgesteld.
- De Wnb krijgt een nieuw artikel; artikel 5.5a. Dat artikel voorziet erin dat projecten die significante gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden toch toestemming krijgen als zij stikstofdepositieruimte hebben gekregen. In het stikstofregistratiesysteem wordt stikstofdepositieruimte opgenomen die ontstaat als gevolg van een daling van stikstofdepositie door aanvullende bronmaatregelen. De stikstofdepositieruimte kan vervolgens aan nieuwe activiteiten worden toegedeeld, zodat aan die nieuwe activiteiten toestemming kan worden verleend. Het instellen van een dergelijk stikstofregistratiesysteem kan alleen bij ministeriële regeling. Bij het opstellen van dit natuurrapport is een dergelijk stikstofregistratiesysteem inmiddels ingesteld voor woningbouw en zeven specifieke MIRT-projecten[1].

2.3.3 Verkeersbesluit 19 december 2019

Met zijn brief van 13 november 2019 (Brief van 13 november 2019, nr. DGNVLG / 19260351) heeft het kabinet het maatregelenpakket voor de stikstofproblematiek in de woningbouw- en infrastructuursector bekend gemaakt. Eén van de maatregelen betreft: “het doorvoeren van een snelheidsverlaging overdag op autosnelwegen. De maximumsnelheid wordt overdag (van 6:00 - 19:00 uur) op alle autosnelwegen verlaagd naar 100 km per uur. Voor de wegen waar nu een maximumsnelheid van 120 of 130 km per uur geldt, blijft deze maximumsnelheid gelden in de avond en nacht (19:00 - 6:00 uur). Met het verkeersbesluit van 19 december 2019 is invulling gegeven aan voornoemd kabinetsbesluit. Per 16 maart 2020 is de snelheidsverlaging van kracht.

2.3.4 Stikstofregistratiesysteem (SSRS)

Vanaf 23 maart 2020 kan een natuurvergunning worden aangevraagd op basis van het stikstofregistratiesysteem. Dit geldt in eerste instantie voor de woningbouwprojecten en zeven

[1] MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

MIRT-projecten. Het stikstofregistratiesysteem is wettelijk verankerd in hoofdstuk 2 van de Regeling Natuurbescherming. Enkel voor projecten kan aanspraak gemaakt worden op stikstofruimte uit het SSRS. Voor plannen is dit niet mogelijk.

Via het stikstofregistratiesysteem worden per Natura 2000-gebied de effecten van stikstofmaatregelen geregistreerd. Voorwaarde voor het systeem is dat er eerst stikstofruimte is gecreëerd door maatregelen die de stikstofneerslag verminderen. Het stikstofregistratiesysteem is gevuld met de afname van de stikstofdepositie door de snelheidsverlaging. De verlaging overdag van de maximumsnelheid op autosnelwegen naar 100 km/uur is de maatregel die het snelst stikstofruimte oplevert. Vervolgens wordt een deel van die ruimte (maximaal 70%) besteed aan ruimtelijke ontwikkelingen. De overige 30% valt toe aan de reductie van stikstof en daarmee aan natuur. Het registratiesysteem zorgt er voor dat voor ieder Natura 2000- gebied in beeld komt welke beschikbare depositieruimte verdeeld kan worden bij de vergunningverlening, in eerste instantie voor woningbouw en een beperkt aantal grote wegenprojecten.

Met het stikstofregistratiesysteem is er aan de ene kant een afname van stikstofdepositie (door de snelheidsverlaging), waarvan de ruimte wordt opgespaard in een ‘spaarpot’, het SSRS. De toename van stikstofdepositie op natuur (door een project) wordt vervolgens gemitigeerd door middel van afboeking van stikstofruimte uit het SSRS.

2.3.5 Beleidslijn voor zeer geringe en tijdelijke stikstofdeposities

Voor kleine tijdelijke stikstofbijdragen tijdens de aanlegfase kan, onder bepaalde voorwaarden, gebruikt worden gemaakt van de ‘Beleidslijn voor zeer geringe en tijdelijke stikstofdeposities’ die recentelijk door Rijk en provincies (bevoegde gezagen vergunningverlening Wet natuurbescherming) is opgesteld.

De beleidslijn is toepasbaar op depositie als gevolg van uitstoot door mobiele werktuigen en ander materieel in de aanlegfase van projecten. Volgens de beleidslijn is er voor het aspect stikstof geen vergunning noodzakelijk wanneer de stikstofdepositie kleiner of gelijk is aan 0,05 mol N/ha/jaar gedurende maximaal twee jaar, of een equivalent hiervan, bijvoorbeeld 0,1 mol N/ha/jaar gedurende één jaar op een overbelast stikstofgevoelig habitat.

Daarnaast zijn overige voorwaarden van toepassing: het project mag niet leiden tot een verkeersaantrekkende werking en er mogen behalve stikstof geen overige effecten spelen.

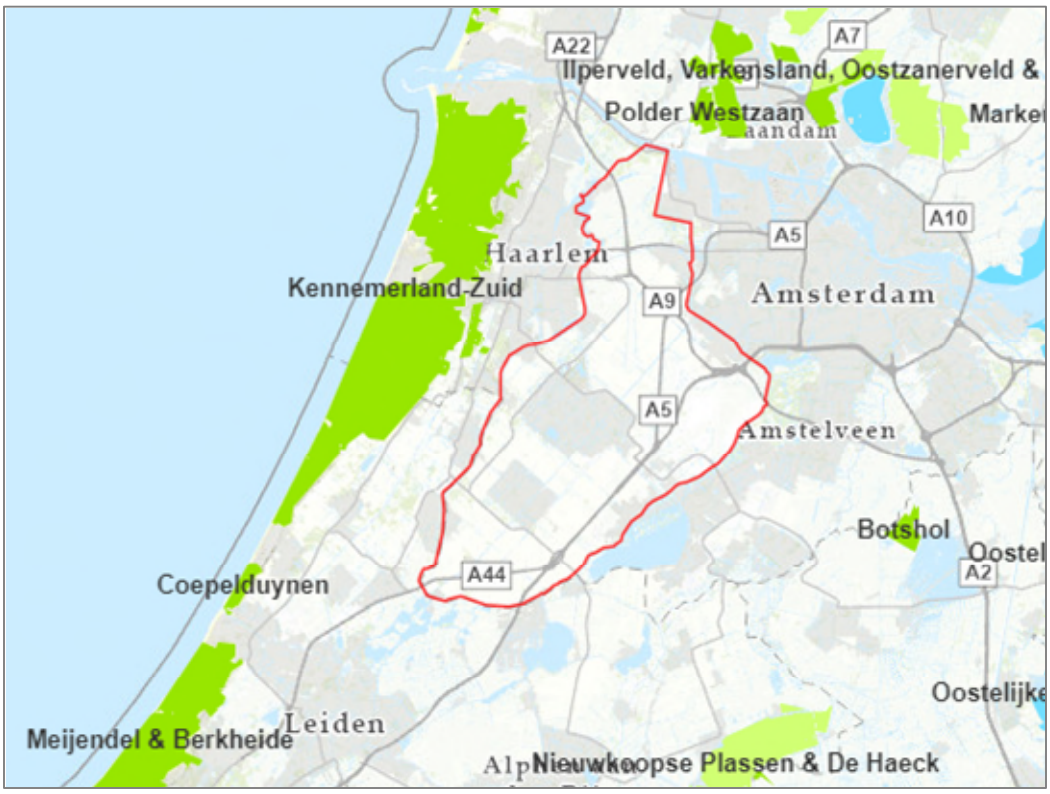
2.3.6 Toekomstige ontwikkelingen

In december 2020 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering aangenomen door de Tweede Kamer. Op 9 maart 2021 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel. In de wet, zoals die nu is opgesteld, zijn sloopwerkzaamheden en aanlegactiviteiten vrijgesteld van de Wnb-vergunningplicht voor wat betreft stikstof. De streefdatum om deze wet in werking te laten treden is 1 juli 2021.

3 Situatie Natura 2000-gebieden

Rond de gemeente Haarlemmermeer ligt een aantal Natura 2000-gebieden. Het betreft Kennemerland-Zuid, Coepelduynen, Meijendel & Berkheide, Nieuwkoopse Plassen & De Haeck, Botshol, Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske en Polder Westzaan (zie figuur 3.1). Kennemerland-Zuid en Nieuwkoopse Plassen & De Haeck zijn relevant voor voorliggende PB omdat op deze gebieden effecten niet uit te sluiten zijn. Dit is gebaseerd op:

- de afstand van de voorgenomen projecten tot de in de omgeving aanwezige Natura 2000-gebieden (zie paragraaf 4.1),
- de voorgenomen projecten en het invloedsgebied hiervan, er zijn vooral ontwikkelingen in het oostelijk, zuidelijk en westelijk deel van de gemeente (zie paragraaf 4.2)
- het gegeven dat er geen ecologische relaties zijn tussen het plangebied en de Natura 2000-gebieden ten noorden van het Noordzeekanaal die mogelijk via externe werking beïnvloed worden. Hierdoor zijn enkel Kennemerland-Zuid en Nieuwkoopse Plassen & De Haeck relevant bevonden voor voorliggende PB.



Figuur 3.1 De ligging van Natura 2000-gebieden in de omgeving van Haarlemmermeer.

Gezien de ligging zullen andere Natura 2000-gebieden buiten het invloedsgebied van de ontwikkelingen uit de Omgevingsvisie liggen. Polder Westzaan ligt weliswaar dichtbij Haarlemmermeer en is aangewezen voor de meervleermuis (net als Ilperveld e.o.), een soort die ook afhankelijk is van gebieden buiten het Natura 2000-gebied. Polder Westzaan/ Ilperveld e.o. fungeren als foerageergebied voor de meervleermuis. In de nabijheid van die Natura 2000-

gebieden zijn de kolonies aanwezig (Provincie Noord-Holland, z.d. (a)). Er is geen duidelijke ecologische relatie tussen Polder Westzaan/Ilperveld e.o. en het plangebied. De Ringvaart rondom de gemeente Haarlemmermeer heeft (mogelijk) een functie als vliegroute en foerageergebied voor de soort, maar de Ringvaart wordt (gezien de locaties van de voorgenomen ontwikkelingen) op geen enkele manier beïnvloed.

Alleen stikstofdepositie en aanvaringsslachtoffers (meervleermuis en (niet-) broedvogelsoorten) bij windturbines tijdens de gebruiksfase kunnen effecten hebben op natuurgebieden op grotere afstand. Voor de Natura 2000-gebieden op grotere afstand is alleen van belang of de gebieden stikstofgevoelig en stikstofoverbelast zijn en of er instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd voor soorten die essentieel leefgebied kunnen hebben buiten de Natura 2000-gebieden, zoals meervleermuis en (niet-) broedvogelsoorten.

Om te kunnen bepalen welke invloed het beleid uit de omgevingsvisie heeft voor de natuurlijke kenmerken en instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden wordt gestart met een beschrijving van de twee meest relevante nabijgelegen gebieden; de kenmerken, de instandhoudingsdoelen, de knelpunten en autonome ontwikkeling. Het detailniveau van deze beschrijvingen sluit aan bij het detailniveau van de omgevingsvisie. Gezien het abstracte karakter van de omgevingsvisie is met name de beschrijving van de knelpunten en de autonome ontwikkeling op hoofdlijnen.

Meer Natura 2000-gebieden meenemen in de passende beoordeling, wordt niet noodzakelijk en zinvol geacht voor de effectbeoordeling. Namelijk, het effect van ontwikkelingen doet zich in de eerste plaats voor op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden, gebieden die door hun gevoeligheid, het meest kritisch en maatgevend zijn. Effectafstanden van de meeste storingsfactoren, met uitzondering van stikstofstofdepositie en aanvaringsslachtoffers zijn enkele honderden meters tot max 1,5 km (Arcadis, 2014). Hierdoor overlapt het gebied waar een effect van bijvoorbeeld geluidverstoring optreedt niet met enig Natura 2000-gebied, anders dan mogelijk Kennemerland-Zuid en voor effecten van de windturbines met Nieuwkoopse Plassen en De Haeck. Daarmee liggen de meeste Natura 2000-gebieden buiten het invloedsgebied van de mogelijke effecten van de ontwikkelingen die de Omgevingsvisie mogelijk maakt, buiten stikstofdepositie en aanvaringsslachtoffers. Ook effecten via stikstofdepositie en aanvaringsslachtoffers op omliggende gebieden op ruimere afstand zijn sowieso kleiner. Op voorhand wordt verwacht dat de ontwikkelingen (mogelijk) significante effecten hebben via stikstofdepositie op de nabijgelegen natuurgebieden. Maatregelen voor deze gebieden hebben ook een positief effect op verder weg gelegen gebieden. Als de stikstofproblematiek op deze gebieden opgelost wordt, zijn ook effecten op verder weg gelegen gebieden opgelost. Dit geldt ook voor aanvaringsslachtoffers.

3.1 Kennemerland-Zuid

3.1.1 Kenmerken

Kennemerland-Zuid is een uitgestrekt duingebied aan de zuidkant van het Noordzeekanaal. Het is een reliëfrijk en landschappelijk afwisselend gebied, dat grotendeels bestaat uit kalkrijke duinen. De overgang tussen de kalkrijke jonge duinen en ontkalkte oude duinen ligt ter hoogte van Zandvoort. Dit levert een soortenrijke en kenmerkende begroeiing op, met duinroosvegetaties in het open duin, duingraslanden, vochtige en droge duinvalleien, plasjes, goed ontwikkelde struwelen en diverse vormen van duinbossen. Vegetaties van vochtige en natte duinvalleien

komen met name voor ten zuiden van Zandvoort, waarvan het Houtglob de best ontwikkelde kalkrijke, natte duinvallei is. Het areaal kalkrijk duingrasland is vooral rondom Zandvoort groot. Hier komen voorbeelden van het zeedorpenlandschap voor. De oudere duinen van het zuidoostelijk gedeelte herbergen goed ontwikkeld kalkarm duingrasland. Ook zijn er in het zuidelijke puntje en ter hoogte van Zandvoort paraboolduincomplexen aanwezig. Het Kennemerstrand is de enige locatie langs de Hollandse vastelandsduinen waar een jonge strandvlakte met embryonale duinen en een uitgestrekte oppervlakte met kalkrijke duinvalleien aanwezig is. Aan de binnenduinrand zijn diverse landgoederen aanwezig. Hier is een aantal oude buitenplaatsen gelegen, die voor een aanzienlijk deel bebost zijn met naaldbos en loofbos, waaronder oude bossen met rijke stinzeflora[2].

Kennemerland-Zuid wordt beschermd als Natura 2000-gebied vanwege de bijzondere natuur van de duinen. Naast de natuurfunctie zijn ook recreatie, waterwinning en de zeewering belangrijke functies van het gebied.

3.1.2 Instandhoudingsdoelen

Tabel 3.1: Instandhoudingsdoelen Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. De doelen uit het ontwerp-wijzigingsbesluit aanwezige waarden zijn cursief aangegeven.

		Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.	Doelst. Populatie
Habitattypen				
H2110	Embryonale duinen	=	=	
H2120	Witte duinen	>	>	
H2130A	*Grijze duinen (kalkrijk)	>	>	
H2130B	*Grijze duinen (kalkarm)	=	>	
H2130C	*Grijze duinen (heischraal)	>	>	
H2140B	*Duinheiden met kraaihei (droog)*	=	=	
H2150	*Duinheiden met struikhei	=	=	
H2160	Duindoornstruwelen	= (<)	=	
H2170	Kruipwilgstruwelen	= (<)	=	
H2180A	Duinbossen (droog)	=	=	
H2180B	Duinbossen (vochtig)	=	>	
H2180C	Duinbossen (binnenduinrand)	=	=	
H2190A	Vochtige duinvalleien (open water)	>	>	
H2190B	Vochtige duinvalleien (kalkrijk)	>	>	
H2190C	Vochtige duinvalleien (ontkalkt)	=	=	
H2190D	Vochtige duinvalleien (hoge moerasplanten)	>	>	
H7210	*Galigaanmoerassen*	=	=	
Habitatsoorten				
H1014	Nauwe korfslak	=	=	=
H1149	*Kleine modderkruiper*	=	=	=
H1318	Meervleermuis	=	=	=

[2] https://www.natura2000.nl/gebieden/noord-holland/kennemerland-zuid

		Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.	Doelst. Populatie
Habitattypen				
H1903	Groenknolorchis	>	>	>

Legenda

=	Behoud
>	Uitbreiding omvang of verbetering kwaliteit
= (<)	achteruitgang ten gunste van ander habitattype toegestaan
*	prioritaire habitattype in de zin van artikel 1 van de Habitatrichtlijn, daarvoor zijn spoedmaatregelen gewenst.

3.1.3 Knelpunten

De belangrijkste knelpunten om de doelstellingen voor behoud en verbetering in de open duinen te realiseren zijn de hoge stikstofneerslag, die leidt tot vermesting en versnelde ontkalking, en het gebrek aan dynamiek/verstuiving vanuit de zeereep (de duinenrij die direct grenst aan het Noordzeestrand en vaak functioneert als zeewerend duin) door vastlegging van het zand in het kader van de kustveiligheid. Deze zorgen ervoor dat de karakteristieke open duinen dichtgroeien en vergrassen, waardoor de plantensoorten die van lichte en voedselarme omstandigheden houden, verdwijnen. Daarmee verdwijnen ook de insecten en andere dieren die van deze planten afhankelijk zijn. De processen van verstarring en dichtgroeien van het open duin worden versterkt door de lage konijnenstand (provincie Zuid-Holland, z.d.).

Duinbossen hebben te lijden van te hoge stikstofneerslag waardoor de samenstelling van de ondergroei verandert. Vochtige duinvalleien worden te voedselrijk door de stikstofneerslag en ontkalken door het gebrek aan overstuiving met kalkrijk zand.

Overige knelpunten zijn onder andere:

- (Toename van) Zogenoemde invasieve en gebiedsvreemde soorten, zoals de Amerikaanse vogelkers;
- Overbegrazing door damherten wat zorgt voor achteruitgang van de kwaliteit van kruidenrijke vegetaties en belemmering van bosverjonging (provincie Zuid-Holland, z.d.).

3.1.4 Autonome ontwikkeling

Algemene ontwikkelingen voor Natura 2000

De komende decennia zal onder andere vanwege bevolkingsgroei en klimaatverandering de druk op Natura 2000-gebieden toenemen. Bevolkingsgroei leidt doorgaans tot meer uitstoot en verstoring, klimaatverandering zorgt met name voor temperatuurstijgingen en grotere weersextremen. Dit resulteert in verschuiving van geschikte verspreidingsgebieden en grotere fluctuaties van populaties. Het belang van een goede ruimtelijke samenhang neemt toe waardoor leefgebieden vergroot kunnen worden en soorten mee kunnen schuiven en fluctuaties beter opgevangen kunnen worden.

Het Nederlandse beleid is erop gericht om de gunstige/veilige staat van de habitattypen en -soorten vallend onder de Vogel- en Habitatrichtlijn binnen Nederland te realiseren. Voor de Natura 2000-gebieden zijn beheerplannen opgesteld waarin is aangegeven welke maatregelen getroffen moeten worden om op termijn de Natura 2000-doelen te halen. In de PAS-gebiedsanalyses die

voor de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zijn opgesteld is betoogd dat de doelen op termijn kunnen worden gehaald. In de Natura 2000-beheerplannen zijn maatregelen geformuleerd die moeten bijdragen aan het realiseren van de doelen. Uit monitoring moet blijken of dit ook daadwerkelijk het geval is en of aanvullende maatregelen nodig zijn.

De Natura 2000-gebieden zijn voor het grootste deel onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), waarmee ook de realisatie van het NNN een essentieel instrument is om de vereiste gunstige staat te bereiken voor de in de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn beschermde plantensoorten, diersoorten en habitattypen. In het kader van de realisatie van NNN is aandacht voor een robuuste omvang van de gebieden, voor een goede kwaliteit en voor de samenhang tussen de gebieden. Daarnaast dragen ook natuurmaatregelen buiten het NNN bij aan het realiseren van een gunstige staat van instandhouding. Want uiteindelijk wordt de staat van instandhouding bepaald voor Nederland als geheel, ongeacht voorkomen binnen of buiten Natura 2000 gebieden of NNN.

Specifieke autonome ontwikkelingen Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid; natuurherstel

In de afgelopen jaren hebben de terreinbeherende organisaties veel natuurherstelmaatregelen uitgevoerd om de knelpunten aan te pakken. Voor duurzaam behoud zijn ook in de komende jaren nog maatregelen nodig. Voor alle habitattypen, behalve Kruipwilgstruwelen, zijn ten opzichte van het reguliere beheer aanvullende maatregelen nodig. Het gaat om beheer- en inrichtingsmaatregelen zoals het maken van stuifplekken, plaggen, opslag verwijderen, invasieve soorten bestrijden, drukbegrazing, (extra) maaien en oevers verflauwen. Deze maatregelen zijn voor een deel nodig vanwege de te hoge stikstofneerslag op het gebied. Ze zijn bedoeld om de negatieve effecten van stikstof tegen te gaan. Voor de groenknolorchis zijn maatregelen voor de standplaats (vochtige duinvalleien) voldoende. Voor de nauwe korfslak is onderzoek en monitoring nodig, ook voor de meervleermuis is onderzoek nodig (provincie Zuid-Holland, z.d.).

Nieuwe ontwikkelingen kunnen een negatief effect hebben op de Natura 2000-doelen voor Kennemerland-Zuid als ze leiden tot (provincie Zuid-Holland, z.d.):

- Toename van stikstofdepositie op de voor stikstofgevoelige habitattypen en -soorten.
- Aantasting of vernietiging van de habitattypen, bijvoorbeeld door betreding, graven of kappen.
- Verdroging van habitattypen door bijvoorbeeld ontwatering, peilverlaging of onttrekking van grondwater.
- Verstoring van de leefgebieden van de nauwe korfslak, de groenknolorchis of de meervleermuis, bijvoorbeeld door betreding, graven of kappen, en bij de meervleermuis door geluid, licht of trilling.

3.2 Nieuwkoopse Plassen & De Haeck

3.2.1 Kenmerken

De Nieuwkoopse Plassen en de Haeck zijn restanten van het voormalige Hollandse kustvlakteveen. Het is een laagveenverlandingsgebied waarin, naast veenplassen met bijzondere watervegetaties, een grote oppervlakte overgangsveen en moerasheide is gevormd. Het is tevens het meest westelijk gelegen verlandingsgebied waarin nog lokaal goed ontwikkelde vegetaties van basenrijk overgangsveen te vinden zijn. Belangrijk broedgebied voor broedvogels van rietmoerassen (roerdomp, purperreiger, snor, rietzanger). Ook van enig belang als broedgebied voor enkele andere moeras- en watervogels (zwartkopmeeuw, zwarte stern). Voor de zwartkopmeeuw betreft het de grootste broedkolonie buiten de Delta[3].

3.2.2 Instandhoudingsdoelen

Tabel 3.2: Instandhoudingsdoelen Natura 2000-gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. De doelen uit het ontwerp- wijzigingsbesluit aanwezige waarden zijn cursief aangegeven.

		Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.	Doelstelling populatie
Habitattypen				
H3140	Kranswierwateren	>	>	
H3150	Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden	>	>	
H4010B	Vochtige heiden (laagveengebied)	>	>	
H6410	Blauwgraslanden	>	>	
H6430A	Ruigten en zomen (moerasspirea)	=	=	
H6430B	*Ruigten en zomen (harig wilgenroosje)*	=	=	
H7140A	Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	>	>	
H7140B	Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	>	>	
H7210	Galigaanmoerassen	=	=	
H91D0	Hoogveenbossen	=	=	
Habitatsoorten				
H1016	Zegge-korfslak	=	=	=
H1082	Gestreepte waterroofkever	>	>	>
H1134	Bittervoorn	=	=	=
H1149	Kleine modderkruiper	=	=	=
H1163	*Rivierdonderpad*	=	=	=
H1318	Meervleermuis	=	=	=
H1340	Noordse woelmuis	=	=	=
H1903	Groenknolorchis	=	=	=
H4056	Platte schijfhoren	=	=	=
Broedvogels				Aantal broedparen

[3] https://www.natura2000.nl/gebieden/zuid-holland/nieuwkoopse-plassen-de-haeck

		Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.	Doelstelling populatie
A021	Roerdomp	>	>	6
A029	Purperreiger	=	=	120
A176	Zwartkopmeeuw	=	=	9
A197	Zwarte stern	>	>	115
A292	Snor	=	=	25
A295	Rietzanger	=	=	680
Niet-Broedvogels				Aantal over-winterende of doortrekkende individuen
A027	Grote zilverreiger	=	=	60 s/r
A041	Kolgans	=	=	3000 s/r
A050	Smient	=	=	3500 s/r/f
A051	Krakeend	=	=	90 f

Legenda

=	Behoud
>	Uitbreiding omvang of verbetering kwaliteit
= (<)	achteruitgang ten gunste van ander habitattype toegestaan
*	prioritaire habitattype in de zin van artikel 1 van de Habitatrichtlijn, daarvoor zijn spoedmaatregelen gewenst.
s	Slaapplaats
r	Rustplaats
f	Foerageergebied

3.2.3 Knelpunten

Naast een aantal algemene knelpunten voor laagveenherstel (o.a. nutriëntenlimitatie, goede waterkwaliteit, permanent hoge waterstanden, overstroming, beheer en onderhoud, verlanding en erosie), is er ook een aantal knelpunten dat specifiek is voor Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (provincie Zuid-Holland, z.d). Het betreft:

- Eutrofiëring (intern en extern): in het gebied komt zowel externe eutrofiëring (aanvoer via inlaatwater en depositie) als interne eutrofiëring (mobilisatie van nutriënten uit de bodem, versterkt door de grote inlaat van o.a. sulfaat en bicarbonaat). Eutrofiëring kan leiden tot het verdwijnen van specifieke soorten (door concurrentie van snelgroeiende soorten van eutrofe omstandigheden) en tot een versnelde successie;
- Ontbreken van initiële verlandingsstadia: in de Nieuwkoopse Plassen komen van oorsprong vegetaties voor van verschillende verlandingsstadia. Door versnelde successie en een gebrek aan dynamiek (zie ook algemene knelpunten) ontbreken vegetaties van vroege verlandingsstadia grotendeels;
- Dispersie: doordat veel (bijzondere) vegetaties geïsoleerd zijn komen te liggen (o.a. trilvenen en blauwgraslanden in Nieuwkoopse Plassen & De Haeck) kunnen typische soorten het gebied vaak niet koloniseren wanneer ze eenmaal verdwenen zijn;
- Wegzijging van water naar laaggelegen polders in de omgeving, waardoor er een verhoogde inlaatbehoefte is.

3.2.4 Autonome ontwikkeling

Algemene ontwikkelingen voor Natura 2000

Ook voor het Natura 2000-gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck zijn de algemene autonome ontwikkelingen van toepassing (zie paragraaf 3.1.4).

Specifieke autonome ontwikkelingen Natura 2000-gebied Nieuwkoopse Plassen en De Haeck; natuurherstel

De natuurwaarden in Nieuwkoopse Plassen en De Haeck zijn voor het voortbestaan afhankelijk van de aanwezigheid van schoon en helder water. Het verbeteren van de waterkwaliteit in het plassengebied krijgt de komende jaren daarom extra aandacht. De kernopgaven voor het gebied zijn geformuleerd in Figuur 3.2 (provincie Zuid-Holland, 2015).

Kernopgave	Resultaat (instandhoudingsdoelstelling)
1. Evenwichtig systeem (verbeteren waterkwaliteit en -kwantiteit)	**Uitbreiding:** kranswierwateren, meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, gestreepte waterroofkever, zwarte stern **Behoud:** kleine modderkruiper, bittervoorn, platte schijfhoren
2. Compleetheid in ruimte en tijd (opnieuw starten van verlandingsproces)	**Uitbreiding:** trilveen, veenmosrietland, vochtige heiden en blauwgrasland **Behoud:** ruigten en zomen, galigaanmoeras, hoogveenbos, groenknolorchis, grote zilverreiger, zeggekorfslak
3. Overjarig riet (herstel grote oppervlakten overjarig- en water riet)	**Uitbreiding:** roerdomp, noordse woelmuis **Behoud:** purperreiger, snor, rietzanger
4. Vochtige graslanden (vergroten oppervlakte blauwgrasland)	**Uitbreiding:** blauwgrasland

Figuur 3.2. Kernopgaven en instandhoudingsdoelstellingen voor Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. Bron: provincie Zuid-Holland, 2015.

Op dit moment wordt de waterkwaliteit in de Nieuwkoopse Plassen en De Haeck grotendeels bepaald door een sterke invloed van gebiedsvreemd inlaatwater uit de Oude Rijn en voedselrijk water dat afkomstig is van de gebieden De Pot en de Meijegraslanden. Dit is hard water met veel sulfaat, stikstof en fosfaat; voedingsstoffen waar kwetsbare en belangrijke waterplanten zoals krabbenscheer of kranswieren erg gevoelig voor zijn. Mede door de hoge concentraties voedingsstoffen zijn watervegetaties beperkt aanwezig en is het verlandingsproces de laatste decennia vrijwel stil komen te liggen. In voedselrijk water kunnen belangrijke tussenfasen van de verlanding, zoals trilveen of veenmosrietland, namelijk niet ontstaan (provincie Zuid-Holland, 2015).

Hoewel er dus nog een flinke inspanning nodig is om de waterkwaliteit verder te verbeteren, is er al wel belangrijke vooruitgang geboekt. De huidige waterkwaliteit (ook van het inlaatwater) is al veel beter dan eind jaren tachtig van de vorige eeuw. Met name in de kleinere watergangen (centraal in het gebied) die niet direct in verbinding staan met inlaatwater is de waterkwaliteit de laatste jaren verder verbeterd. Door defosfatering van het inlaatwater en het saneren van puntbronnen is de fosfaatconcentratie in de Nieuwkoopse Plassen en De Haeck fors gedaald. Ook is de waterkwaliteit verbeterd omdat de uitwisseling van water tussen de Meijegraslanden en het plassen- en moerasgebied is beperkt; bijvoorbeeld door het plaatsen van doorvaarbare stuwen. Als gevolg van deze verbeteringen zijn waterplanten in plassen- en moerasgebied de laatste jaren

wat meer in opkomst. Ook komt hier en daar het verlandingsproces weer op gang (vooral oeververlanding door de kleine lisdodde en riet) (provincie Zuid-Holland, 2015).

Het opnieuw op gang brengen van het verlandingsproces wordt daarnaast gerealiseerd door het graven van nieuwe petgaten. Dit zorgt ervoor dat jonge(re) verlanding de ruimte krijgt, zodat zeldzame trilvenen en veenmosrietland zich op termijn weer kunnen ontwikkelen (provincie Zuid-Holland, 2015).

De Nieuwkoopse Plassen en De Haeck kennen een (min of meer) vast waterpeil; herstel van schommelingen in het peil (natuurlijke peildynamiek) moet de ontwikkeling van waterriet stimuleren, een belangrijk leefgebied van beschermde broedvogels zoals de roerdomp. Daarnaast wordt de buffercapaciteit verhoogd. Een mogelijke maatregel om de buffer te vergroten is het ‘s winters bevloeien van verzuringsgevoelige habitattypen met basenrijk water. Voorwaarde daarvoor is dat de waterkwaliteit volledig op orde is. Een andere mogelijkheid voor het verhogen van buffercapaciteit is het opbrengen van bagger (met als voorwaarde dat bagger van voldoende kwaliteit is) (provincie Zuid-Holland, 2015).

4 Omgevingsvisie Haarlemmermeer – toets Wnb gebiedsbescherming

De gemeente Haarlemmermeer, met ruim 150.000 inwoners en centraal gelegen in de Randstad, is volop in ontwikkeling. Het gaat hierbij om woningbouwontwikkelingen, de ontwikkeling van extra arbeidsplaatsen en infrastructurele aanpassingen. Als gevolg van deze ontwikkelingen zal er in algemene zin sprake zijn van een verkeerstoename in de gemeente. Met uitzondering van de ontwikkeling omtrent de (Nieuwe) Bennebroekerweg zal deze verkeerstoename plaatsvinden op de bestaande wegen, waardoor enkel de uitstoot van (extra) stikstofoxiden en ammoniak aan de orde zal zijn. Andere effecten als gevolg van deze verkeerstoename zijn niet aan de orde.

De omgevingsvisie is een herijking van de eerder opgestelde structuurvisies. De woningbouwontwikkelingen die in de omgevingsvisie opgenomen zijn, zijn dan ook een herijking van de ontwikkelingen uit de structuurvisies. Voor het OER is gekozen de beoordeling te richten op een top tien van de woningbouwontwikkelingen. Bij het OER wordt de toevoeging ten opzichte van de structuurvisies beoordeeld. In deze passende beoordeling wordt dezelfde top tien meegenomen, maar is de ontwikkeling wel in zijn geheel beoordeeld. Dit omdat voor de passende beoordeling de huidige situatie als referentiesituatie geldt.

4.1 Relevante keuzes die passend worden beoordeeld

Op basis van een analyse van de omgevingsvisie is een lijst met projecten opgesteld die in deze passende beoordeling worden getoetst, vanwege de mogelijke gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Het gaat om de volgende projecten, die in de volgende paragrafen nader worden toegelicht:

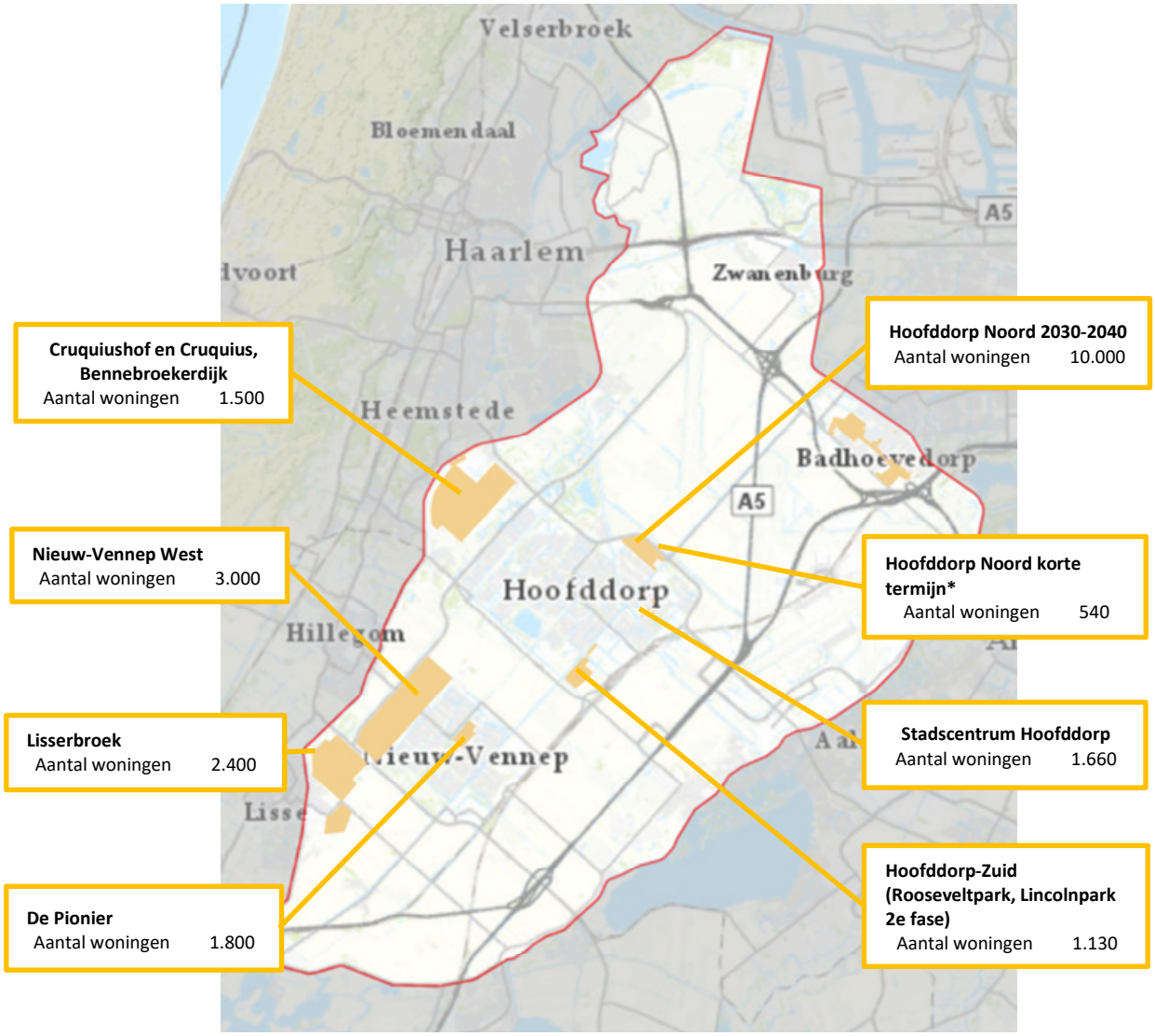
- Woningbouw Cruquiushof en Cruquius, Bennebroekerdijk (1.500 woningen)
- Woningbouw Nieuw-Vennep West (3.000 woningen)
- Woningbouw Lisserbroek (2.400 woningen)
- Woningbouw De Pionier (1.800 woningen)
- Woningbouw Badhoevedorp (1.900 woningen)
- Woningbouw Hoofddorp Noord (10.540 woningen)
- Woningbouw Stadscentrum Hoofddorp (1.660 woningen)
- Woningbouw Hoofddorp-Zuid (Rooseveltpark, Lincolnpark 2^{e} fase) (1.130 woningen)
- Aanpassing (Nieuwe) Bennebroekerweg
- Realisatie 300 ha zonneveld rond Schiphol
- Realisatie nieuwe windturbines (zuidzijde gemeente)

4.1.1 Woningbouwprojecten

De gemeente Haarlemmermeer is voornemens om diverse woningbouwprojecten te realiseren. Het betreft acht verschillende projecten waarbij het aantal woningen varieert van 1000+ tot 10.000+. De locaties van deze ontwikkelingen zijn weergegeven in Figuur 4.1.

Op basis van de afstand tot het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid en de omvang van de geplande ontwikkelingen zijn de projecten Stadscentrum Hoofddorp, Hoofddorp-Zuid,

Badhoevedorp gezamenlijk beoordeeld. Ook de projecten Cruquiushof en Cruquius, Bennebroekerdijk en Lisserbroek zijn gezamenlijk beoordeeld. De overige projecten zijn separaat beoordeeld; dit betreft Nieuw-Vennep West, de Pionier en Hoofddorp Noord.



Figuur 4.1 De woningbouwplannen in Haarlemmermeer ten opzichte van de structuurvisies.

4.1.2 Aanpassing (Nieuwe) Bennebroekerweg

De Bennebroekerweg vormt de verbinding tussen Zwaanshoek en Rijsenhout en is gelegen tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (zie onderstaand figuur). De Bennebroekerweg vormt daarmee ook de verbinding tussen de A4 en de N205. Ten zuidwesten van Hoofddorp ligt, parallel aan de Bennebroekerweg, de Nieuwe Bennebroekerweg.

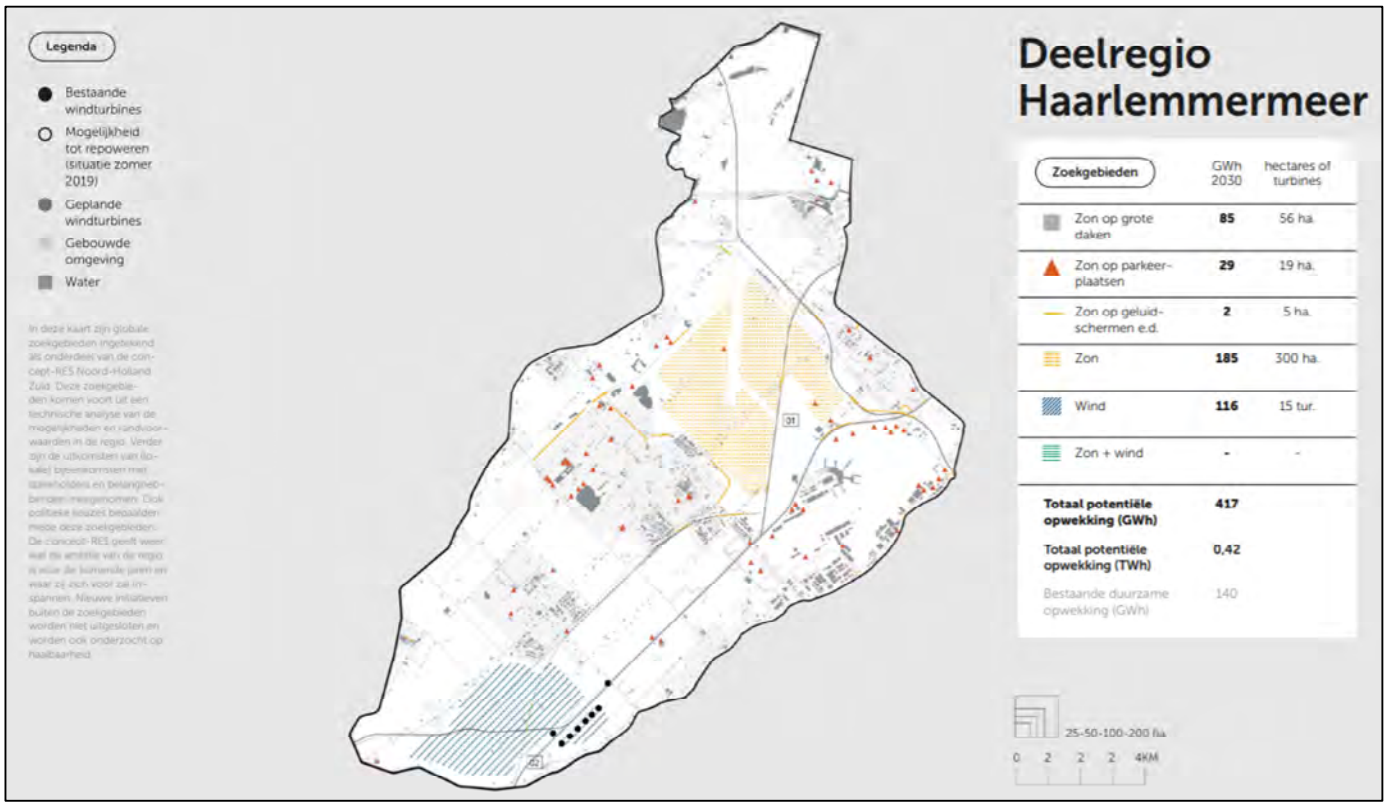
Met het oog op de verschillende (woningbouw)ontwikkelingen en de bereikbaarheid van de gemeente Haarlemmermeer bestaat de wens om de capaciteit van de Bennebroekerweg/Nieuwe Bennebroekerweg te verbeteren. Daarnaast kan met een betere doorstroming de verkeershinder op de leefomgeving beperkt worden. De plannen voor deze capaciteitsuitbreiding zijn nog in ontwikkeling. Hiervoor wordt een aparte procedure doorlopen, waarbij verschillende varianten worden onderzocht. Varianten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op een verbreding van deze wegen naar maximaal 2x2 rijstroken. In het kader van de separate procedure die doorlopen wordt, zal tevens toetsing aan de Wet natuurbescherming plaatsvinden. De aanpassing aan de (Nieuwe) Bennebroekerweg is daarom in deze passende beoordeling verder buiten beschouwing gelaten.



Figuur 4.2. Ligging (Nieuwe) Bennebroekerweg.

4.1.3 Realisatie zonneveld en windturbines

Vanuit de Regionale Energie Strategie (RES) zijn twee ontwikkelingen relevant voor voorliggende toetsing. Dit betreft de realisatie van 300 ha zonneveld rond Schiphol en de realisatie van nieuwe windturbines in het zuiden van de gemeente. Deze zijn weergegeven in figuur 4.3.



Figuur 4.3 Zoekgebieden zon en wind (bron: Concept-RES 1.0).

4.2 Bepalen van de potentiële effecten die kunnen optreden

Als gevolg van de ontwikkelingen in gemeente Haarlemmermeer kunnen zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase effecten optreden op beschermde gebieden. De effectenindicator en daarbij horende achtergronddocumentatie (onder meer Broekmeyer et al (2005)) zijn geraadpleegd om na te gaan welke mogelijke effecten als gevolg van de ontwikkelingen kunnen optreden. De effectenindicator is een instrument waarmee mogelijke schadelijke effecten ten gevolge van de activiteit en plannen worden verkend. Het dient als leidraad; geanalyseerd is of alle aangegeven effecten daadwerkelijk optreden en of aanvullende effecten relevant zijn. In tabel 4.1 zijn alle storingsfactoren uit de effectenindicator weergegeven. Voor een omschrijving van de storingsfactoren wordt verwezen naar Bijlage 1.

Tabel 4.1 Overzicht storingsfactoren die bij activiteiten kunnen ontstaan.

Storingsfactoren	
Oppervlakteverlies en versnippering (1 en 2)	Verandering dynamiek substraat (12)
Stikstofdepositie (verzuring en vermesting) (3 en 4)	Verstoring door geluid (13)
Verzoeting (5)	Verstoring door licht (14)
Verzilting (6)	Verstoring door trilling (15)
Verontreiniging (7)	Verstoring door optische effecten (16)
Verdroging (8)	Verstoring door mechanische effecten (17)
Vernatting (9)	Verandering in populatiedynamiek (18)
Verandering stroomsnelheid (10)	Bewuste verandering soortensamenstelling (19)
Verandering overstromingsfrequentie (11)	

Op basis van de effectenindicator van het ministerie van LNV en expert judgement zijn de volgende storingsfactoren relevant bevonden:

- *Verzuring en vermesting door stikstofdepositie uit de lucht*
  Verzuring van bodem of water is een gevolg van de uitstoot (emissie) van vervuilende gassen door bijvoorbeeld bedrijven en (vracht)voertuigen, maar ook door de stookinstallaties van woningen ten behoeve van verwarming. Deze ontwikkeling vindt in alle (woningbouw)projecten plaats. De uitstoot bevat onder andere zwaveldioxide (SO_2), stikstofoxiden (NO_x), ammoniak (NH_3) en vluchtige organische stoffen (VOS). Deze verzurende stoffen komen via lucht of water in de grond terecht en leiden aldus tot het zuurder worden van het biotische milieu. Vermesting is in dit geval de 'verrijking' van ecosystemen door stikstofdepositie. Het gaat daarbij om aanvoer door de lucht (droge en natte neerslag van ammoniak en stikstofoxiden). Vermesting kan ook optreden door nitraat- en fosfaataanvoer via het oppervlaktewater. Van dit laatste is bij voorgenomen ontwikkelingen geen sprake. De effecten van verzurende stoffen zijn niet altijd te scheiden van die van vermestende stoffen, omdat een deel van de verzurende stoffen ook vermestend werkt (aanvoer van stikstof). Om deze reden zijn beide effecten hier samengenomen. De groei in veel natuurlijke landecosystemen zoals bossen, vennen en heidevelden worden gelimiteerd door de beschikbaarheid van stikstof. Het gevolg van stikstofdepositie is dat deze extra stikstof extra groei geeft. Daarbij is de beschikbaarheid van stikstof bepalend voor de concurrentieverhoudingen tussen de plantensoorten. Wanneer door stikstofdepositie de hoeveelheid beschikbaar stikstof boven een bepaald kritisch niveau komt, neemt een beperkt aantal plantensoorten sterk toe ten koste van meerdere andere. Diersoorten hoger in de voedselketen krijgen te maken met een mineralen-onbalans als gevolg van de samenstelling van plantaardig voedsel. Hierdoor neemt de biodiversiteit af. Dit heeft ook effect op de fauna, doordat hierdoor veranderingen van het leefgebied optreden, waardoor een gebied ongeschikt wordt als broed- of foerageergebied. Stikstofdepositie kan bij alle ontwikkelingen spelen. Bij de realisatie van het zonneveld en de windturbines speelt dit enkel tijdens de realisatiefase.

- *Verstoring door geluid en optische verstoring*
  Door de ontwikkeling van woningen, zonnevelden en windturbines kan er sprake zijn van verstoring door onnatuurlijke geluidsbronnen zoals geluid door wegverkeer, door bedrijvigheid of door mensen. Gezien de afstand tussen de ontwikkelingslocaties en de Natura 2000-gebieden is verstoring door geluid in de realisatiefase (en gebruiksfase van de

windturbines en het zonneveld) niet aan de orde. Van verstoring door geluid tijdens de gebruiksfase (van woningen) kan, samen met optische verstoring (verstoring door de aanwezigheid en/of beweging van mensen dan wel voorwerpen die niet thuishoren in het natuurlijke systeem), wel sprake zijn. In het geval van de voorgenomen ontwikkelingen zou het dan met name gaan om netwerkeffecten; een toename van recreanten of vervoersbewegingen in/nabij Natura 2000-gebieden. Gezien de ligging van de woningbouwlocaties en de toegankelijkheid van de omliggende Natura 2000-gebieden is dit enkel aan de orde in het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Dit gebied is populair bij recreanten. Zo wordt er veel gewandeld en gefietst in Kennemerland-Zuid. De meeste van deze activiteiten hadden geen grote negatieve invloed op de instandhoudingsdoelstellingen. Als gevolg van de Covid-19 pandemie is de recreatiedruk op veel natuurgebieden echter toegenomen. Hierdoor komen de natuurgebieden, waaronder Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid, onder druk te staan. Het is onzeker of mensen dit vasthouden als de crisis voorbij is, maar vanuit het voorzorgsprincipe wordt in het kader van deze toetsing ervan uitgegaan dat – tenminste een deel van de toegenomen aandacht voor de natuurgebieden – een blijvende ontwikkeling is.

- *Mechanische effecten*
  Onder mechanische effecten vallen verstoring door betreding (door recreanten) of golfslag en dergelijke, die optreden ten gevolge van menselijke activiteit. Om dit soort effecten te krijgen, moeten activiteiten in de Natura 2000-gebieden plaatsvinden. De woningbouwontwikkeling kan leiden tot een toename van bezoekers aan de Natura 2000-gebieden. Dit speelt met name bij de toename van woningen waarbij de mogelijkheid bestaat dat de nieuwe bewoners in de Natura 2000-gebieden gaan recreëren (ontwikkelingen aan de westkant van Haarlemmermeer). Gezien de ligging van de woningbouwlocaties ten opzichte van Natura 2000-gebieden betreft dit voornamelijk Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid.

- *Verandering in populatiedynamiek*
  Een verandering in populatiedynamiek treedt op indien er een direct effect is van een activiteit op de populatie-opbouw en/of populatiegrootte. Er wordt hier vooral gedoeld op de situatie wanneer er sprake is van sterfte van individuen door wegverkeer, windmolens, of door jacht of visserij. Bewuste, menselijke ingrepen op populatieniveau kunnen leiden tot directe problemen en problemen in de toekomst. Een verandering in populatieomvang is een direct effect. Een verandering in populatie-opbouw (verandering van de verhouding sterfte-reproductie) leidt in de toekomst tot effecten. De realisatie van windturbines kan gevolgen hebben voor de populatiedynamiek van vleermuizen en vogels waarvan het leefgebied zich niet beperkt tot de grenzen van een Natura 2000-gebied. Voor de overige ontwikkelingen is er geen sprake van (potentiële) veranderingen in populatiedynamiek gezien de aard en locaties van de ontwikkelingen.

Afbakening niet-relevante storingsfactoren

De ontwikkelingen liggen allemaal buiten Natura 2000-gebied en worden ook niet in de directe omgeving omringd door Natura 2000-gebied waardoor van oppervlakteverlies, versnippering, verontreiniging en verdroging geen sprake is. Ook voor de meervleermuis, die buiten de begrenzing van Natura 2000-gebieden voor kan komen dan waarvoor de soort is aangewezen, geldt dat er geen sprake is van versnippering (via externe werking). De Ringvaart rondom de gemeente Haarlemmermeer heeft (mogelijk) een functie als vliegroute en foerageergebied voor de soort,

maar de Ringvaart wordt (gezien de locaties van de voorgenomen ontwikkelingen) op geen enkele manier beïnvloed.

Verder leiden de ontwikkelingen niet tot een verandering in chloridegehaltes in water waardoor effecten van verzoeting of verzilting in de aanleg- of gebruiksfase zijn uitgesloten. De ontwikkelingen leiden evenmin tot hogere grondwaterstanden en/of toenemende kwel, veroorzaakt door menselijk handelen. Vernatting is hierdoor uit te sluiten. De ontwikkelingen leiden niet tot verandering van de stroomsnelheid, overstromingsfrequentie of verandering in bodemdichtheid of bodemsamenstelling van terrestrische of aquatische systemen, omdat de projecten niet leiden tot aanslibbing of verstuiving. Er is sprake van trillingen in bodem en water als dergelijke trillingen door menselijke activiteiten veroorzaakt worden, zoals bij boren of heien. Dit betreft met name bouwwerkzaamheden in de aanlegfase. Gezien de afstand van de ontwikkelingen tot de Natura 2000-gebieden is hier geen sprake van.

Tevens is er gezien de afstand tot Natura 2000-gebieden geen sprake van verstoring door kunstmatige lichtbronnen, zoals licht uit woonwijken en bedrijventerreinen. Van verandering van soortensamenstelling is geen sprake omdat de projecten niet voorzien in herintroductie van soorten of introductie van exoten.

Conclusie Ingreep-effectanalyse Natura 2000

In tabel 4.2 is de afbakening van relevante storingsfactoren voor de Natura 2000-gebieden Kennemerland-Zuid, Nieuwkoopse Plassen & De Haeck en overige Natura 2000-gebieden weergegeven. Vervolgens is in paragraaf 4.3 ingegaan op de beoordeling van de effecten.

Tabel 4.2 Afbakening relevante storingsfactoren bij de verschillende ontwikkelingen voor het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid, Nieuwkoopse Plassen & De Haeck en overige Natura 2000-gebieden, waarbij T(ijdelijk)= optreden van storingsfactoren in de realisatiefase en P(ermanent)= optreden van storingsfactoren in de gebruiksfase.

	Verzuring en vermesting door N-depositie uit de lucht,	Verstoring door geluid en optische verstoring	Verstoring door mechanische effecten	Verandering in populatiedynamiek
Kennemerland-Zuid				
Stadscentrum Hoofddorp, Hoofddorp-Zuid & Badhoevedorp	T+P	P	P	
Cruquiushof, Cruquius, Bennebroekerdijk en Lisserbroek	T+P	P	P	
De Pionier	T+P	P	P	
Hoofddorp Noord	T+P	P	P	
Nieuw-Vennep West	T+P	P	P	
Realisatie 300 ha zonneveld rondom Schiphol	T			
Realisatie windturbines (zuidzijde gemeente)	T			P
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck				
Stadscentrum Hoofddorp, Hoofddorp-Zuid & Badhoevedorp	T+P			

	Verzuring en vermesting door N-depositie uit de lucht,	Verstoring door geluid en optische verstoring	Verstoring door mechanische effecten	Verandering in populatiedynamiek
Cruquiushof, Cruquius, Bennebroekerdijk en Lisserbroek	T+P			
De Pionier	T+P			
Hoofddorp Noord	T+P			
Nieuw-Vennep West	T+P			
Realisatie 300 ha zonneveld rondom Schiphol	T			
Realisatie windturbines (zuidzijde gemeente)	T			P
Overige Natura 2000-gebieden				
Stadscentrum Hoofddorp, Hoofddorp-Zuid & Badhoevedorp	T+P			
Cruquiushof, Cruquius, Bennebroekerdijk en Lisserbroek	T+P			
De Pionier	T+P			
Hoofddorp Noord	T+P			
Nieuw-Vennep West	T+P			
Realisatie 300 ha zonneveld rondom Schiphol	T			
Realisatie windturbines (zuidzijde gemeente)	T			P

4.3 Beoordeling effecten

4.3.1 Doel/beoordelingskader

Het doel van deze beoordeling is het signaleren van beleidskeuzes waarvan de uitvoerbaarheid, vanwege effecten op het Natura 2000-netwerk, onzeker is. In dat geval moeten in de omgevingsvisie maatregelen worden opgenomen die de negatieve effecten voldoende verzachten zodat aannemelijk gemaakt kan worden dat het beleid uitvoerbaar is. Dit kan alleen aan de orde zijn voor projecten/beleidskeuzes die al voldoende concreet zijn en beoordeeld kunnen worden. Er is onderscheid gemaakt in de beoordeling van stikstof(effecten) (verzuring en vermesting) en beoordeling van de overige relevante storingsfactoren (verstoring door geluid en mechanische effecten, optische verstoring en verandering in populatiedynamiek).

Beoordelingskader stikstof

Voor de effectbeoordeling omtrent stikstof zijn de relevante beheerplannen en PAS-gebiedsanalyses (Provincie Noord-Holland, z.d (b).; provincie Noord-Holland, 2017; provincie Zuid-Holland, z.d.; provincie Zuid-Holland, 2015) als basis gebruikt.

Bij de beoordeling van de mate van stikstofproblematiek is van belang de strikt juridische weg te onderscheiden van de praktijk.

Bij een strikt juridische benadering van de stikstofproblematiek zit Nederland nagenoeg op slot. Het strikt juridisch benaderen van de elf projecten resulteert in vele onmogelijkheden. Om een eerste indeling te kunnen maken in projecten die minder aandachtspunten/risico's kennen (en daarmee mogelijk kansrijker zijn) en projecten die meer aandachtspunten/risico's kennen (en daarmee momenteel mogelijk minder kansrijk geacht worden en/of meer inspanningen vergen om alsnog kansrijk te worden) is gekozen voor een meer praktische insteek, met in het achterhoofd dat een aantal basisrisico's altijd aanwezig is. Er is momenteel geen sprake van geheel risico-vrije besluiten met de huidige stand van zaken op het gebied van wet- en regelgeving.

De beoordeling van de ontwikkelingen resulteert in de kleuren 'wit', 'grijs' of 'blauw' waarbij onderstaande definitie gehanteerd dient te worden.

De kleuren geven de kans van slagen van het project weer. Het betekent echter niet dat een "blauw" project onmogelijk te realiseren is. Het betekent evenmin dat een "wit" project met 100% zekerheid gerealiseerd kan worden.

Relevante criteria die in de beoordeling zijn meegenomen om tot een kleur te komen zijn de omvang van de ontwikkeling en de afstand tot het Natura 2000- gebied. Een ontwikkeling krijgt de kleur 'wit' als de omvang van het project klein is (<1.000 woningen) en/of de afstand tot Natura 2000-gebieden is groot (> 5 km). Een ontwikkeling krijgt de kleur 'grijs' als de omvang van het project groter is (maar wel < 1.000 woningen) en/of de afstand tot Natura 2000-gebieden is kleiner (< 5 km).

Een ontwikkeling krijgt de kleur 'blauw' als de omvang van het project groot is (> 1.000 woningen) en/of de afstand tot Natura 2000-gebieden is klein (< 5 km). In tabel 4.3 is het beoordelingskader hiervoor opgenomen.

Tabel 4.3. Beoordelingskader stikstof

	Risico op significante gevolgen
	Basisrisico; gelet op de omvang van het project en/of de afstand tot de omliggende Natura 2000-gebieden zijn er geen significant negatieve gevolgen te verwachten.
	Gemiddeld risico; gelet op de omvang van het project en/of de afstand tot de omliggende Natura 2000-gebieden zijn er, door te voldoen aan randvoorwaarden voor stikstofuitstoot in de aanlegfase, geen significant negatieve gevolgen te verwachten.
	Hoog risico; gelet op de omvang van het project en/of de afstand tot de omliggende Natura 2000-gebieden zijn significant negatieve gevolgen niet uit te sluiten.

Beoordelingskader overige storingsfactoren

De beoordeling van de overige storingsfactoren is gebaseerd op informatie uit de relevante beheerplannen (Provincie Noord-Holland, z.d. (b); provincie Zuid-Holland, 2015). Voor de beoordeling is de stoplichtkleuren-methode toegepast. In tabel 4.4 is het beoordelingskader hiervoor opgenomen.

Tabel 4.4. Beoordelingskader overige storingsfactoren.

	Risico op significante gevolgen
	Zonder meer uitvoerbaar, significante effecten kunnen worden uitgesloten
	Zonder meer uitvoerbaar, significante effecten kunnen worden uitgesloten, mits aan relatief eenvoudige randvoorwaarden voldaan wordt
	Uitvoerbaar met mitigerende maatregelen in vervolgbesluiten, in dat geval zijn significante gevolgen uit te sluiten
	Uitvoerbaarheid niet onmogelijk maar grote opgave voor mitigerende/compenserende maatregelen in vervolgbesluiten om significante gevolgen te kunnen uitsluiten
	Uitvoerbaarheid twijfelachtig, ook met mitigerende/compenserende maatregelen nog steeds groot risico op significante effecten. Mitigatie-voorstel in deze passende beoordeling

4.3.2 Stadscentrum Hoofddorp, Hoofddorp-Zuid en Badhoevedorp

Stadscentrum Hoofddorp, Hoofddorp-Zuid en Badhoevedorp		
Invloed op Natura 2000	Risico's op (significante) gevolgen in relatie tot uitvoerbaarheid	Randvoorwaarden voor uitwerking project/beleid in vervolgbesluiten
Kennemerland-Zuid		
De realisatie en het gebruik van de te ontwikkelen woningen kan leiden tot effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Alle drie ontwikkelingen betreffen de realisatie van in totaal 4.690 woningen en liggen op (meer dan) 5 kilometer afstand van de rand van Kennemerland-Zuid. Kennemerland-Zuid is (zeer) gevoelig voor stikstofdepositie en bevindt zich grotendeels in een matig tot sterk overbelaste situatie. Significant negatieve gevolgen zijn niet uit te sluiten.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de woningen. Realisatie van woningen die de milieudruk beperken (gasloos, emissieloze mobiliteit stimuleren).
Door een verwachte toename in recreatiedruk is er sprake van een toename in verstoring door geluid en optische verstoring die van invloed kan zijn op de habitatsoorten en typische soorten in het gebied.	Het effect van stikstofdepositie (realisatiefase én gebruiksfase) zal per initiatief moeten worden bepaald. De ontwikkelingen liggen op meer dan 5 km afstand van het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Recreatie betreft een van de functies die het Natura 2000-gebied heeft voor mensen. De recreatiedruk is momenteel geen knelpunt (provincie Noord-Holland, z.d. (b)). De effecten van recreatie op de instandhoudings- doelstellingen zijn beperkt. In stand houden van de recreatie-zonering is essentieel voor het realiseren van de Natura 2000-doelen.	Creëren en daarmee aanbieden van alternatieve, meer lokale locaties om te recreëren.

Stadscentrum Hoofddorp, Hoofddorp-Zuid en Badhoevedorp		
Invloed op Natura 2000	Risico's op (significante) gevolgen in relatie tot uitvoerbaarheid	Randvoorwaarden voor uitwerking project/beleid in vervolgbesluiten
Door een verwachte toename in recreatiedruk is er sprake van een toename in mechanische effecten (betreding van habitattypen en leefgebieden van habitatsoorten).	De ontwikkelingen liggen op meer dan 5 km afstand van het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Recreatie betreft een van de functies van het Natura 2000-gebied. Betreding vormt op enkele locaties een belemmering voor de ontwikkeling van omvang en kwaliteit van H2110 Embryonale duinen en vormt een mogelijk knelpunt voor H2180B Duinbossen (vochtig) (provincie Noord-Holland, z.d. (b); provincie Noord-Holland, 2017). Struinen buiten de paden is toegestaan in de Amsterdamse Waterleidingduinen, de Noordduinen ten noorden van Zandvoort, de Duinen van Velsen, op het Kennemerstrand en op de speelterreinen in de Kennemerduinen (circa 65 hectare) (Provincie Noord-Holland, z.d (b)). Bij een toename in recreatiedruk is er een kans dat significant negatieve gevolgen kunnen ontstaan.	Creëren en daarmee aanbieden van alternatieve, meer lokale locaties om te recreëren.
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck		
De realisatie en het gebruik van de te ontwikkelen woningen kan leiden tot effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie (realisatiefase én gebruiksfase) zal per initiatief moeten worden bepaald. Alle drie ontwikkelingen betreffen de realisatie van in totaal 4.690 woningen en liggen op (meer dan) 15 kilometer afstand van de rand van Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. Nieuwkoopse Plassen & De Haeck is gevoelig voor stikstofdepositie en bevindt zich grotendeels in een niet tot matig overbelaste situatie. Ondanks de afstand tot Nieuwkoopse Plassen & De Haeck, aangezien de mate van stikstofdepositie dichtbij een ontwikkeling groter is, en de beperkte mate van overbelasting wordt ten aanzien van stikstof geen onderscheid gemaakt tussen nabijgelegen en verder weg gelegen Natura 2000-gebieden. Significant negatieve gevolgen zijn niet uit te sluiten.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de woningen. Realisatie van woningen die de milieudruk beperken (gasloos, emissieloze mobiliteit stimuleren).
Overige Natura 2000-gebieden		

Stadscentrum Hoofddorp, Hoofddorp-Zuid en Badhoevedorp		
Invloed op Natura 2000	Risico's op (significante) gevolgen in relatie tot uitvoerbaarheid	Randvoorwaarden voor uitwerking project/beleid in vervolgbesluiten
De realisatie en het gebruik van de te ontwikkelen woningen kan leiden tot effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie (realisatiefase én gebruiksfase) zal per initiatief moeten worden bepaald. Alle drie ontwikkelingen betreffen de realisatie van in totaal 4.690 woningen en liggen op grote afstand van overige stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Ondanks de grote afstand tot overige stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, aangezien de mate van stikstofdepositie dichtbij een ontwikkeling groter is, wordt ten aanzien van stikstof geen onderscheid gemaakt tussen nabijgelegen en verder weg gelegen Natura 2000-gebieden. Significant negatieve gevolgen zijn niet uit te sluiten.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de woningen. Realisatie van woningen die de milieudruk beperken (gasloos, emissieloze mobiliteit stimuleren).

4.3.3 Cruquiushof en Cruquius, Bennebroekerdijk en Lisserbroek

Cruquiushof en Cruquius, Bennebroekerdijk en Lisserbroek		
Invloed op Natura 2000	Risico's op (significante) gevolgen in relatie tot uitvoerbaarheid	Randvoorwaarden voor uitwerking project/beleid in vervolgbesluiten
Kennemerland-Zuid		
De realisatie en het gebruik van de te ontwikkelen woningen kan leiden tot effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie (realisatiefase én gebruiksfase) zal per initiatief moeten worden bepaald. De ontwikkelingen betreffen de realisatie van in totaal 3.900 woningen en liggen binnen 5 kilometer afstand van de rand van Kennemerland-Zuid. Kennemerland-Zuid is (zeer) gevoelig voor stikstofdepositie en bevindt zich grotendeels in een matig tot sterk overbelaste situatie. Significant negatieve gevolgen zijn niet uit te sluiten.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de woningen. Realisatie van woningen die de milieudruk beperken (gasloos, emissieloze mobiliteit stimuleren).
Door een verwachte toename in recreatiedruk is er sprake van een toename in verstoring door geluid en optische verstoring die van invloed kan zijn op de habitatsoorten en typische soorten in het gebied.	De ontwikkelingen liggen op minder dan 5 km afstand van het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Recreatie betreft een van de functies van Natura 2000-gebied. De recreatiedruk is momenteel geen knelpunt (provincie Noord-Holland, z.d. (b)). De effecten van recreatie op de instandhoudings-doelstellingen zijn beperkt. In stand houden van de recreatie- zonering is essentieel voor het realiseren van de Natura 2000-doelen.	Creëren en daarmee aanbieden van alternatieve, meer lokale locaties om te recreëren.
Door een verwachte toename in recreatiedruk is er sprake van een toename in mechanische effecten (betreding van habitattypen en leefgebieden van habitatsoorten).	De ontwikkelingen liggen op minder dan 5 km afstand van het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Recreatie betreft een van de functies van het Natura 2000-gebied. Betreding vormt op enkele locaties een belemmering voor de ontwikkeling van omvang en kwaliteit van H2110 Embryonale duinen en vormt een mogelijk knelpunt voor H2180B Duinbossen (vochtig) (provincie Noord-Holland, z.d. (b); provincie Noord-Holland, 2017). Struinen buiten de paden is toegestaan in de Amsterdamse Waterleidingduinen, de Noordduinen ten noorden van Zandvoort, de Duinen van Velsen, op het Kennemerstrand en op de speelterreinen in de Kennemerduinen (circa 65 hectare) (Provincie Noord-Holland, z.d (b)). Bij een toename in recreatiedruk is er een kans dat significant negatieve gevolgen kunnen ontstaan.	Creëren en daarmee aanbieden van alternatieve, meer lokale locaties om te recreëren.
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck		

Cruquiushof en Cruquius, Bennebroekerdijk en Lisserbroek		
Invloed op Natura 2000	Risico's op (significante) gevolgen in relatie tot uitvoerbaarheid	Randvoorwaarden voor uitwerking project/beleid in vervolgbesluiten
De realisatie en het gebruik van de te ontwikkelen woningen kan leiden tot effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie (realisatiefase én gebruiksfase) zal per initiatief moeten worden bepaald. De ontwikkelingen betreffen de realisatie van in totaal 3.900 woningen en liggen op (meer dan) 18 kilometer afstand van de rand van Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. Nieuwkoopse Plassen & De Haeck is gevoelig voor stikstofdepositie en bevindt zich grotendeels in een niet tot matig overbelaste situatie. Ondanks de afstand tot Nieuwkoopse Plassen & De Haeck, aangezien de mate van stikstofdepositie dichtbij een ontwikkeling groter is, en de beperkte mate van overbelasting wordt ten aanzien van stikstof geen onderscheid gemaakt tussen nabijgelegen en verder weg gelegen Natura 2000-gebieden. Significant negatieve gevolgen zijn niet uit te sluiten.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de woningen. Realisatie van woningen die de milieudruk beperken (gasloos, emissieloze mobiliteit stimuleren).
Overige Natura 2000-gebieden		
De realisatie en het gebruik van de te ontwikkelen woningen kan leiden tot effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie (realisatiefase én gebruiksfase) zal per initiatief moeten worden bepaald. De ontwikkelingen betreffen de realisatie van in totaal 3.900 woningen en liggen op grote afstand van overige stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Ondanks de grote afstand tot overige stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, aangezien de mate van stikstofdepositie dichtbij een ontwikkeling groter is, wordt ten aanzien van stikstof geen onderscheid gemaakt tussen nabijgelegen en verder weg gelegen Natura 2000-gebieden. Significant negatieve gevolgen zijn niet uit te sluiten.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de woningen. Realisatie van woningen die de milieudruk beperken (gasloos, emissieloze mobiliteit stimuleren).

4.3.4 De Pionier

De Pionier		
Invloed op Natura 2000	Risico's op (significante) gevolgen in relatie tot uitvoerbaarheid	Randvoorwaarden voor uitwerking project/beleid in vervolgbesluiten
Kennemerland-Zuid		
De realisatie en het gebruik van de te ontwikkelen woningen kan leiden tot effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie (realisatiefase én gebruiksfase) zal moeten worden bepaald. De ontwikkeling betreft de realisatie van in totaal 1.800 woningen en ligt op circa 7 kilometer afstand van de rand van Kennemerland-Zuid. Kennemerland-Zuid is (zeer) gevoelig voor stikstofdepositie en bevindt zich grotendeels in een matig tot sterk overbelaste situatie. Significant negatieve gevolgen zijn niet uit te sluiten.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de woningen. Realisatie van woningen die de milieudruk beperken (gasloos, emissieloze mobiliteit stimuleren).
Door een verwachte toename in recreatiedruk is er sprake van een toename in verstoring door geluid en optische verstoring die van invloed kan zijn op de habitatsoorten en typische soorten in het gebied.	De ontwikkeling ligt op circa 7 km afstand van het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Recreatie betreft een van de functies van Natura 2000-gebied. De recreatiedruk is momenteel geen knelpunt (provincie Noord-Holland, z.d. (b)). De effecten van recreatie op de instandhoudings- doelstellingen zijn beperkt. In stand houden van de recreatie- zonering is essentieel voor het realiseren van de Natura 2000-doelen.	Creëren en daarmee aanbieden van alternatieve, meer lokale locaties om te recreëren.
Door een verwachte toename in recreatiedruk is er sprake van een toename in mechanische effecten (betreding van habitattypen en leefgebieden van habitatsoorten).	De ontwikkeling ligt op circa 7 km afstand van het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Recreatie betreft een van de functies van het Natura 2000-gebied. Betreding vormt op enkele locaties een belemmering voor de ontwikkeling van omvang en kwaliteit van H2110 Embryonale duinen en vormt een mogelijk knelpunt voor H2180B Duinbossen (vochtig) (provincie Noord-Holland, z.d. (b); provincie Noord-Holland, 2017). Struinen buiten de paden is toegestaan in de Amsterdamse Waterleidingduinen, de Noordduinen ten noorden van Zandvoort, de Duinen van Velsen, op het Kennemerstrand en op de speelterreinen in de Kennemerduinen (circa 65 hectare) (Provincie Noord-Holland, z.d (b)). Bij een toename in recreatiedruk is er een kans dat significant negatieve gevolgen kunnen ontstaan.	Creëren en daarmee aanbieden van alternatieve, meer lokale locaties om te recreëren.
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck		

De Pionier		
Invloed op Natura 2000	Risico's op (significante) gevolgen in relatie tot uitvoerbaarheid	Randvoorwaarden voor uitwerking project/beleid in vervolgbesluiten
De realisatie en het gebruik van de te ontwikkelen woningen kan leiden tot effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie (realisatiefase én gebruiksfase) zal moeten worden bepaald. De ontwikkeling betreft de realisatie van 1.800 woningen en ligt op circa 17 kilometer afstand van de rand van Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. Nieuwkoopse Plassen & De Haeck is gevoelig voor stikstofdepositie en bevindt zich grotendeels in een niet tot matig overbelaste situatie. Ondanks de afstand tot Nieuwkoopse Plassen & De Haeck, aangezien de mate van stikstofdepositie dichtbij een ontwikkeling groter is, en de beperkte mate van overbelasting wordt ten aanzien van stikstof geen onderscheid gemaakt tussen nabijgelegen en verder weg gelegen Natura 2000-gebieden. Significant negatieve gevolgen zijn niet uit te sluiten.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de woningen. Realisatie van woningen die de milieudruk beperken (gasloos, emissieloze mobiliteit stimuleren).
Overige Natura 2000-gebieden		
De realisatie en het gebruik van de te ontwikkelen woningen kan leiden tot effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie (realisatiefase én gebruiksfase) zal moeten worden bepaald. De ontwikkeling betreft de realisatie van 1.800 woningen en ligt op grote afstand van overige stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Ondanks de grote afstand tot overige stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, aangezien de mate van stikstofdepositie dichtbij een ontwikkeling groter is, wordt ten aanzien van stikstof geen onderscheid gemaakt tussen nabijgelegen en verder weg gelegen Natura 2000-gebieden. Significant negatieve gevolgen zijn niet uit te sluiten.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de woningen. Realisatie van woningen die de milieudruk beperken (gasloos, emissieloze mobiliteit stimuleren).

4.3.5 Hoofddorp Noord

Hoofddorp Noord		
Invloed op Natura 2000	Risico's op (significante) gevolgen in relatie tot uitvoerbaarheid	Randvoorwaarden voor uitwerking project/beleid in vervolgbesluiten
Kennemerland-Zuid		
De realisatie en het gebruik van de te ontwikkelen woningen kan leiden tot effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie (realisatiefase én gebruiksfase) zal moeten worden bepaald. De ontwikkeling betreft de realisatie van in totaal 10.540 woningen en ligt op circa 6 kilometer afstand van de rand van Kennemerland-Zuid. Kennemerland-Zuid is (zeer) gevoelig voor stikstofdepositie en bevindt zich grotendeels in een matig tot sterk overbelaste situatie. Significant negatieve gevolgen zijn niet uit te sluiten.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de woningen. Realisatie van woningen die de milieudruk beperken (gasloos, emissieloze mobiliteit stimuleren).
Door een verwachte toename in recreatiedruk is er sprake van een toename in verstoring door geluid en optische verstoring die van invloed kan zijn op de habitatsoorten en typische soorten in het gebied.	De ontwikkeling ligt op circa 6 km afstand van het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Recreatie betreft een van de functies van Natura 2000-gebied. De recreatiedruk is momenteel geen knelpunt (provincie Noord-Holland, z.d. (b)). De effecten van recreatie op de instandhoudings- doelstellingen zijn beperkt. In stand houden van de recreatie- zonering is essentieel voor het realiseren van de Natura 2000-doelen.	Creëren en daarmee aanbieden van alternatieve, meer lokale locaties om te recreëren.
Door een verwachte toename in recreatiedruk is er sprake van een toename in mechanische effecten (betreding van habitattypen en leefgebieden van habitatsoorten).	De ontwikkeling ligt op circa 6 km afstand van het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Recreatie betreft een van de functies van het Natura 2000-gebied. Betreding vormt op enkele locaties een belemmering voor de ontwikkeling van omvang en kwaliteit van H2110 Embryonale duinen en vormt een mogelijk knelpunt voor H2180B Duinbossen (vochtig) (provincie Noord-Holland, z.d. (b); provincie Noord-Holland, 2017). Struinen buiten de paden is toegestaan in de Amsterdamse Waterleidingduinen, de Noordduinen ten noorden van Zandvoort, de Duinen van Velsen, op het Kennemerstrand en op de speelterreinen in de Kennemerduinen (circa 65 hectare) (Provincie Noord-Holland, z.d (b)). Bij een toename in recreatiedruk is er een kans dat significant negatieve gevolgen kunnen ontstaan.	Creëren en daarmee aanbieden van alternatieve, meer lokale locaties om te recreëren.
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck		

Hoofddorp Noord		
Invloed op Natura 2000	Risico's op (significante) gevolgen in relatie tot uitvoerbaarheid	Randvoorwaarden voor uitwerking project/beleid in vervolgbesluiten
De realisatie en het gebruik van de te ontwikkelen woningen kan leiden tot effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie (realisatiefase én gebruiksfase) zal moeten worden bepaald. De ontwikkeling betreft de realisatie van 10.540 woningen en ligt op circa 18 kilometer afstand van de rand van Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. Nieuwkoopse Plassen & De Haeck is gevoelig voor stikstofdepositie en bevindt zich grotendeels in een niet tot matig overbelaste situatie. Ondanks de afstand tot Nieuwkoopse Plassen & De Haeck, aangezien de mate van stikstofdepositie dichtbij een ontwikkeling groter is, en de beperkte mate van overbelasting wordt ten aanzien van stikstof geen onderscheid gemaakt tussen nabijgelegen en verder weg gelegen Natura 2000-gebieden. Significant negatieve gevolgen zijn niet uit te sluiten.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de woningen. Realisatie van woningen die de milieudruk beperken (gasloos, emissieloze mobiliteit stimuleren).
Overige Natura 2000-gebieden		
De realisatie en het gebruik van de te ontwikkelen woningen kan leiden tot effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie (realisatiefase én gebruiksfase) zal moeten worden bepaald. De ontwikkeling betreft de realisatie van 10.540 woningen en ligt op grote afstand van overige stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Ondanks de grote afstand tot overige stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, aangezien de mate van stikstofdepositie dichtbij een ontwikkeling groter is, wordt ten aanzien van stikstof geen onderscheid gemaakt tussen nabijgelegen en verder weg gelegen Natura 2000-gebieden. Significant negatieve gevolgen zijn niet uit te sluiten.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de woningen. Realisatie van woningen die de milieudruk beperken (gasloos, emissieloze mobiliteit stimuleren).

4.3.6 Nieuw-Vennep West

Nieuw-Vennep West		
Invloed op Natura 2000	Risico's op (significante) gevolgen in relatie tot uitvoerbaarheid	Randvoorwaarden voor uitwerking project/beleid in vervolgbesluiten
Kennemerland-Zuid		
De realisatie en het gebruik van de te ontwikkelen woningen kan leiden tot effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie (realisatiefase én gebruiksfase) zal moeten worden bepaald. De ontwikkeling betreft de realisatie van in totaal 3.000 woningen en ligt op circa 5 kilometer afstand van de rand van Kennemerland-Zuid. Kennemerland-Zuid is (zeer) gevoelig voor stikstofdepositie en bevindt zich grotendeels in een matig tot sterk overbelaste situatie. Significant negatieve gevolgen zijn niet uit te sluiten.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de woningen. Realisatie van woningen die de milieudruk beperken (gasloos, emissieloze mobiliteit stimuleren).
Door een verwachte toename in recreatiedruk is er sprake van een toename in verstoring door geluid en optische verstoring die van invloed kan zijn op de habitatsoorten en typische soorten in het gebied.	De ontwikkeling ligt op circa 5 km afstand van het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Recreatie betreft een van de functies van Natura 2000-gebied. De recreatiedruk is momenteel geen knelpunt (provincie Noord-Holland, z.d. (b)). De effecten van recreatie op de instandhoudings- doelstellingen zijn beperkt. In stand houden van de recreatie- zonering is essentieel voor het realiseren van de Natura 2000-doelen.	Creëren en daarmee aanbieden van alternatieve, meer lokale locaties om te recreëren.
Door een verwachte toename in recreatiedruk is er sprake van een toename in mechanische effecten (betreding van habitattypen en leefgebieden van habitatsoorten).	De ontwikkeling ligt op circa 5 km afstand van het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Recreatie betreft een van de functies van het Natura 2000-gebied. Betreding vormt op enkele locaties een belemmering voor de ontwikkeling van omvang en kwaliteit van H2110 Embryonale duinen en vormt een mogelijk knelpunt voor H2180B Duinbossen (vochtig) (provincie Noord-Holland, z.d. (b); provincie Noord-Holland, 2017). Struinen buiten de paden is toegestaan in de Amsterdamse Waterleidingduinen, de Noordduinen ten noorden van Zandvoort, de Duinen van Velsen, op het Kennemerstrand en op de speelterreinen in de Kennemerduinen (circa 65 hectare) (Provincie Noord-Holland, z.d (b)). Bij een toename in recreatiedruk is er een kans dat significant negatieve gevolgen kunnen ontstaan.	Creëren en daarmee aanbieden van alternatieve, meer lokale locaties om te recreëren.
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck		

Nieuw-Vennep West		
Invloed op Natura 2000	Risico's op (significante) gevolgen in relatie tot uitvoerbaarheid	Randvoorwaarden voor uitwerking project/beleid in vervolgbesluiten
De realisatie en het gebruik van de te ontwikkelen woningen kan leiden tot effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie (realisatiefase én gebruiksfase) zal moeten worden bepaald. De ontwikkeling betreft de realisatie van 3.000 woningen en ligt op circa 18 kilometer afstand van de rand van Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. Nieuwkoopse Plassen & De Haeck is gevoelig voor stikstofdepositie en bevindt zich grotendeels in een niet tot matig overbelaste situatie. Ondanks de afstand tot Nieuwkoopse Plassen & De Haeck, aangezien de mate van stikstofdepositie dichtbij een ontwikkeling groter is, en de beperkte mate van overbelasting wordt ten aanzien van stikstof geen onderscheid gemaakt tussen nabijgelegen en verder weg gelegen Natura 2000-gebieden. Significant negatieve gevolgen zijn niet uit te sluiten.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de woningen. Realisatie van woningen die de milieudruk beperken (gasloos, emissieloze mobiliteit stimuleren).
Overige Natura 2000-gebieden		
De realisatie en het gebruik van de te ontwikkelen woningen kan leiden tot effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie (realisatiefase én gebruiksfase) zal moeten worden bepaald. De ontwikkeling betreft de realisatie van 3.000 woningen en ligt op grote afstand van overige stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Ondanks de grote afstand tot overige stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, aangezien de mate van stikstofdepositie dichtbij een ontwikkeling groter is, wordt ten aanzien van stikstof geen onderscheid gemaakt tussen nabijgelegen en verder weg gelegen Natura 2000-gebieden. Significant negatieve gevolgen zijn niet uit te sluiten.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de woningen. Realisatie van woningen die de milieudruk beperken (gasloos, emissieloze mobiliteit stimuleren).

4.3.7 Realisatie 300 ha zonneveld rondom Schiphol

Realisatie 300 ha zonneveld rondom Schiphol		
Invloed op Natura 2000	Risico's op (significante) gevolgen in relatie tot uitvoerbaarheid	Randvoorwaarden voor uitwerking project/beleid in vervolgbesluiten
Kennemerland-Zuid		
De realisatie van 300 ha zonneveld kan leiden tot tijdelijke effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie tijdens de realisatiefase zal moeten worden bepaald. De ontwikkeling ligt op circa 6 kilometer afstand van de rand van Kennemerland-Zuid. Kennemerland-Zuid is (zeer) gevoelig voor stikstofdepositie en bevindt zich grotendeels in een matig tot sterk overbelaste situatie. Het betreft een tijdelijke depositie. Mogelijk biedt nieuwe stikstofwetgeving[4] mogelijkheden tot het vergunningsvrij realiseren van deze ontwikkeling.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van het zonneveld.
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck		
De realisatie van 300 ha zonneveld kan leiden tot tijdelijke effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie tijdens de realisatiefase zal moeten worden bepaald. De ontwikkeling ligt op circa 17 kilometer afstand van de rand van Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. Nieuwkoopse Plassen & De Haeck is gevoelig voor stikstofdepositie en bevindt zich grotendeels in een niet tot matig overbelaste situatie. Het betreft een tijdelijke depositie. Mogelijk biedt nieuwe stikstofwetgeving mogelijkheden tot het vergunningsvrij realiseren van deze ontwikkeling.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van het zonneveld.
Overige Natura 2000-gebieden		
De realisatie van 300 ha zonneveld kan leiden tot tijdelijke effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie tijdens de realisatiefase zal moeten worden bepaald. De ontwikkeling ligt op grote afstand van overige stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Het betreft een tijdelijke depositie. Mogelijk biedt nieuwe stikstofwetgeving mogelijkheden tot het vergunningsvrij realiseren van deze ontwikkeling.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van het zonneveld.

[4] Wet stikstofreductie en natuurherstel.

4.3.8 Realisatie windturbines (zuidzijde gemeente)

Realisatie windturbines (zuidzijde gemeente)		
Invloed op Natura 2000	Risico's op (significante) gevolgen in relatie tot uitvoerbaarheid	Randvoorwaarden voor uitwerking project/beleid in vervolgbesluiten
Kennemerland-Zuid		
De realisatie van windturbines kan leiden tot tijdelijke effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie tijdens de realisatiefase zal moeten worden bepaald. De ontwikkeling ligt op circa 8 kilometer afstand van de rand van Kennemerland-Zuid. Kennemerland-Zuid is (zeer) gevoelig voor stikstofdepositie en bevindt zich grotendeels in een matig tot sterk overbelaste situatie. Het betreft een tijdelijke depositie. Mogelijk biedt nieuwe stikstofwetgeving[5] mogelijkheden tot het vergunningsvrij realiseren van deze ontwikkeling.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de winturbines.
Aanvaringsslachtoffers (meervleermuis) tijdens de gebruiksfase zijn niet uit te sluiten.	Door grote hoeveelheid watergangen in de directe omgeving van windturbines is de omgeving van het gebied interessant voor de meervleermuis. Risico is vooral aanwezig indien belangrijk vliegroute(s) worden gekruist. Significant negatieve effecten zijn op voorhand niet uit te sluiten.	Exacte locatie windturbines moet worden onderzocht in relatie tot de meervleermuis. Indien noodzakelijk zal moeten worden gewerkt met stilstand voorziening.
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck		
De realisatie van windturbines kan leiden tot tijdelijke effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie tijdens de realisatiefase zal moeten worden bepaald. De ontwikkeling ligt op circa 13 kilometer afstand van de rand van Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. Nieuwkoopse Plassen & De Haeck is gevoelig voor stikstofdepositie en bevindt zich grotendeels in een niet tot matig overbelaste situatie. Het betreft een tijdelijke depositie. Mogelijk biedt nieuwe stikstofwetgeving mogelijkheden tot het vergunningsvrij realiseren van deze ontwikkeling.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de winturbines.

[5] Wet stikstofreductie en natuurherstel.

Realisatie windturbines (zuidzijde gemeente)		
Invloed op Natura 2000	Risico's op (significante) gevolgen in relatie tot uitvoerbaarheid	Randvoorwaarden voor uitwerking project/beleid in vervolgbesluiten
Aanvaringsslachtoffers (meervleermuis en (niet-) broedvogelsoorten) tijdens de gebruiksfase zijn niet uit te sluiten.	Door grote hoeveelheid watergangen in de directe omgeving van windturbines is de omgeving van het gebied interessant voor de meervleermuis. Risico is vooral aanwezig indien belangrijk vliegroute(s) worden gekruist. Tevens is de omgeving interessant voor (niet-) broedvogelsoorten. De dagelijkse vliegbewegingen van deze soorten tussen slaapplaatsen en foerageergebied vormen een risico. Significant negatieve effecten zijn op voorhand niet uit te sluiten.	Exacte locatie windturbines moet worden onderzocht in relatie tot de meervleermuis en (niet-) broedvogelsoorten. Indien noodzakelijk zal moeten worden gewerkt met stilstand voorziening.
Overige Natura 2000-gebieden		
De realisatie van windturbines kan leiden tot tijdelijke effecten van verzuring en vermesting door stikstofdepositie.	Het effect van stikstofdepositie tijdens de realisatiefase zal moeten worden bepaald. De ontwikkeling ligt op grote afstand van overige stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Het betreft een tijdelijke depositie. Mogelijk biedt nieuwe stikstofwetgeving mogelijkheden tot het vergunningsvrij realiseren van deze ontwikkeling.	Toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie van de winturbines.
Aanvaringsslachtoffers (meervleermuis en (niet-) broedvogelsoorten) tijdens de gebruiksfase zijn niet uit te sluiten.	Door grote hoeveelheid watergangen in de directe omgeving van windturbines is de omgeving van het gebied interessant voor de meervleermuis. Risico is vooral aanwezig indien belangrijk vliegroute(s) worden gekruist. Tevens is de omgeving interessant voor (niet-) broedvogelsoorten. De dagelijkse vliegbewegingen van deze soorten tussen slaapplaatsen en foerageergebied vormen een risico. Significant negatieve effecten zijn op voorhand niet uit te sluiten.	Exacte locatie windturbines moet worden onderzocht in relatie tot de meervleermuis en (niet-) broedvogelsoorten. Indien noodzakelijk zal moeten worden gewerkt met stilstand voorziening.

5 Conclusie

5.1 Resultaten van de beoordeling

Voor de ontwikkelingen uit de Omgevingsvisie Haarlemmermeer is een aantal ontwikkelingen die een groter risico op significante gevolgen en een verhoging van de milieudruk met zich meebrengen. Deze verdienen aandacht in de vervolgbesluiten. Dit is voornamelijk van toepassing bij de stikstofeffecten als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen. Voor alle ontwikkelingen met potentiële stikstofeffecten geldt dat het toepassen van schone(re) technieken tijdens de realisatie een positieve invloed heeft op de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling.

Bij alle ontwikkelingen kan cumulatie van belang zijn. De samenhang van de projecten moet worden beschouwd, zodat kan worden onderzocht of de ontwikkelingen tezamen tot significante gevolgen leiden. Dit betekent in de praktijk dat de kans daarop groot is wanneer cumulerende projecten tezamen leiden tot een uitstoot hoger dan 0,00 mol/ha/j.

De realisatie van woningen leidt tot groei van het aantal inwoners en daardoor van het aantal recreanten. Toename van de recreatiedruk in Kennemerland-Zuid – met name op basis van cumulatieve ontwikkelingen – is te verwachten, ook vanwege het ontbreken van voldoende grote recreatiegebieden voor een gemeente met meer dan 100.000 inwoners. Een mitigerende maatregel in de vorm van een nieuw (natuur- en) recreatiegebied in Haarlemmermeer kan de recreatiedruk verlichten en zelfs tot een afname van het aantal recreanten in de kwetsbare natuurgebieden leiden.

De conclusie van de beoordeling van de ontwikkelingen is opgedeeld in een conclusie vanuit stikstof en een conclusie voor de overige relevante storingsfactoren, waarbij dezelfde kleurcodering als in de beoordeling is toegepast (zie ook 4.3.1 Doel/beoordelingskader). Indien in de beoordeling verschillende kleuren zijn toegepast, is in de onderstaande tabel de ‘worst-case’ kleur gebruikt.

Relevante ontwikkelingen de omgevingsvisie Haarlemmermeer	Risico significante gevolgen/uitvoerbaarheid
Stadscentrum Hoofddorp, Hoofddorp-Zuid, Badhoevedorp (gezamenlijk 4.690 woningen)	Hoog risico; gezien de afstand tot stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, de omvang van de ontwikkelingen en de stikstofsituatie in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn significant negatieve gevolgen niet uit te sluiten. De reactiedruk is momenteel onder controle. De effecten van recreatie op de instandhoudings- doelstellingen zijn beperkt. In stand houden van de recreatie- zonering is essentieel voor het realiseren van de Natura 2000-doelen. Bij een toename in recreatiedruk is er een kans dat significant negatieve gevolgen kunnen ontstaan als gevolg van betreding. Kans is het creëren en daarmee aanbieden van alternatieve locaties om te recreëren.
Cruquiushof en Cruquius, Bennebroekerdijk en Lisserbroek (gezamenlijk 3.900 woningen)	Hoog risico; gezien de afstand tot stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, de omvang van de ontwikkelingen en de stikstofsituatie in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn significant negatieve gevolgen niet uit te sluiten.

Relevante ontwikkelingen de omgevingsvisie Haarlemmermeer	Risico significante gevolgen/uitvoerbaarheid
	De reactiedruk is momenteel onder controle. De effecten van recreatie op de instandhoudings- doelstellingen zijn beperkt. In stand houden van de recreatie- zonering is essentieel voor het realiseren van de Natura 2000-doelen. Bij een toename in recreatiedruk is er een kans dat significant negatieve gevolgen kunnen ontstaan als gevolg van betreding. Kans is het creëren en daarmee aanbieden van alternatieve locaties om te recreëren.
Nieuw-Vennep West (3.000 woningen)	Hoog risico; gezien de afstand tot stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, de omvang van de ontwikkeling en de stikstofsituatie in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn significant negatieve gevolgen niet uit te sluiten.
	De reactiedruk is momenteel onder controle. De effecten van recreatie op de instandhoudings- doelstellingen zijn beperkt. In stand houden van de recreatie- zonering is essentieel voor het realiseren van de Natura 2000-doelen. Bij een toename in recreatiedruk is er een kans dat significant negatieve gevolgen kunnen ontstaan als gevolg van betreding. Kans is het creëren en daarmee aanbieden van alternatieve locaties om te recreëren.
De Pionier (1.800 woningen)	Hoog risico; gezien de afstand tot stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, de omvang van de ontwikkeling en de stikstofsituatie in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn significant negatieve gevolgen niet uit te sluiten.
	De reactiedruk is momenteel onder controle. De effecten van recreatie op de instandhoudings- doelstellingen zijn beperkt. In stand houden van de recreatie- zonering is essentieel voor het realiseren van de Natura 2000-doelen. Bij een toename in recreatiedruk is er een kans dat significant negatieve gevolgen kunnen ontstaan als gevolg van betreding. Kans is het creëren en daarmee aanbieden van alternatieve locaties om te recreëren.
Hoofddorp Noord (10.540 woningen)	Hoog risico; gezien de afstand tot stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, de omvang van de ontwikkeling en de stikstofsituatie in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn significant negatieve gevolgen niet uit te sluiten.
	De reactiedruk is momenteel onder controle. De effecten van recreatie op de instandhoudings- doelstellingen zijn beperkt. In stand houden van de recreatie- zonering is essentieel voor het realiseren van de Natura 2000-doelen. Bij een toename in recreatiedruk is er een kans dat significant negatieve gevolgen kunnen ontstaan als gevolg van betreding. Kans is het creëren en daarmee aanbieden van alternatieve locaties om te recreëren.
Realisatie 300 ha zonneveld rondom Schiphol	Gemiddeld risico; er is sprake van een tijdelijke depositie. Mogelijk biedt nieuwe stikstofwetgeving[6] mogelijkheden tot het vergunningsvrij realiseren van deze ontwikkeling.
Realisatie windturbines (zuidzijde gemeente)	Gemiddeld risico; er is sprake van een tijdelijke depositie. Mogelijk biedt nieuwe stikstofwetgeving[10] mogelijkheden tot het vergunningsvrij realiseren van deze ontwikkeling.
	Een risico is vooral aanwezig indien belangrijke vliegroute(s) van de meervleermuis of de dagelijkse vliegbewegingen van (niet-)broedvogelsoorten tussen slaapplaatsen en foerageergebied worden gekruist. Significant negatieve effecten zijn op voorhand niet uit te

[6] Wet stikstofreductie en natuurherstel.

Relevante ontwikkelingen de omgevingsvisie Haarlemmermeer	Risico significante gevolgen/uitvoerbaarheid
	sluiten. Onderzoek naar de exacte locatie van windturbines (en mogelijk stilstand voorziening) is noodzakelijk.

5.2 Aanbevelingen

Vanwege het aanwezige stedelijk gebied in en nabij Haarlemmermeer en het bestaand gebruik (bijvoorbeeld Schiphol) is de kans om een positieve bijdrage aan het Natura 2000-netwerk te leveren beperkt. Toch zijn er de volgende aanbevelingen om de aanwezige kansen te benutten.

Natuurrecreatie binnen Haarlemmermeer
Door de ontwikkeling van recreatiemogelijkheden in een lokaal (natuur)recreatiegebied te realiseren binnen de gemeente Haarlemmermeer ontstaat er een betere verdeling van de recreatiedruk bij de Natura 2000-gebieden. Dit zal verstoring in het Natura 2000-gebied door het gebruik van de duinen door inwoners beperken en een bijdrage leveren aan de natuurkwaliteit. Met de ontwikkeling van Park21 zet de gemeente hier reeds op in.

Onderzoek naar aanwezige vliegroutes van meervleermuizen
Aangezien nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn aangewezen voor de meervleermuis is het een aanbeveling om onderzoek uit te voeren naar vliegroutes voor deze soort binnen de grenzen van de gemeente. Het optimaliseren van deze vliegroutes en het voorkomen van verstoring ervan (deze soort is zeer lichtgevoelig) kan een bijdrage leveren aan de natuurkwaliteit.

Aanpak stikstofemissies
De Natura 2000-doelen zijn daarnaast ook afhankelijk van de natuurwaarden en milieucondities buiten het Natura 2000-netwerk. Door bij de verdere uitwerking van het beleid in de omgevingsvisie een natuur-inclusieve aanpak te hanteren waarbij wordt gekeken op welke wijze natuur per saldo versterkt kan worden, kan uitvoering van het beleid bijdragen aan vergroting van de biodiversiteit in deze gebieden. Er liggen kansen om de milieudruk binnen het Natura 2000-netwerk te verlagen door bijvoorbeeld een goede invulling van de kringlooplandbouw waardoor de milieudruk als gevolg van vermesting wordt verlaagd.

Daarnaast biedt de Omgevingswet de mogelijkheid om stikstofemissies binnen de gemeente in beeld te brengen en aan te pakken door middel van de programmatische aanpak. Met de programmatische aanpak kan ontwikkelruimte gecreëerd worden door een samenhangend pakket van maatregelen om stikstofemissies te verminderen en activiteiten die leiden tot stikstofemissies samen te stellen. In het omgevingsplan kan de programmatische aanpak gekoppeld worden aan de beoordelingsregels voor een omgevingsplanactiviteit. Het programma bevat dan maatregelen om te kunnen voldoen aan de omgevingswaarde of andere doelstellingen achter die regels. Zo kunnen ontwikkelingen binnen de gemeente mogelijk gemaakt worden, zonder dat dit leidt tot aantasting van Natura 2000-gebieden of zelfs -afhankelijk van de gekozen doelstelling- leidt tot een afname van verstoring.

6 Bronnen

Arcadis, 2014. Effectafstanden natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken. In opdracht van de Provincie Gelderland.

Broekmeyer, M. E. A., Schouwenberg, E. P. A. G., van der Veen, M., Prins, D., & Vos, C. C. (2005). Effectenindicator Natura 2000-gebieden: achtergronden en verantwoording ecologische randvoorwaarden en storende factoren. (Alterra-rapport; No. 1375). Wageningen: Alterra.

Provincie Noord-Holland, z.d (a). Natura 2000 beheerplan Polder Westzaan 2016-2022.

Provincie Noord-Holland, z.d (b). Natura 2000 beheerplan Kennemerland-Zuid 2018-2024.

Provincie Noord-Holland, 2017. 088 Kennemerland-Zuid PAS-Gebiedsanalyse. Update AERIUS Monitor 2016L. 20 juni 2017.

Provincie Zuid-Holland, z.d. PAS gebiedsanalyse Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. PAS periode 2015-2021.

Provincie Zuid-Holland, 2015. Beheerplan Natura 2000-gebied Nieuwkoopse Plassen en De Haeck. Periode 2015-2021. Juni 2015.

Websites
https://www.natura2000.nl/gebieden/noord-holland/kennemerland-zuid
https://www.natura2000.nl/gebieden/zuid-holland/nieuwkoopse-plassen-de-haeck

Bijlage 1 Definities storingsfactoren

Bijlage 1 Definities storingsfactoren

Ministerie van EZ, 2015

Oppervlakteverlies en versnippering (1 en 2)
Oppervlakteverlies leidt tot een afname van beschikbaar oppervlak leefgebied van soorten en/of habitattypen. Door versnippering kunnen verschillende gebieden geïsoleerd van elkaar komen te liggen, waardoor ze onbereikbaar worden of hun functie verliezen.

Stikstofdepositie (verzuring en vermesting)(3 en 4)
Verzuring van bodem of water is een gevolg van de uitstoot (emissie) van stikstof (stikstofoxide (NOx), ammoniak (NH3)). Deze verzurende stoffen komen via lucht of water in de grond terecht en leiden aldus tot het zuurder worden van het biotische milieu. De belangrijkste bronnen van verzurende stoffen zijn de landbouw, het verkeer en de industrie.

Verzoeting (5)
Verzoeting treedt op als het chloridegehalte in het water afneemt, en niet meer geschikt is voor de beoogde zoute of brakke natuurtypen.
Het steeds zoeter worden van bijv. het Oostvoornse meer heeft gevolgen voor de flora en fauna in het meer. Bepaalde soorten zullen verdwijnen terwijl nieuwe soorten zich zullen vestigen. Door de verzoeting zal de brakwatervegetatie verdwijnen. Dit heeft tot gevolg dat door het afsterven van algen en wieren een verslechtering van de waterkwaliteit kan optreden. Verder kan door verzoeting de gevoeligheid voor eutrofiëring sterk toenemen. Naast verandering van vegetatie zal bij een verdere verzoeting ook de macrofauna- en visstandsamenstelling veranderen.

Verzilting (6)
Verzilting betreft de ophoping van oplosbare zouten (kalium, natrium, magnesium, calcium) in bodems en wateren. In wateren komt verzilting over het gehele spectrum tussen zoet (<200 mg Cl/l) en zeer zout (> 30.000 mg Cl/l) voor en is dus niet beperkt tot zoet en brak water.
Als gevolg van verzilting verandert de zoet-zout gradiënt en dit heeft gevolgen voor de grondwaterkwaliteit en dus de bodemvruchtbaarheid. Dit werkt weer door in randvoorwaarden voor aanwezige plant- en diersoorten en leidt uiteindelijk tot een verandering in de soortensamenstelling.

Verontreiniging (7)
Er is sprake van verontreiniging als er verhoogde concentraties van stoffen in een gebied voorkomen die onder natuurlijke omstandigheden niet of in zeer lage concentraties aanwezig zijn. Het gaat hier onder andere over organische verbindingen, zware metalen, schadelijke stoffen die ontstaan door verbranding of productieprocessen. Deze stoffen werken in op de bodem, grondwater en lucht. De gevolgen van verontreiniging zijn divers en complex en kunnen zich pas vele jaren later manifesteren. Vrijwel alle soorten habitattypen reageren op verontreiniging (bron: effectenindicator EZ).

Verdroging (8)
Verdroging uit zich in lagere grondwaterstanden en/of afnemende kwel. De actuele grondwaterstand is dan lager dan de gewenste/benodigde grondwaterstand.

Vernatting (9)
Vernatting manifesteert zich in hogere grondwaterstanden en/of toenemende kwel veroorzaakt door menselijk handelen.

Verandering stroomsnelheid (10)
Verandering van stroomsnelheid van beken en rivieren kan optreden door menselijke ingrepen zoals plaatsen van stuwen, kanaliseren of weer laten meanderen.
Verschillen in stroomsnelheid (langzaam of snel) en dimensies (van bovenloop tot riviertje) leiden tot duidelijke verschillen in levensgemeenschappen en kenmerkende soorten hiervan. Door verandering in stroomsnelheid verdwijnen kenmerkende soorten en levensgemeenschappen.

Verandering overstromingsfrequentie (11)
De duur en/of frequentie van de overstroming van beken en rivieren verandert door menselijke activiteiten.
Voor een voedselarme vegetatie bijvoorbeeld leidt een toenemende overstroming met voedselrijk water tot vermesting: verrijking van de bodem en daardoor verruiging van de vegetatie. Bij boezemlanden die regelmatig worden overstroomd leidt een afname van de overstromingsfrequentie tot verzuring van de bodem, waardoor basenminnende plantensoorten kunnen verdwijnen. Langdurige overstroming kan leiden tot zuurstofgebrek in de wortels van planten waardoor planten kunnen afsterven. Uiteindelijk grijpt een verandering in de overstromingsdynamiek zo in op de soortensamenstelling.

Verandering dynamiek substraat (12)
Er treedt een verandering op in de bodemdichtheid of bodemsamenstelling van terrestrische of aquatische systemen, bijvoorbeeld door aanslibbing of verstuiving.

Verstoring door geluid (13)
Verstoring door geluid betreft verstoring van diersoorten door onnatuurlijke geluidsbronnen. Verstoring door geluid wordt beïnvloed door het achtergrondgeluid en de duur, frequentie en sterkte van de geluidsbron zelf. Geluidsbelasting kan leiden tot stress en/of vluchtgedrag van individuen. Dit kan vervolgens leiden tot het verlaten van het leefgebied of afname van de reproductie. Er kan ook gewenning optreden, in het bijzonder bij continu geluid (bron: effectenindicator Ministerie van EZ en Broekmeyer et al., 2005).

Verstoring door licht (14)
Lichtverstoring kan optreden indien kunstmatige lichtbronnen de gevoelige habitatsoorten bereiken. Kunstmatige verlichting van de nachtelijke omgeving kan tot verstoring van het normale gedrag van soorten leiden, zoals vogels, vleermuizen en zeehonden. Naar mogelijke effecten is nog vrij weinig onderzoek gedaan. Veel kennis gaat daarom nog niet verder dan het kwalitatief signaleren van risico's.
Met name schemer- en nachtactieve dieren kunnen last hebben van verstoring door licht, doordat zij juist aangetrokken of verdreven worden door de lichtbron. Hierdoor raakt bijvoorbeeld hun ritme ontregeld en verlichte delen van het leefgebied worden vermeden (bron: Broekmeyer et al., 2005).

Verstoring door trilling (15)
Er is sprake van trillingen in bodem en water als dergelijke trillingen door menselijke activiteiten veroorzaakt worden, zoals bij boren, heien, draaien van rotorbladen et cetera.

Verstoring door optische effecten (16)
Optische verstoring betreft verstoring door de aanwezigheid en/of beweging van mensen dan wel voorwerpen die niet thuishoren in het natuurlijke systeem.

Verstoring door mechanische effecten (17)
Onder mechanische effecten vallen verstoring door betreding, golfslag, luchtwervelingen et cetera, die optreden ten gevolge van menselijke activiteiten.

Verandering in populatiedynamiek (18)
De storende factor verandering in populatiedynamiek treedt op indien er een direct effect is van een activiteit op de populatie-opbouw en/of populatiegrootte. Er wordt hier vooral gedoeld op de situatie wanneer er sprake is van sterfte van individuen door wegverkeer, windmolens, of door jacht of visserij.

Bewuste, menselijke ingrepen op populatieniveau kunnen leiden tot directe problemen en problemen in de toekomst. Een verandering in populatieomvang is een direct effect. Een verandering in populatie-opbouw (verandering van de verhouding sterfte-reproductie) leidt in de toekomst tot effecten. Zowel minder organismen (een kleinere populatie) en zeker een verandering in samenstelling van de populatie (bijv. meer oude dieren) kunnen leiden tot een verandering in de geboorte/sterfte ratio. En daarmee kan er iets veranderen in de populatiedynamiek (het gedrag in de tijd). Dit kan uiteindelijk leiden tot het (tijdelijk) verdwijnen van soorten, waardoor het evenwicht van het ecosysteem verschuift. De gevoeligheid is sterk afhankelijk van diverse populatiekenmerken zoals de generatietijd van een soort en de huidige grootte van populaties. Vooralsnog zijn alle soorten als ‘gevoelig’ gescoord.

Bewuste verandering soortensamenstelling (19)
Er is sprake van bewust ingrijpen in de natuur door herintroductie van soorten, introductie van exoten, uitzetten van vis, inzaaien van genetisch gemodificeerde organismen etc.
Er treedt concurrentie op in voedselbeschikbaarheid, nestgelegenheid etc. Deze concurrentie kan leiden tot het verdringen (opvullen van de niche) van de oorspronkelijke soorten. Ook kunnen soorten verdwijnen door predatie van de geïntroduceerde soort. Hierdoor kunnen relaties binnen het ecosysteem worden verstoord.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensoring en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. 0655494890
E. marien.kornet@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2020
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Bijlage 1

Hoe sluiten NOVI en POVI aan op gemeentelijke ambities

Waarom deze vergelijking?

De ambities die wij op gemeentelijk niveau stellen raken aan ambities op nationaal en provinciaal niveau. De ambities van de Rijksoverheid en de Provincie Noord-Holland worden uiteengezet in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en de Provinciale Omgevingsvisie NH2050 (POVI). Deze vergelijking laat zien waar wij met onze ambities aansluiten bij de nationale en provinciale omgevingsvisie en waar wij onze standpunten onder de aandacht moeten brengen.

Waar nodig zal deze paragraaf ook ingaan op ander beleid dat door de provincie of het Rijk is opgesteld, als de NOVI of POVI hiernaar verwijst. Het gaat hierbij om onderwerpen voor Haarlemmermeer van belang zijn.

Opbouw van de NOVI en POVI

De NOVI beschrijft hoe Nederland er in 2050 uitziet en wat we moeten doen om daar te komen. Deze wordt uitgewerkt aan de hand van enkele nationale belangen en vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Met een aantal principes wordt uitwerking gegeven aan deze prioriteiten. In de uitvoering worden ook ontwikkelgebieden aangewezen.

De POVI beschrijft ambities en een vijftal bewegingen/ontwikkelingen naar de toekomst. Deze vijf bewegingen schetsen hoe de provincie zich gaat ontwikkelen. In deze bewegingen worden een aantal ontwikkelprincipes meegenomen, die bepalen hoe ruimtelijke ontwikkelingen aangepakt moeten worden. Deze principes zijn gebiedsgericht.

De niveaus in de NOVI en de POVI kunnen worden vergeleken met de niveaus in onze gemeentelijke omgevingsvisie (GOVI):

	GOVI	POVI	NOVI
1.	Verhaallijnen	Ambities (hoofd- en deelambities)	Toekomstperspectief
2.	Gebieden		Nationale belangen
3.	Thema's en opgaven	Bewegingen naar de toekomst en ontwikkelprincipes (gebiedsgericht)	Prioriteiten en beleidskeuzes (naar aanleiding van afwegingsprincipes)
4.	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering (gebiedsgericht in de Uitvoeringsagenda NOVI)
5.	Data en monitoring		NOVI-monitor

De lagen komen niet één op één overeen, zo bevindt de gebiedsgerichte uitwerking zich bij de POVI in de beschrijving van de opgaven en bij de NOVI in de uitvoering.

Waar raken de NOVI en POVI aan onze doelen?

De vergelijking kan plaatsvinden op verschillende niveaus. Het meest interessant is om de omgevingsvisies onderling te vergelijken op de beleidskeuzes (laag 3), omdat hier de prioriteiten gesteld worden. Zie

voor een uitgebreide vergelijking op beleidsthema's de tabel aan het einde van deze paragraaf. Als de thema's op beleidsniveau niet zijn uitgewerkt, wordt de ambitie genoemd.

De vergelijking op specifieke locaties wordt enigszins bemoeilijkt doordat op verschillende niveaus gekozen is voor een gebiedsgerichte aanpak (bij de POVI al bij de beleidskeuzes, en bij de NOVI pas bij de uitvoering). Wat de gebiedsgerichte aanpak betekent voor onze keuzes staat uitgewerkt onder het kopje "Aandachtsgebieden".

Aandachtsgebieden

In de uitvoering van de NOVI wordt een aantal gebieden aangemerkt als ontwikkelgebied, waar een programmatische aanpak voor opgezet wordt. Ook de POVI noemt een aantal gebieden waar veel ontwikkelingen plaatsvinden. Enkele van deze gebieden zijn van belang voor Haarlemmermeer. Deze paragraaf bespreekt deze gebieden en de belangen die wij hier hebben.

Datacenters

Vanwege de impact op de openbare ruimte en het energiegebruik is een goede strategie voor de plaatsing van datacenters belangrijk. Het Rijk heeft hiervoor de strategie Datacenters. Wij hebben ons eigen Datacenterbeleid, waarin we beschrijven waar tot 2030 datacenters mogen komen.

Het Datacenterbeleid is tot 2030 in lijn met de Strategie Datacenters van het Rijk, waarbij wordt ingezet op het versterken van de hyperconnectiviteitsclusters in Amsterdam en Haarlemmermeer. Hierbij wordt ingezet op gematigde groei met een maximum capaciteit van 750 megavoltampère. Voor verdere groei zetten wij binnen de MRA met steun van de provincies Noord-Holland en Flevoland in op de ontwikkeling van een connectiviteitcluster in Almere / Zeewolde.

Voor wat betreft het stroomverbruik zien wij in lijn met de NOVI een uitzondering voor datacenters voor wat betreft de doelstelling om vooral lokaal duurzame energie op te wekken. Dit aangezien datacenters een groot stroomverbruik kennen die vanwege het grote ruimtebeslag niet lokaal opgewekt kan worden. De datacenters in Haarlemmermeer zijn net als in Amsterdam van nationaal belang, waarbij de energieopwekking ook op nationaal niveau dient te worden opgelost.

Na 2030 gaat het Rijk ook op andere plekken binnen de MRA zoeken naar locaties voor datacenters. Dit moet dan aansluiten op onze strategie.

Greenport en glastuinbouwgebied

De beschrijving van glastuinbouw en Greenports in de NOVI en de POVI bevat niet de specifieke problematiek die we in de gemeente Haarlemmermeer kennen. In de NOVI en POVI worden Greenports, zoals de Greenport Aalsmeer, aangewezen als gebieden die belangrijk zijn voor economische ontwikkeling, en de glastuinbouw wordt gezien als een gebied waarin meer innovatie en ontwikkeling plaats kan vinden.

Schaalvergroting en verduurzaming van de glastuinbouw krijgen extra aandacht in de NOVI en POVI. In Haarlemmermeer kennen we echter ook leegstand. Leegstand van glastuinbouw, zoals in Rijsenhout, wordt in de NOVI en POVI niet genoemd. Wij zoeken naar nieuwe oplossingen om de leefbaarheid te behouden en te vergroten.

Groene Hart

Het Groene Hart is aangewezen als NOVI-gebied. Er wordt aandacht besteed aan de druk van verstedelijking, nieuwe bedrijvigheid en bodemdaling in het Groene Hart. De zuidelijke punt van de

Haarlemmermeerpolder (tussen Nieuw-Vennep en Buitenkaag) maakt deel uit van het Groene Hart. Haarlemmermeer wil het landelijke karakter van het zuidelijk deel versterken, dit wordt geborgd door het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) waardoor we hier minder mogen bouwen. We willen de vitaliteit van de kernen in het Groene Hart behouden. Het zuidelijk deel van de Haarlemmermeerpolder is ook zoekgebied voor windenergie. In de programmatische lijn van de NOVI kunnen deze belangen worden afgewogen.

Vanuit Haarlemmermeer is het interessant om te kijken naar de verbindingen in het Groene Hart, zodat de mobiliteit in het gebied verbeterd wordt. Voor de veenweidegebieden in het noorden van de gemeente kunnen we leren van de aanpak van bodemdaling in de NOVI.

Groen en verstedelijking

Op het gebied van groen vinden veel ontwikkelingen plaats. Groen is nodig om de omgeving leefbaar te houden terwijl er veel extra woningen worden gebouwd. Met de MRA werken we aan de ontwikkeling van de scheggen, zoals de Westeinderscheg die langs het oosten van de gemeente naar Aalsmeer loopt. Bij deze ontwikkelingen is hulp van het Rijk en de regio nodig, bijvoorbeeld voor boscompensatie.

Noordzeekanaalgebied en Houtrakpolder

Het Noordzeekanaalgebied (NZKG) is aangewezen als NOVI-gebied, waar ontwikkelingen geconcentreerd en gecombineerd worden. Er wordt enerzijds gekeken naar slim ruimtegebruik en anderzijds naar verduurzaming van het havengebied. Dit wordt in de NOVI niet verder uitgewerkt.

In de POVI worden een aantal afspraken en uitgangspunten beschreven voor de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied. Hierbij geldt de Houtrakpolder als strategische reservering voor het havengebied.

De reservering van de Houtrakpolder sluit niet aan op ons standpunt. Wij willen dat de Houtrakpolder open blijft en het landschap hier behouden blijft. Dit standpunt blijven wij uitdragen bij het Bestuursplatform NZKG.

Schiphol en luchtvaart

De NOVI spreekt alleen over Schiphol en luchtvaart in algemene termen, en verwijst voor verdere uitwerking naar de Luchtvaartnota. De NOVI noemt duurzaamheid als belangrijke ontwikkeling voor de luchtvaart.

In onze reactie op de Luchtvaartnota vragen wij om meer concrete randvoorwaarden voor groei en normen voor de leefomgeving. Ook vragen we aandacht voor bereikbaarheid en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn, beperking van het aantal nachtvluchten, en de verschuiving van vakantievluchten naar luchthaven Lelystad.

De POVI sluit aan op onze punten, en noemt milieunormen en de openstelling van Lelystad als randvoorwaarden voor de ontwikkeling. Het aantal vakantievluchten moet volgens de provincie worden beperkt. Een goede mobiliteitsoplossing (bijvoorbeeld het doortrekken van de Noord/Zuidlijn) wordt ook door de provincie als succesfactor genoemd.

Tabel: thema's in de NOVI en POVI

Sluit aan op onze ambities

Sluit niet aan of bevat een afwijkend standpunt

Bevat onvoldoende informatie over dit onderwerp

Thema	POVI NH2050	NOVI	Kijk van Haarlemmermeer
Beschermen leefomgeving:			
Gezondheid	?	✓	Het thema gezondheid wordt nagenoeg niet uitgewerkt in NH2050. De ambitie van de NOVI sluit aan op de onze.
Geluid / geluidsadaptief bouwen	?	✓	Onze doelen zijn meer in lijn met de NOVI, omdat we woningen en andere gebouwen zoveel mogelijk willen beschermen. De POVI accepteert meer geluidshinder. Geluidsadaptief bouwen wordt in de NOVI en POVI niet genoemd.
Milieukwaliteit: lucht	?	?	NOVI spreekt ook de verwachting uit dat door innovatie de luchtkwaliteit beter wordt, maar zet hier niet actief op in.

Milieukwaliteit: geur, licht, magneetvelden, trilling			Licht, magneetvelden en trilling worden in de NOVI en POVI niet apart genoemd.
Milieukwaliteit: ondergrond			Sluit aan bij onze ambitie. Zie ook bodemkwaliteit.
Milieukwaliteit: chemische bodemkwaliteit	Zie ondergrond	Zie ondergrond	Natuurinclusieve landbouw wordt in de beide visies ook als een factor voor bodemkwaliteit genoemd.
Water en klimaat (adaptatie)			Sluit aan bij onze ambitie.
Veiligheid: integrale veiligheid			De Omgevingsvisies schenken vooral aandacht aan veiligheid in de leefomgeving, sociale veiligheid krijgt hier minder aandacht.
Veiligheid: omgevingsveiligheid	Zie gezondheid		Sluit aan bij onze ambitie.
Landschap, groen en recreatie			De provincie houdt onverkort vast aan de visie Noordzeekanaalgebied, inclusief de eventuele ontwikkeling van een Houtrakpolder. Wij willen dat niet. Wij willen de Houtrakpolder open houden vanwege de kwaliteit van de open ruimte en de recreatieve waarde.

Ruimtelijke kwaliteit			Ruimtelijke kwaliteit komt als bovenliggende doelstelling breed terug in veel van ons beleid. Of het nu gaat om erfgoed, landschap, wonen, economie, mobiliteit of natuur. Dit komt ook terug in de NOVI en de POVI.
Natuur en biodiversiteit			Sluit aan op onze ambitie. Provincie en Rijk houden zich begrijpelijk bezig met een groter schaalniveau.
Erfgoed	Zie landschap.	Zie landschap.	Sluit aan bij onze ambitie.
Vervullen maatschappelijke behoeften:			
Landbouw			Duurzaamheid, kringlooplandbouw, slim ruimtegebruik en natuurinclusiviteit sluit aan op onze ambities. In Haarlemmermeer vinden we de rol van boeren in het landschap ook belangrijk. We willen daarom met boeren aan locatiespecifieke duurzame bedrijfsstrategieën werken. Er is in de NOVI en POVI minder aandacht voor de individuele agrariërs en hoe zij hun bedrijven vitaal kunnen houden. Mogelijk dat hier in de aangekondigde programma's van het Rijk en de Provincie meer aandacht aan wordt gegeven.

Glastuinbouw	Zie landbouw. 		Onze uitdaging is deels anders dan die in de NOVI en de POVI beschreven wordt. De uitdaging komt overeen voor de goed functionerende tuinbouw. In de NOVI en POVI wordt niet ingegaan op onze grootste uitdaging; die van leegstand in de glastuinbouw. Wij zoeken naar nieuwe oplossingen om de leefbaarheid te behouden en te verbeteren.
Economie			Sluit aan op onze ambities: circulariteit, duurzaamheid, diversiteit en functiemenging in stedelijke kernen.
Luchthaven en luchtvaart			NOVI verwijst naar de Luchtvaartnota. Standpunt van de Provincie sluit aan op de onze. In onze reactie op de Luchtvaartnota vragen wij ook om heldere normen en selectiviteit in de vluchten.
Wonen			Sluit aan op onze ambities.
Mobiliteit			Sluit aan op onze ambities. Wij hebben meer aandacht voor ‘traditionele’ mobiliteitsoplossingen (auto).
Openbare ruimte			Beide visies zeggen weinig tot niets over de openbare ruimte.

Energie			Gemeente heeft bij dit thema de lead. De POVI besteedt weinig aandacht aan ruimtelijke kwaliteit in relatie tot energietransitie.
Datanetwerk en virtueel netwerk			Zowel NOVI als POVI besteden weinig aandacht aan wat er gebeurt met de data die verzameld wordt in nieuwe ontwikkelingen. Beiden besteden aandacht aan een zorgvuldige keuze in het plaatsen van datacenters, iets wat wij al doen in ons Datacenterbeleid.
Commerciële voorzieningen			Beide visies laten veel ruimte aan lokale overheden om zelf de kernen te ontwikkelen. Dit past bij onze ambities om toekomstbestendige en diverse centra te ontwikkelen, en de basisvoorzieningen in kernen op peil te houden.
Toerisme			Toerisme wordt in Haarlemmermeer niet als een bedreiging voor de leefbaarheid ervaren. Spreiding en balans is daarom een minder grote prioriteit dan in de POVI en de NOVI.
Toerisme: verblijfsaccommodatie			Met ons beleid voor verblijfsaccommodaties willen we zorgen voor een kwalitatief sterke en gediversifieerde

			verblijfsaccommodatie-sector, met de juiste accommodatie op de juiste locatie. We hebben weinig te maken met verouderde accommodaties.
Sporten en bewegen			Weinig aandacht in de NOVI en POVI voor sporten en bewegen.
Maatschappelijke voorzieningen			Sluit aan op onze ambities.
Welzijn	Zie gezondheid, sporten en bewegen.		Sociaal domein krijgt minder aandacht in NOVI en POVI.
Grondstoffen, circulariteit en afval			Sluit aan bij onze ambities.

Bijlage 2

Tabel met beleidsdocumenten

Onderwerp/voorstel	Nummer	Opmerkingen
Gezondheid		
Sport- en beweegvisie 2019	RV 2019.0036310	
Beleidskader sociaal domein 2019-2023	RV 2019.0058016	
Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025: het verschil maken	RV 2019.0058049	
Regionale nota gezondheidsbeleid	RV 2021.0001769	
Geluid		
Actieplan geluid 2018-2023	B&W 2021.0000888	
Milieukwaliteit: bodem		
Beleidsplan conventionele explosieven	B&W 2018.0030251	
Geactualiseerde beleidsregel PFAS gemeente Haarlemmermeer 2020	B&W 2020.0000310	
Geactualiseerde Nota Bodembeheer en Bodemkwaliteitskaart	B&W 2020.0001031	
Water en klimaat(adaptatie)		
Gemeentelijk Rioleringsplan	RV 2020.0002929	
Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie	RV 2020.0003314	Wordt in 2021 vervangen door Klimaatadaptatiebeleid
Strategische Samenwerkingsagenda 2021-2035	RV 2021.0001877	
Klimaatadaptatiebeleid		Verwacht 2022
Veiligheid		

Aanvaardbaarheid en verantwoording groepsrisico externe veiligheid	RV 2012.0035610	
Toezicht en handhaving kwaliteit kinderopvang	B&W 2015.0010581	
Beleidsregels bestuurlijke sancties 2016	B&W 2016.0019091	
Prioritering van Handhavingstaken op het gebied van bouwen, gebruik en milieu	B&W 2017.0066507	
Prioritering van Handhavingstaken in de openbare ruimte	X2018.00237	
Beleidsregel wonen en vliegen	RV 2018.0025134	
Kadernota Integrale Veiligheid 2018-2022	RV 2018.0042518	
Regionaal Handhavingsbeleid OD NZKG 2019-2022	B&W 2019.0049912	
Beleidsregels bestuurlijke boete	B&W 2018.0064675	
Uitvoeringsprogramma Veiligheid 2020	B&W 2019.0058224	
Landschap, groen en recreatie		
Nota groen en recreatie Haarlemmermeer	B&W 2007.158899	Nieuwe nota is in de maak
Nota groen in bebouwd gebied		Verwacht 2022
Nota groen en recreatie		Verwacht 2022
Omgevingskwaliteit		
Nota uiterlijk van bouwwerken 2020	RV 2020.0002340	Wordt vervangen door de Nota Omgevingskwaliteit. Het overzicht van de beeldkwaliteitsplannen is te vinden in de omgevingsviewer.
Nota Omgevingskwaliteit		Verwacht 2022
Natuur en biodiversiteit		
Visie boombeleid, Kadernota Boomveiligheid en Zorgplicht, Kadernota Vervanging en Herplantbeleid	RV 2014.0056392	
Kadernota beheer en overlast van bomen 2015	RV 2015.0053367	
Beleid monumentale en waardevolle bomen	RV 2020.0002903	
Natuurvisie Haarlemmermeer 2040	RV 2021.0000121	

Erfgoed		
Cultuurnota: ruimte voor cultuur, kansen voor ondernemerschap	RV 2012.0016382	
Erfgoedvisie gemeente Haarlemmermeer 2020-2030 – 'Erfgoed omarmen en beleven'	RV 2020.0000051	
Archeologiebeleid Haarlemmermeer 2020-2030	RV 2020.0000060	
Landbouw		
Beleid voor de stalling van caravans en andere kampeermiddelen	RV 2007.000608	
Leidraad Ruimte voor Ruimte regeling	RV 2012.0002650	Het Provinciaal beleid is aangepast, de Leidraad zullen we op den duur aanpassen naar deze actuele regeling
Evaluatie beleid en beleidswijziging voor de stalling van caravans en andere kampeermiddelen	RV 2012.0014747	
De agrarische sector in perspectief	RV 2013.0015671	
Toewijzingen pachtgronden	B&W 2019.0046911	
Economie		
Kadernota herstructurering werklocaties	RV 2009.0023450	
Flexibilisering bestemmingen bedrijventerreinen	B&W 2014.0009011	
Economisch perspectief 2030	RV 2016.0020280	
Nota Sociaal Ondernemen	B&W 2017.0013476	
Strategie Werklocaties Haarlemmermeer 2019	RV 2019.0027561	
Commerciële voorzieningen		
Beleid voor commerciële voorzieningen; regels en ruimte	RV 2019.0057889	
Regionaal detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden	RV 2021.0001238	
Wonen		
Uitvoeringsplan Wonen met Zorg	B&W 2018.0022374	

Beleidsregel wonen en vliegen	RV 2018.0025134	
Woonbeleidsprogramma Haarlemmermeer 2019-2025: het verschil maken	RV 2019.0058049	
Huisvestingsverordening 2018 – eerste wijziging	RV 2019.0058173	
Ontwerpbestemmingsplan 'Parapluplan Wonen'	B&W 2019.0053098	
Beleidsvoorstel voor een nieuwe woonruimteverdeling	RV 2021.0000184	
Verdichtingsvisie		Concept 2021
Mobiliteit		
Parkeerbeleid passagiersparkeren Schiphol	B&W 2012.0011244	
'Bestemming bereikt: uitgangspunten strategisch autoparkeerbeleid Haarlemmermeer'	RV 2017.0004524	
Uitvoeringsstrategie laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer	B&W 2017.0018877	
Bewegwijzering Haarlemmermeer: Routevisie	RV 2017.0031934	
Actualisatie beleidsregel Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018	B&W 2018.0005796	
Parkeerverordening Haarlemmermeer 2018	RV 2018.0008775	
Evaluatie Uitvoeringsstrategie laadinfrastructuur	B&W 2018.0043954	
Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer	RV 2018.0065348	
Onderzoeks- en investeringsagenda Mobiliteit 2020-2040	RV 2019.0034528	
Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022	RV 2021.000843	
Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040	B&W 2021.0001681	
Openbare ruimte		
Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR)	RV 2014.0004100	Nieuwe nota is in de maak
Actualisering Beheerplannen 2020-2023	RV 2020.0000724	
Nota Groen in bebouwd gebied		Verwacht 2022
Energie		
Programmatische aanpak energietransitie Haarlemmermeer	RV 2019.0037699	
Beleidskader zonneakkers Haarlemmermeer	RV 2020.0000707	

Beleidskader lokaal eigenaarschap in zon- en windprojecten	B&W 2020.0002692	
Nota Monitor Energietransitie Haarlemmermeer: de Nulmeting	B&W 2020.0003324	
Regionale Energie Strategie Noord-Holland Zuid 1.0	RV 2021.0000778	
Warmtevisie	RV 2021.0002134	
Beleidskader omarmen initiatieven in de warmtetransitie	RV 2021.0002132	
Kaart windzoekgebied		Verwacht 2021
Beleidskader windturbines		Verwacht 2022
Datanetwerk en virtueel netwerk		
Beleid masten voor mobiele telecommunicatie	B&W 2014.0024823	
Manifest "TADA! Duidelijk over Data"	B&W 2019.0028987	
Datacenterbeleid	RV 2020.0002126	
Bestemmingsplan Parapluplan Datacenters	RV 2020.0002098	
Addendum datacenter beleid: Aanwijzen van een vijfde concentratiegebied voor datacenters	RV 2021.0000323	
Toerisme		
Toerisme, evenementen en promotie Haarlemmermeer	RV 2020.0000380	
Verblijfsaccomodatiebeleid gemeente Haarlemmermeer 2021-2025	RV 2020.0002664	
Sport, spelen en bewegen		
Evaluatie sportnota ‘Haarlemmermeer in een beweeglijk perspectief’	RV 2013.0071048	
Sport- en beweegvisie 2019	RV 2019.0036310	
Kom in beweging! Speelruimte in de gemeente Haarlemmermeer	RV 2021.0000721	
Maatschappelijke voorzieningen		
Integraal Accommodatieplan	RV 2019.0058287	

Actualisatie Integraal Huisvestingsplan Onderwijsvoorzieningen	B&W 2019.0057843	
Beleid voor de verhuur van onderwijshuisvesting bij de vorming van Integrale Kindcentra (IKC's) en Integrale Ontwikkelcentra (IOC's)	RV 2019.0057846	
Welzijn		
Visie Wonen met Zorg 2030	B&W 2017.0026227	
Beleidskader sociaal domein 2019-2023	RV 2019.0058016	
Visie informele zorg en vrijwillige inzet in Haarlemmermeer, Samen Sterk en In Balans	RV 2020.0001281	
Jong in Haarlemmermeer 2020-2024	RV 2020.0003103	
Grondstoffen en circulariteit		
Startnotitie huishoudelijk grondstoffenplan Haarlemmermeer 2016-2021	B&W 2016.0004672	
Actualisatie Gemeentelijke Prestatie Richtlijn voor duurzaam bouwen (GPR)	B&W 2018.0003833	Wordt geactualiseerd
Aanpassing van afval- naar grondstoffeninzameling VANG	RV 2020.0000853	

Bijlage: Resultaten Participatie

Deze bijlage bevat de resultaten van de participatie over de omgevingsvisie.

Doel participatie

De omgevingsvisie bevat het perspectief voor de toekomst van Haarlemmermeer. We willen dat dit perspectief een reflectie is van de wensen van inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties. Op deze manier versterken we de eigenschappen die van Haarlemmermeer een fijne plek maken om te werken en te wonen. In de participatie hebben we zoveel mogelijk mensen op verschillende momenten hun mening laten geven.

Proces participatie

Op 10 juli 2017 is er een eerste informatieavond geweest voor geïnteresseerde inwoners, ondernemers, dorps- en wijkraden. Het was een inspirerende avond waarbij geïnteresseerden de gelegenheid hadden om te reageren op het ontwerp-koersdocument. Inwoners en ondernemers konden in het voorjaar van 2019 meepraten over de omgevingsvisie tijdens de omgevingsgesprekken. Ook de discussie van de jongerengemeenteraad op 3 juli 2019 is inbreng voor de omgevingsvisie, net als de digitale vragenlijsten van eind 2018 en begin 2019.

De 70% versie van de omgevingsvisie van januari 2020 is opgestuurd naar alle deelnemers aan de omgevingsgesprekken.

Na de zomer van 2021 ligt de ontwerp-omgevingsvisie zes weken ter inzage. Iedereen kan dan een reactie insturen.

Inhoud

Deze bijlage bevat:

- De verslagen van:
    - Vragenlijsten
    - De omgevingsgesprekken
    - De Jongerengemeenteraad
- De dorpsvisie van de dorpsraad Burgerveen

Breed bereik digitale vragenlijsten

Eind 2018 en begin 2019 zijn digitale vragenlijsten verspreid via de sociale media van de gemeente. Ook zijn de vragenlijsten voorgelegd aan het Jongerenpanel en het Digipanel. Circa 600 mensen hebben de vragenlijsten ingevuld. Het Jongerenpanel is voor jongeren van 12 tot 23 jaar.
Het Digipanel is voor inwoners van 18 jaar en ouder. Panelleden ontvangen regelmatig per email een vragenlijst en kunnen zo hun ideeën, meningen en ervaringen delen.

Omgevingsgesprekken

Tijdens de vijf omgevingsgesprekken in het voorjaar van 2019 hebben deelnemers in kleine groepen met een grote kaart op tafel gesproken over de toekomst van het gebied waar ze wonen. Er is gesproken over de gebieden Haarlemmermeer-Noord, Hoofddorp, Haarlemmermeer-West, Nieuw-Vennep en Haarlemmermeer Zuid en Oost.

Voor elk omgevingsgesprek zijn een aantal kaarten en een 'rad van de leefomgeving' gemaakt. In het rad van de leefomgeving kunnen inwoners en ondernemers zien welke onderwerpen in de omgevingsvisie aan bod komen. De kaarten en verslagen zijn hieronder te lezen.

Iedereen kon zich aanmelden voor de omgevingsgesprekken. In totaal hebben ongeveer honderd mensen uit alle delen van Haarlemmermeer meegedaan.

Jongerengemeenteraad

Op 3 juli 2019 heeft de Jongerengemeenteraad gedebatteerd over de omgevingsvisie, aan de hand van een aantal stellingen. De Jongerengemeenteraad bestaat uit jongeren tussen de 12 en 21 jaar.

Dorpsvisie Burgerveen

In november 2019 heeft de dorpsraad Burgerveen een dorpsvisie opgesteld voor Burgerveen, met punten voor in de Omgevingsvisie. Deze is bij een overleg door ruim 50 inwoners vastgesteld.

Rapportage uitkomsten extern Omgevingswet Digipanel november 2018

5 december 2018 10:56

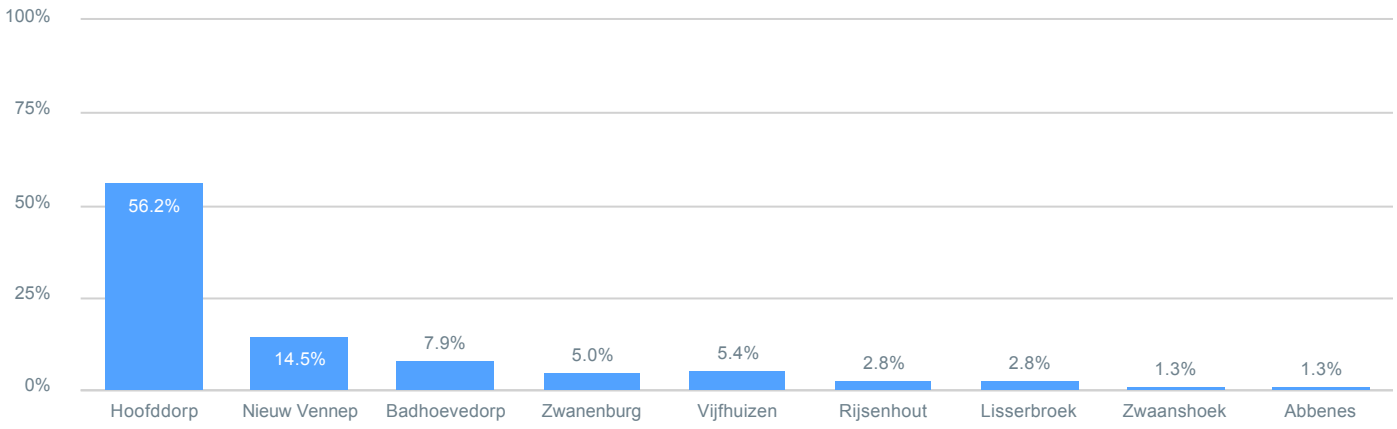
Status



Observaties

Totaal	**755**
Niet geantwoord	57.4%
Geweigerd	0.0%
Incompleet	8.9%
Compleet	33.8%

Waar woont u in Haarlemmermeer of Haarlemmerliede Spaarnwoude?

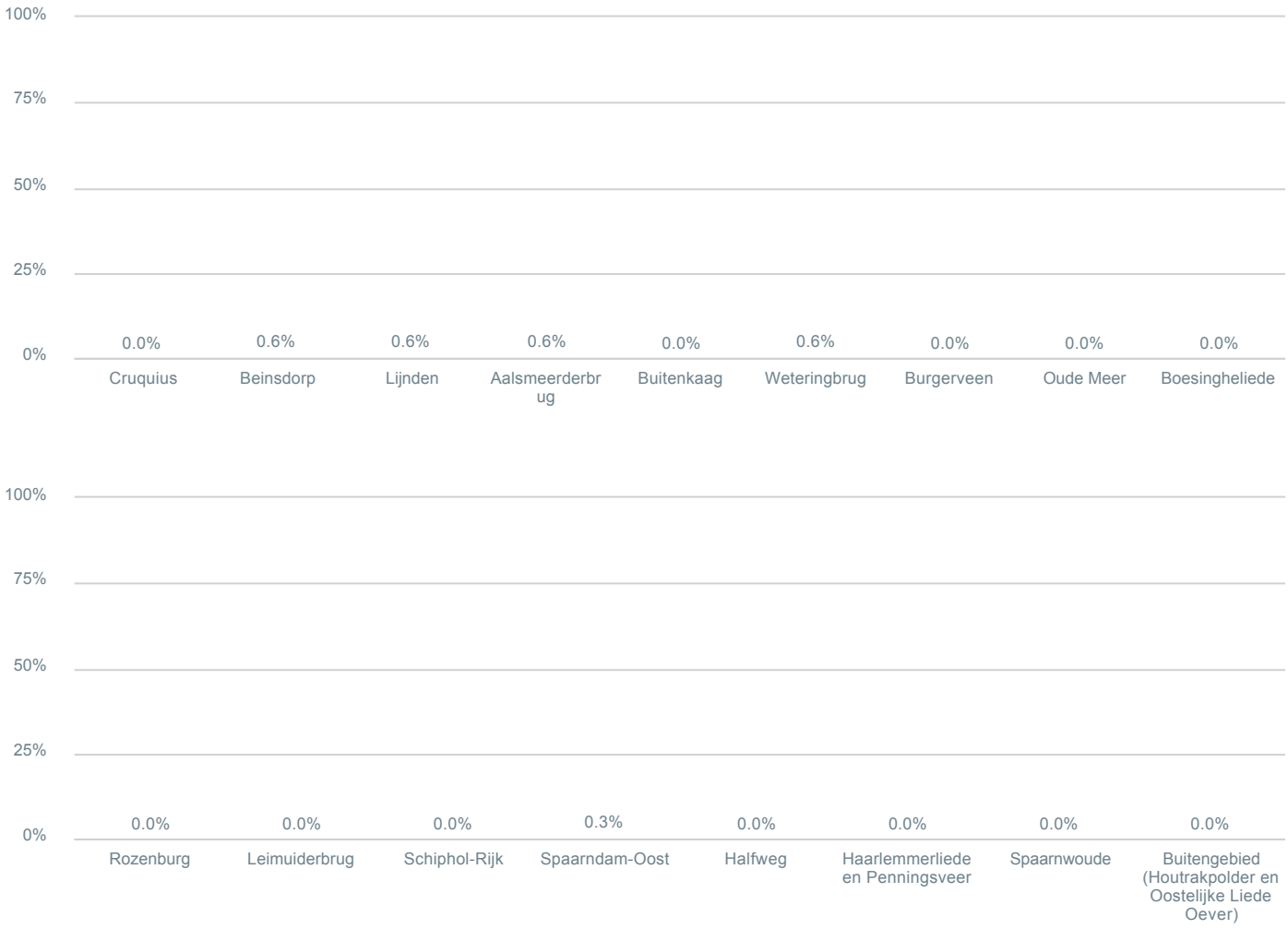


Observaties

Totaal	**317**

Deze tabel gaat verder op de volgende pagina

Waar woont u in Haarlemmermeer of Haarlemmerliede Spaarnwoude?

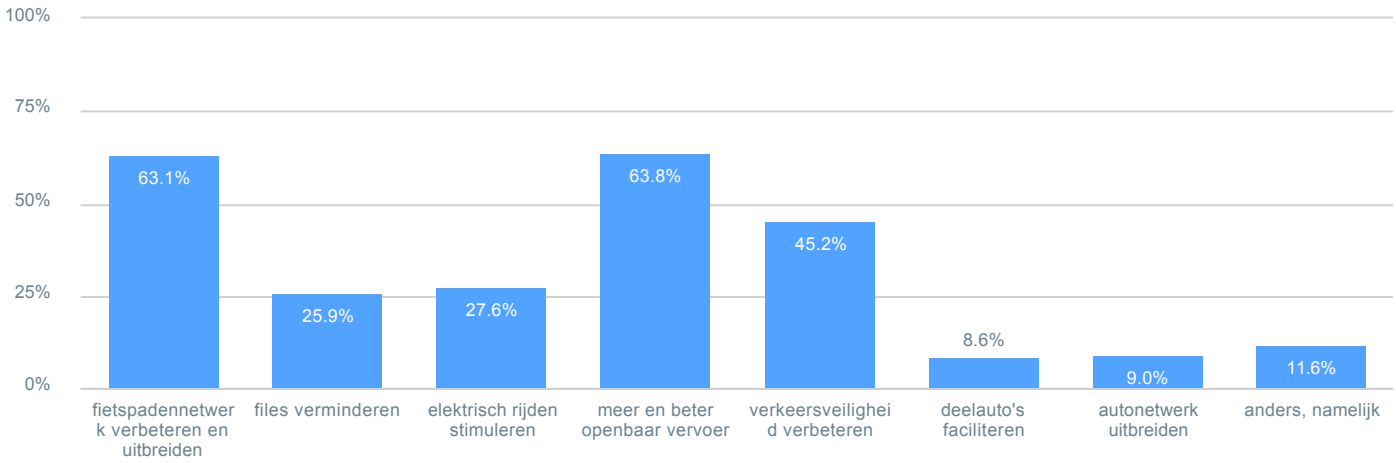


Observaties

Totaal **317**

Waar denkt u aan bij verkeer en vervoer en infrastructuur in Haarlemmermeer in de toekomst?

Meerdere antwoorden mogelijk



Observaties

Totaal **301**

Anders, namelijk (een greep uit de antwoorden):

- minder drempels, doorstroom verbeteren
- meer parkeergelegenheid
- leenfietsen
- faciliteiten voor fietsers en voetgangers verbeteren
- duurzaam vervoer stimuleren
- verkeer en geluid rondom schiphol beter reguleren

Door klimaatverandering zullen periodes van hevige regen, langdurige droogte of extreme hitte vaker voorkomen. Hebt u een tuin, bent u hier al mee bezig en waarom wel of niet? Toelichting: denk aan gras ipv steen, regenton enz.



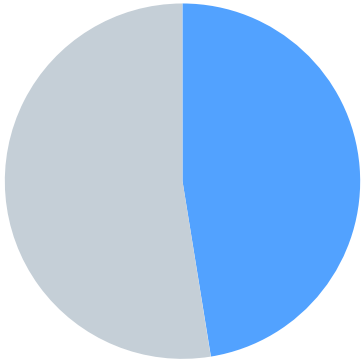
Observaties

Totaal **244**

Een greep uit de antwoorden:

- Ik heb geen tuin
- nee, ik ben er niet mee bezig
- minder steen en meer groen
- Ik heb een regenton
- Ik zou graag een regenton neerzetten als de gemeente deze aanbiedt
- Ik heb een tuin met veel groen
- Wij hebben veel steen, vanwege het makkelijke onderhoud
- Ik heb geen tijd
- meer bewustwording creëren over het voordeel van groen in de tuin

Nederland stapt over van fossiele brandstoffen (zoals gas, kolen en olie) op duurzame energie (zoals zon- en windenergie) en minder verbruik van energie. Deze 'energietransitie' heeft ook gevolgen voor uw huur- of koopwoning. Denk aan isolatie, zonnepanelen op het dak of het overschakelen van gas naar elektrisch. Bent u hier al mee bezig?



Observaties

Totaal	**295**
Nee	47.5%
Ja	52.5%

Waarom wel/niet? Geef alstublieft een toelichting



Observaties

Totaal	**258**

Een greep uit de antwoorden:

- Ik heb geen koophuis
- Ik vind het belangrijk
- Ik heb zonnepanelen
- Ik ben me aan het oriënteren
- Ik heb mijn huis geïsoleerd
- Ik wil wel maar de investering is te groot
- We wachten op een collectieve regeling
- Ik kook elektrisch
- Ik ga bewust om met energie

De ‘energietransitie’ kan effect hebben op de leefomgeving door plaatsing van windmolens en zonnepanelen in het buitengebied. Wat vindt u daarvan?



Observaties

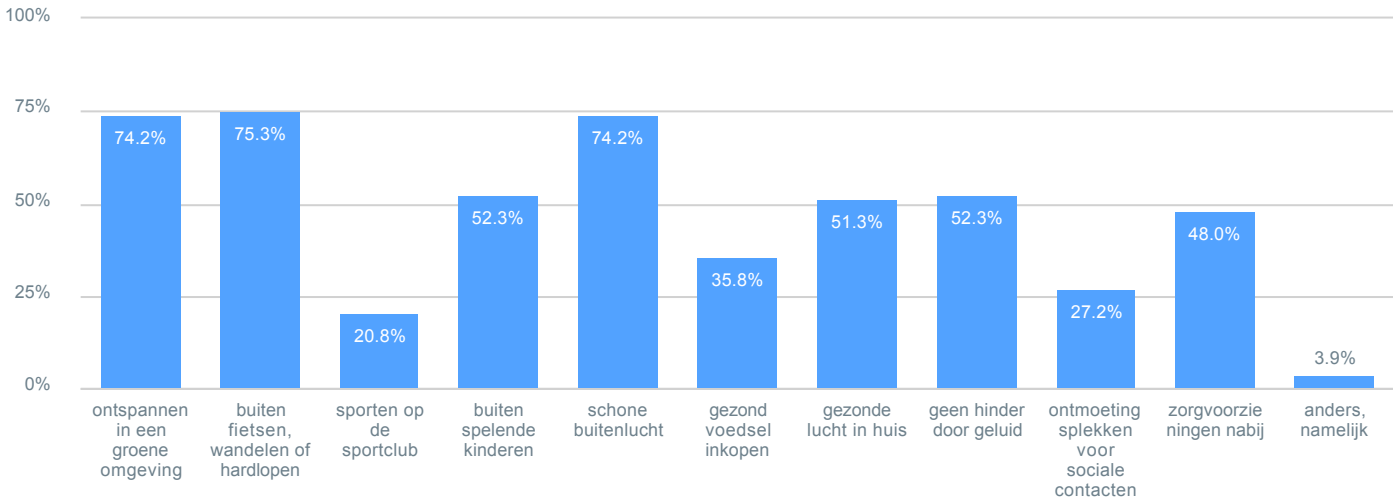
Totaal	**262**

Een greep uit de antwoorden:

- Prima
- Ik weet het niet
- Windmolens buiten de bebouwde kom
- Windmolens zijn landschapsvervuiling
- Ik ben voorstander
- Ik ben een voorstander van kernenergie
- Afhankelijk van hoeveel windmolens er geplaatst wordt
- Windmolens plaatsen mag niet ten kosten gaan van bomen en dieren
- Prima, zolang het niet voor overlast zorgt
- Liever meer zonnepanelen op daken dan windmolens in het landschap
- Ik ben tegen, want het levert nog niet voldoende rendement

Waar denkt u met name aan bij gezondheid in uw leefomgeving?

Meerdere antwoorden mogelijk



Observaties

Totaal **279**

Anders, namelijk (een greep uit de antwoorden):

- meer en betere hondenuitlaatplekken
- meer openbaar groen
- geen rommel en zwerfvuil
- geen geluidsoverlast
- mogelijkheid tot bewegen en sporten in de buitenlucht

Wilt u uw keuze nog toelichten?



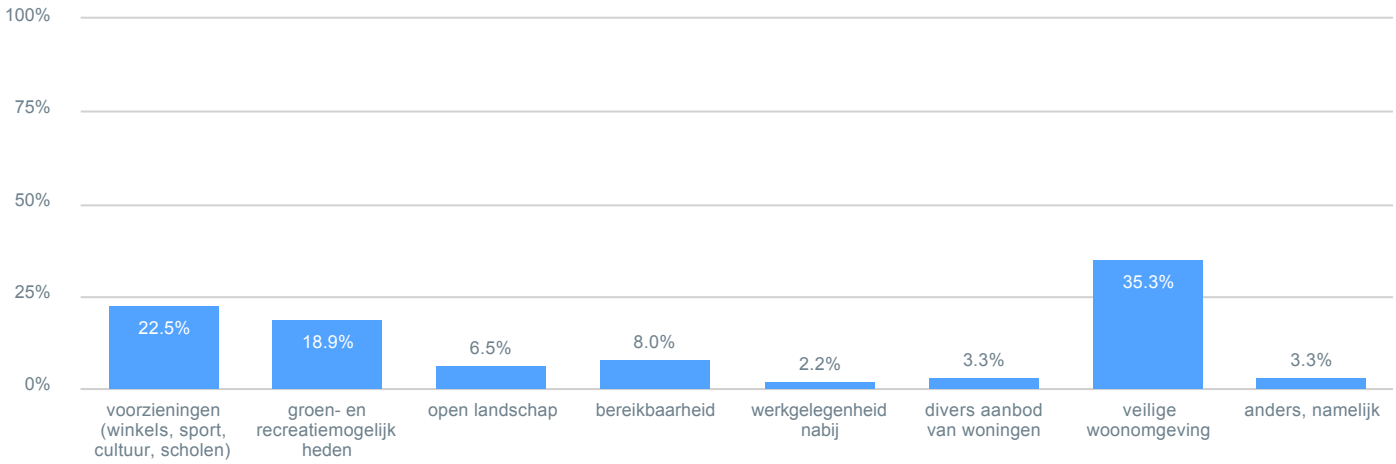
Observaties

Totaal **158**

Een greep uit de antwoorden:

- Nee, geen toelichting
- Ik vind veiligheid heel belangrijk
- Meer veilig groen, weg van grote wegen en goed verlicht
- Stop de groei van Schiphol
- De geluidsoverlast en uitstoot van Schiphol moet aangepakt worden
- Meer groen, ontspannen in de buitenlucht is belangrijk
- Schone lucht en gezonde luchtkwaliteit

Wat is voor u van belang voor een prettige woonomgeving?



Observaties

Totaal **275**

Anders, namelijk (een greep uit de antwoorden):

- voldoende parkeergelegenheid
- genoeg ruimte in de wijk met veel groen
- sociaal contact met de buren
- een eigen tuin
- geen hangjongeren
- geen geluidsoverlast

Wilt u uw keuze nog toelichten?



Observaties

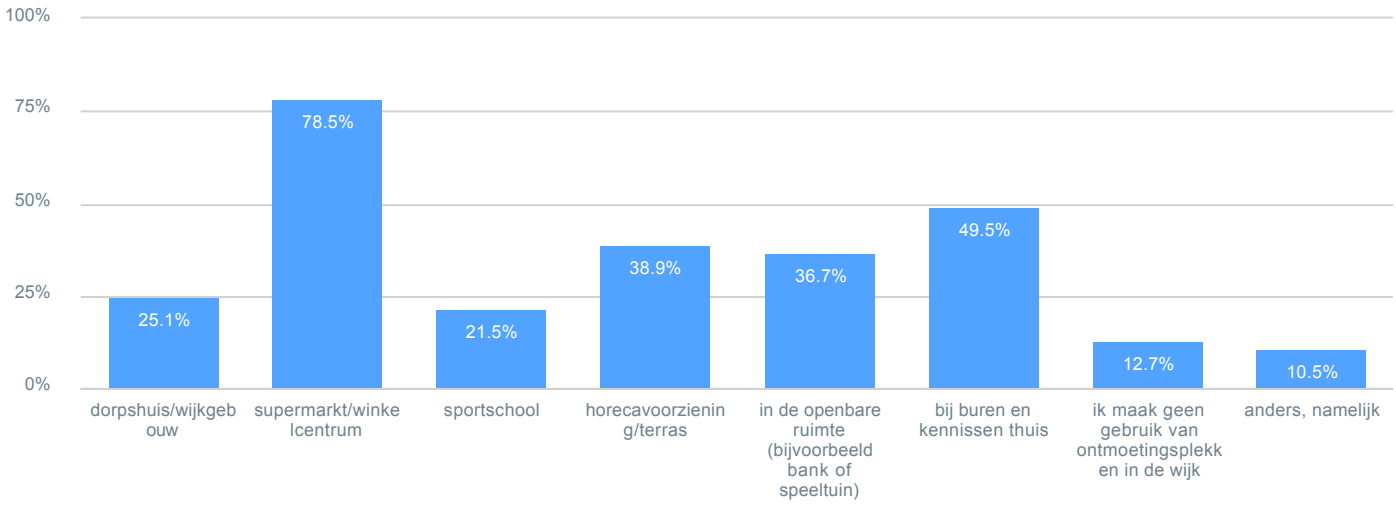
Totaal	**160**

Een greep uit de antwoorden:

- niet meer bij bouwen
- meer woningbouw in zwanenburg
- veiligheid gaat boven alles
- werkgelegenheid in de buurt
- voorzieningen dichtbij
- nee, geen toelichting nodig
- meer passende woningen voor verschillende levensfases
- er zijn meerdere opties belangrijk
- groen in de buurt
- bereikbaarheid van kleine kernen

Van welke ontmoetingsplekken in uw wijk maakt u gebruik?

Meerdere antwoorden mogelijk



Observaties

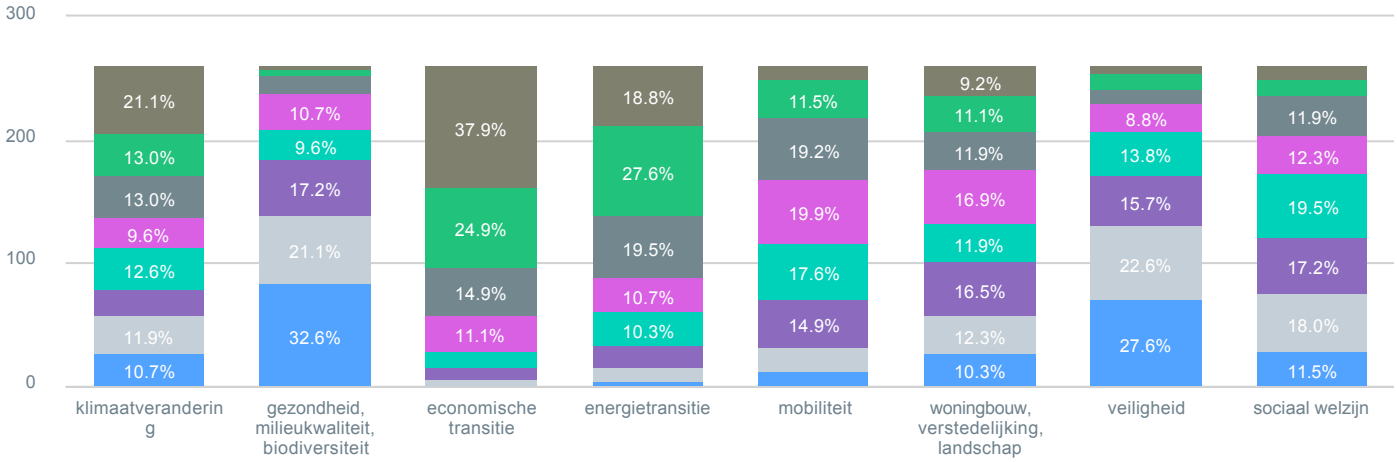
Totaal **275**

Anders, namelijk (een greep uit de antwoorden):

- bibliotheek
- school
- sportvereniging
- kerk
- de straat
- zwembad
- er zijn geen ontmoetingsplekken in mijn buurt

Wilt u deze thema's op volgorde van belangrijkheid zetten?

Op 1 het thema dat u het belangrijkste vindt en op 9 het thema dat u het minst belangrijk vindt



Observaties

Totaal **261**

- Prioriteit 1
- Prioriteit 2
- Prioriteit 3
- Prioriteit 4
- Prioriteit 5
- Prioriteit 6
- Prioriteit 7
- Prioriteit 8
- Prioriteit 9

Wilt u uw keuze nog toelichten?



Observaties

Totaal **89**

Een greep uit de antwoorden:

- nee
- veiligheid en groen zijn het belangrijkst
- meer betaalbare woningen
- Wat bedoeld wordt met economische transitie is onduidelijk
- milieu is van essentieel belang
- prioritering hangt van je levensfase af

Met welke onderwerpen zou de gemeente met name aan de slag moeten?



Observaties

Totaal	**215**

Een greep uit de antwoorden:

- veiligheid
- verbetering van de infrastructuur
- schiphol
- duurzaamheid
- luchtvervuiling
- passende woningen voor alle levensfasen
- flora en fauna
- betere bereikbaarheid
- gezondheid in de leefomgeving
- sociaal welzijn
- ontspannen en recreatie
- participatie

Welke ideeën hebt u voor uw leefomgeving?



Observaties

Totaal	**168**

Een greep uit de antwoorden:

- zie eerdere reacties
- geen opmerkingen
- mijn eigen leefomgeving is prima
- optreden tegen vandalisme en vervuiling
- parkeergelegenheid verbeteren
- meer groen en gezellige ontmoetingsplekken
- speeltoestellen vervangen en updaten
- energieneutrale wijk
- meer betaalbare huurwoningen
- meer elektrische laadpalen voor auto's
- van gas naar waterstof of elektriciteit
- beter groenonderhoud (maaien/snoeien)
- een goede infrastructuur
- veilige fietspaden
- goede verlichting op de wegen

21 april 2021

Terugkoppeling resultaten vragenlijst omgevingsvisie

Jongerenpanel Haarlemmermeer

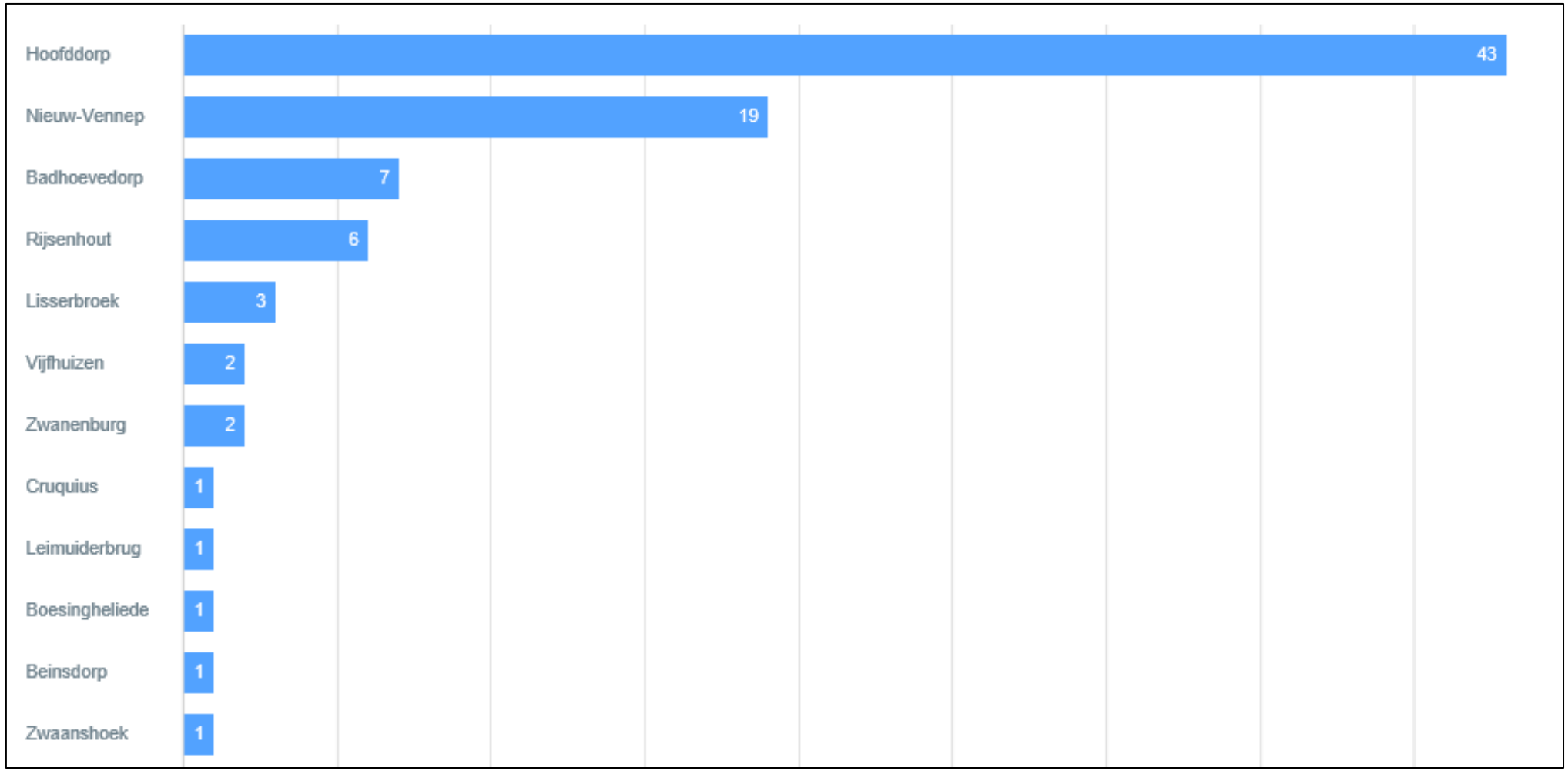


gemeente Haarlemmermeer

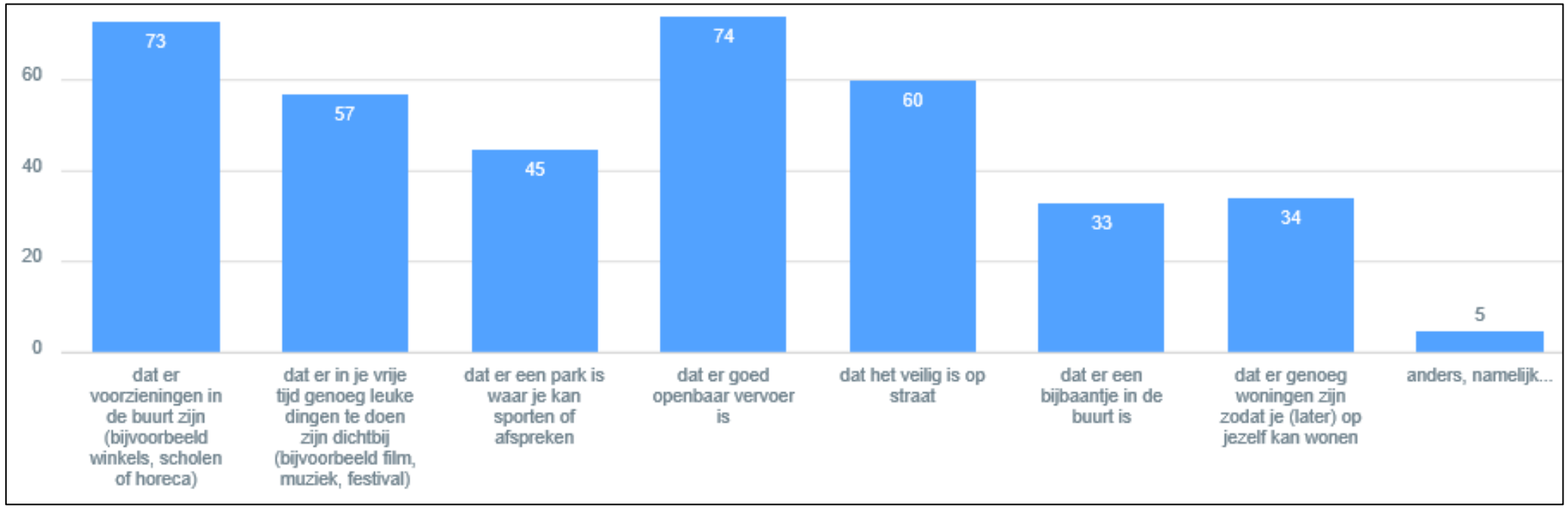
De vragenlijst over de omgevingsvisie

- Een tijd geleden is er een vragenlijst gestuurd over de omgevingsvisie. De gemeente wilde graag weten wat jongeren belangrijk vinden in hun omgeving, omdat er een omgevingsvisie wordt gemaakt. Daar staat in wat de ambities zijn van de gemeente om de omgeving waarin je leeft zo fijn mogelijk te laten zijn.
- 67 jongeren van het Jongerenpanel hebben de vragenlijst volledig beantwoord; 22 jongeren hebben de vragenlijst onvolledig beantwoord.
- De antwoorden op de vragenlijst worden gebruikt bij het maken van de omgevingsvisie. De gemeente gaat nu in gesprek met inwoners in de verschillende gebieden van de gemeente over de toekomst van hun leefomgeving. De jongeren die hun contactgegevens hebben achtergelaten omdat zij vaker willen meedenken over de omgevingsvisie, krijgen een uitnodiging wanneer er opnieuw jongeren worden gezocht.
- Het Jongerenpanel Haarlemmermeer (met ruim 1000 jongeren) wordt ingezet om ideeën en meningen over uiteenlopende onderwerpen te verzamelen. Deze presentatie is een samenvatting van de gegeven antwoorden (het is geen onderzoek dat representatief weergeeft hoe jongeren in Haarlemmermeer over hun omgeving denken).
- Wij bedanken jullie voor jullie tijd en inbreng. Heb je vragen over deze vragenlijst? Mail dan naar jongerenpanel@Haarlemmermeer.nl.

Waar woon je in Haarlemmermeer?



Wat is voor jou van belang voor een leuke plek om te wonen?

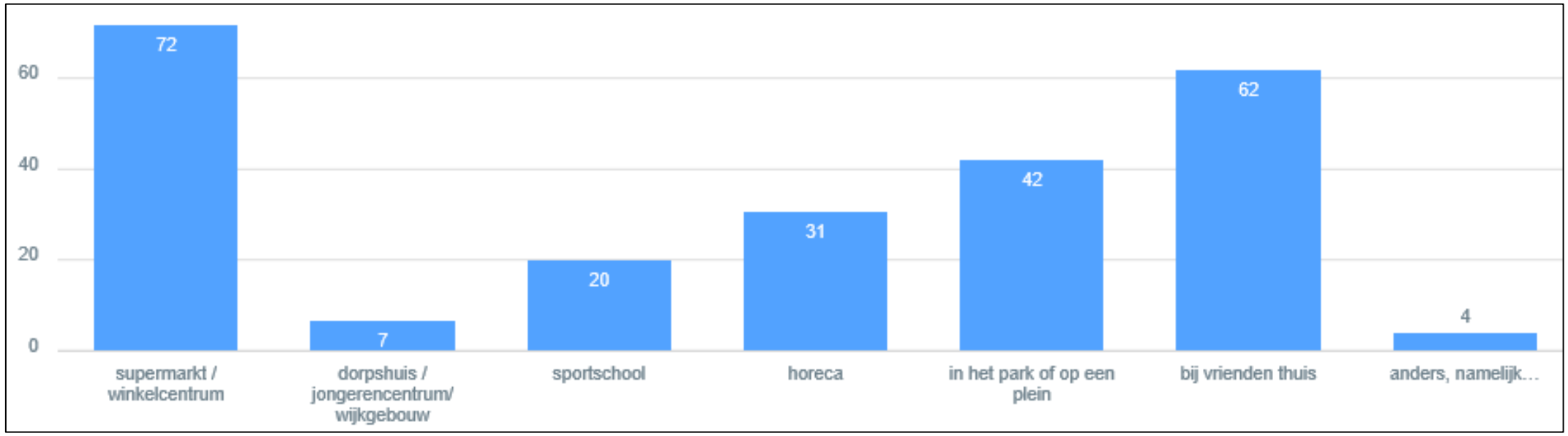


- “Uitgaansgelegenheden.”
- “Ik wil nog even duidelijk maken dat enorm veel jongeren het heel erg fijn zouden vinden als er een klein sportpark zou zijn in omgeving Badhoevedorp met toestellen waar je je bijvoorbeeld aan kan optrekken en dat soort dingen.”
- “Uitgaansmogelijkheden.”

Kun je dat toelichten?
Een greep uit de antwoorden:

- “Ik vind het belangrijk dat er wat te doen is. Gezellige barretjes om wat te drinken en tentjes om te eten. Ook ga ik graag naar concerten, een film in de bioscoop, voorstellingen, festivals, tentoonstellingen en andere culturele of gewoon gezellige evenementen. Verder vind ik het belangrijk dat alles goed en snel te bereiken is met OV en er genoeg groen is om voor recreatie en sport. Kortom ben ik voor meer stadse voorzieningen maar dan met meer groen en ruimte.”
- “Veiligheid is altijd belangrijk. Niet alleen voor mijzelf maar ook voor de kleine kinderen die bij mij in de buurt wonen. Verder is goed openbaar vervoer belangrijk voor mij omdat ik geen auto heb en niet overal met de fiets heen kan / wil.”
- “Heb liever een plek waar jongeren vanaf 17 jaar ongeveer komen en geen speelplein ofzo waar kleintjes komen.”
- “Ik vind het belangrijker dat ik makkelijk op plekken kan komen om leuke dingen te doen dan dat er leuke dingen in de buurt zijn.”
- “Vooral het op mijzelf gaan wonen is op dit moment onmogelijk om te betalen in Hoofddorp.”
- “Wanneer er genoeg gelegenheden zijn om met mensen samen te zijn.”

Waar kom je wel eens in jouw wijk?
Je mag meerdere antwoorden aankruisen

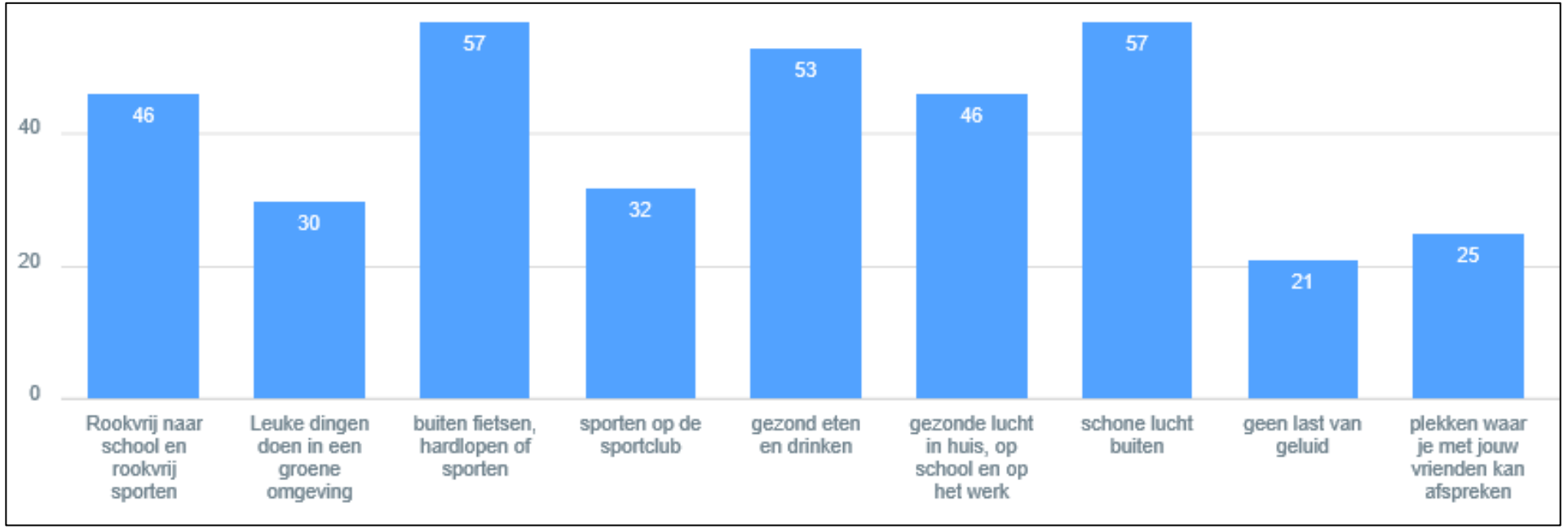


- “Sportvereniging.”
- “Geen van allen.”
- “Eigenlijk nooit iets want hier is niks te doen.”

Kun je dat toelichten?
Een greep uit de antwoorden:

- “Winkels voor werk en boodschappen. Verder horeca om een drankje te drinken. Bij vrienden thuis spreekt voor zich.”
- “Ik gebruik mijn vrije tijd niet vaak buiten de deur.”
- “Werk in het winkelcentrum, horeca als ontmoetingsplek met vrienden, park om te sporten en het dorpshuis voor informatie over ontwikkelingen over het dorp en de gemeente maar ook voor diverse clubs, etc.”
- “Mijn wijk heeft geen van deze dingen.”
- “In Nieuw-Vennep is er geen bioscoop, en soms komt ov even niet uit, dus dan gaan we gewoon bij iemand thuis film kijken.”
- “Studio 5, omdat je daar lekker van alles kan doen.”

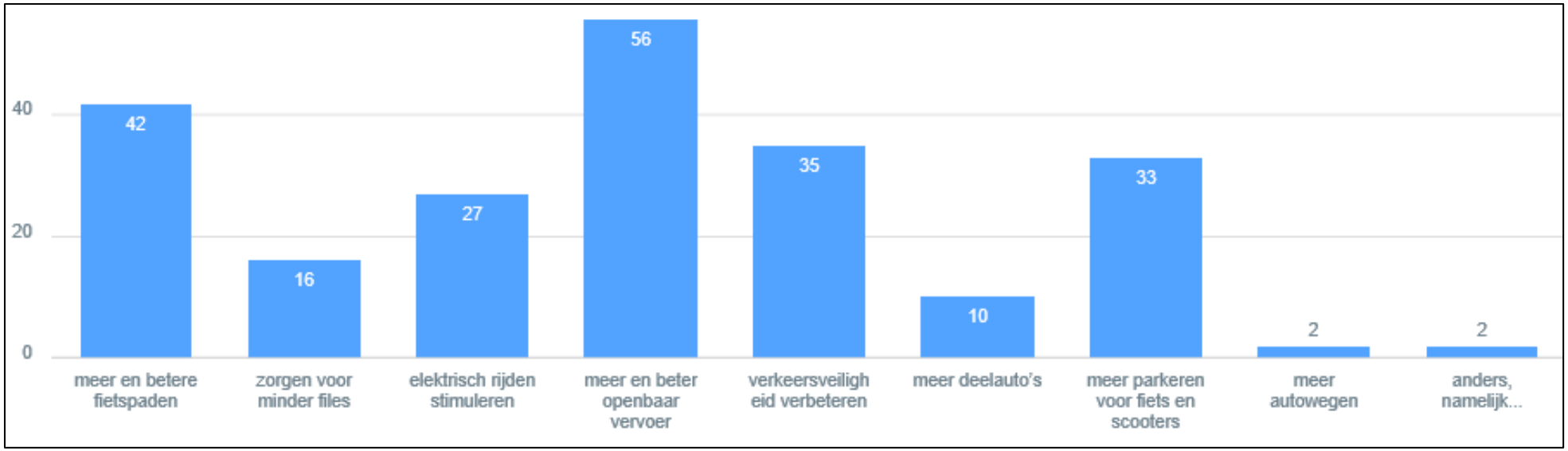
Waar denk je aan bij het woord ‘gezondheid’ als je nadenkt over de omgeving waarin je woont?
Je mag meerdere antwoorden aankruisen.



Kun je dat toelichten?
Een greep uit de antwoorden:

- “Gezondheid gaat voor mij vooral om een groene, schone omgeving, genoeg bewegen en gewoon gezond eten.”
- “Veel uitlaatgassen.”
- “Het zou fijn zijn als meer plekken rookvrij kunnen worden gemaakt, zoals het station van Hoofddorp.”
- “Een veilige omgeving en alle leeftijden door mekaar dat iedereen elkaar helpt.”
- “Ik wil een schone en gezonde omgeving, dan voel ik mij ook beter.”
- “Gezondheid gaat over sporten en voeding en omgeving. Over de luchtkwaliteit maak ik me nog het meeste zorgen in Hoofddorp door Schiphol.”

Waar denk je aan bij het onderwerp ‘verkeer en vervoer’ in Haarlemmermeer in de toekomst?
Je mag meerdere antwoorden aankruisen.

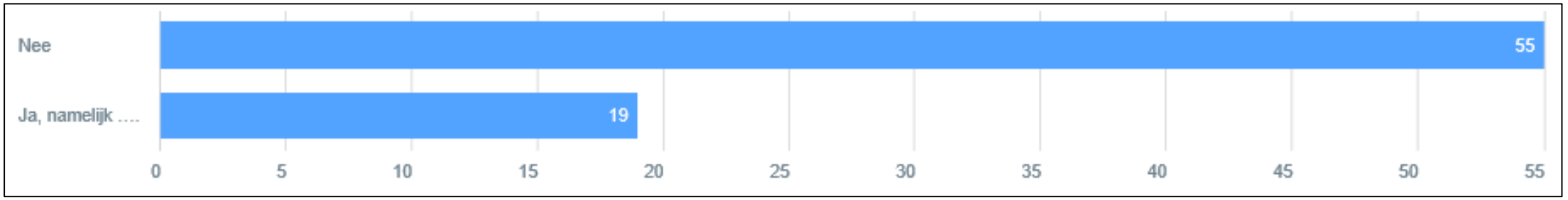


- “Betere fietspaden, niet speciaal meer.”
- “Meer politie.”

Kun je dat toelichten?
Een greep uit de antwoorden:

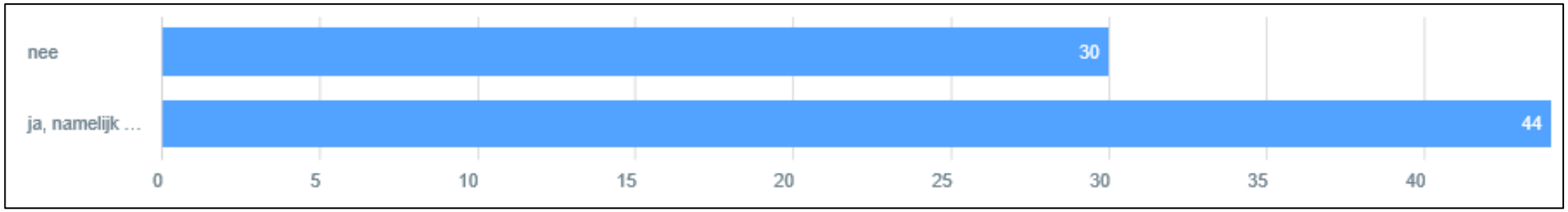
- “Weinig plek voor fietsers en scooters.”
- “Ik vind het belangrijk dat de gemeente het aantrekkelijker maakt om met OV te reizen, via de fiets of met elektrisch vervoer. Het extra aanleggen van wegen is niet nodig en is een oplossing voor files voor de korte termijn. Juist door te investeren voor alternatief vervoer zoals de fiets of het OV zal helpen files te verminderen. (…).”
- “De grote straat naast het Burgemeester van Stamplein is niet veilig.”
- “(…) Ook elektrisch rijden en het verbeteren van de fietsparkeermogelijkheden is erg belangrijk. Doordat er nu niet goed of veilig te parkeren is op Hoofddorp station wil ik er minder graag mijn fiets neerzetten.”
- “Ik vind dat het qua vervoer in Hoofddorp heel goed geregeld is. Genoeg fietspaden en wegen en goed OV. Elektrisch rijden mag meer gestimuleerd worden en in de toekomst zou een nog snellere/meer directe verbinding (ook 's nachts) naar Amsterdam ideaal zijn.”
- “Ik sommige plaatsen in de Haarlemmermeer loopt het openbare vervoer achter.”
- “Er zijn veel fietspaden die ‘s avonds nog niet heel goed verlicht zijn. Dit kan verbeterd worden waardoor meer mensen de fiets ook ‘s avonds pakken.”
- “Dat het OV beter op elkaar afgestemd wordt.”
- “Openbaar vervoer is lang niet over al beschikbaar en dat hoort wel! Maak desnoods meer ophaal punten voor aml flex en niet alleen in de kern van het dorp.”

Het klimaat verandert. Hierdoor zullen hevige regen, langdurige droogte of extreme hitte vaker voorkomen. Je kunt zelf dingen doen in en rond je huis om hier minder last van te hebben. Denk aan gras in de tuin in plaats van tegels, opvangen van water in een regenton of meer schaduw in de tuin door planten. Zijn jullie hier thuis al mee bezig?



- “Zonnepanelen.”
- “Wij hebben gras in de tuin en een extra afdakje bij de schuur voor schaduw.”
- “Wij hebben een regenton, waarmee we planten in de tuin water geven. Wij hebben veel planten in zowel de voor- als achtertuin met niet overdreven veel tegels. Wij proberen warmte of juist koelte binnen te houden door gebruik te maken van gordijnen en ramen/deuren, zodat de verwarming of airco niet op volle toeren hoeft te draaien.”
- “Letten op onnodige stroomgebruik scheiden van afval.”
- “Zonnepanelen, regentonnen, afvalscheiding, eten invriezen ipv weggooien, geen lichten overbodig aan, fietsen ipv met auto of openbaar vervoer ipv auto. Ook hebben we een hybride auto.”

De komende jaren stappen we over van fossiele brandstoffen (zoals gas, kolen en olie) op duurzame energie (zoals zon- en windenergie) en minder verbruik van energie. Deze ‘energietransitie’ heeft ook gevolgen voor woningen. Denk aan de isolatie van je huis, zonnepanelen op het dak of het gebruiken van elektriciteit in plaats van gas.
Is dit een onderwerp dat bij jullie thuis besproken wordt?

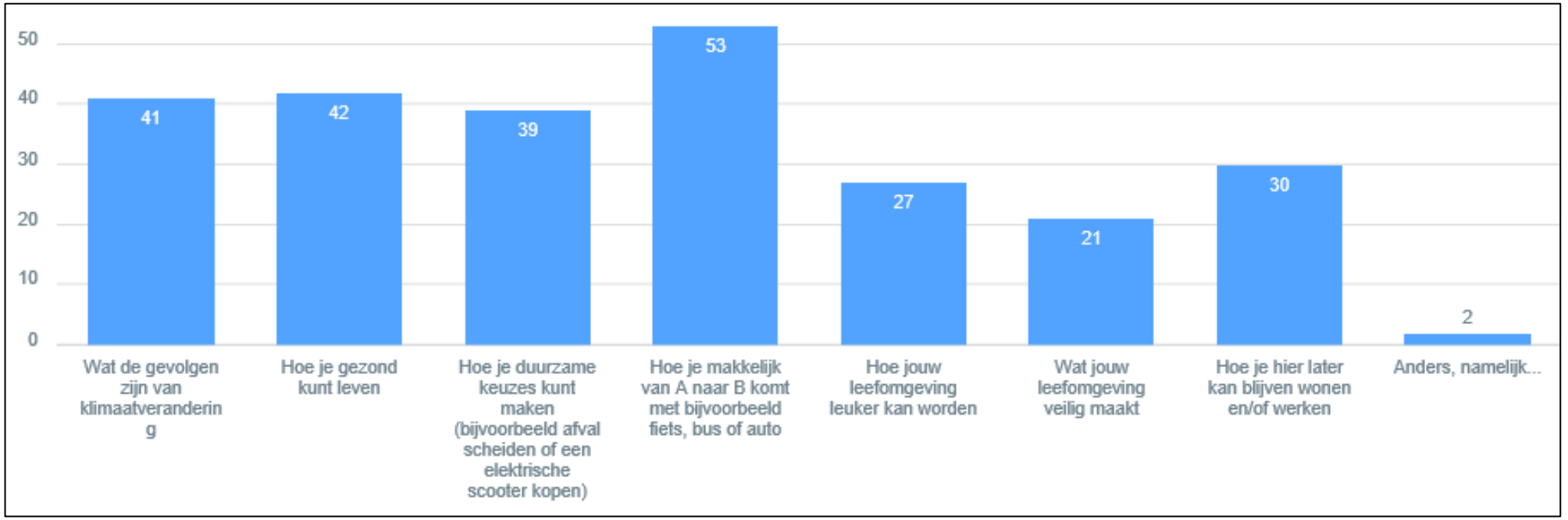


- “Zonnepanelen en elektrisch rijden.”
- “Wij hebben erg veel zonnepanelen. We leveren bijna meer stroom dan dat we verbruiken.”
- “Mijn ouders hebben het er wel eens over hoe duur alles wordt omdat we van het gas af moeten.”
- “Ons huis is erg goed geïsoleerd, voor de rest kunnen wij nog veel rendement behalen met bijvoorbeeld zonnepanelen of elektrisch koken.”
- “Er wordt zeker gepraat over bijv. elektrisch rijden, maar grotendeels zijn wij als gezin het oneens met elektrisch rijden. Het is te duur om zomaar over te stappen en daarnaast moet je ook nog eens betalen voor een oplaadpaal aangezien wij niet direct aan de weg wonen. “
- “Duurzame alternatieven worden besproken.”

De ‘energietransitie’ kan effect hebben op het landschap. Bijvoorbeeld doordat er zonnepanelen en windmolens komen op plekken die onbebouwd zijn of waar voedsel wordt verbouwd. Wat vind je daarvan?

- “Ik vind daar zelf niks mis mee. Zonne- en windenergie zijn goed voor het milieu dus op onbebouwde gebieden kan dit gewoon.”
- “(…) Ik denk dat er beter geld geïnvesteerd kan worden in kernenergie, en blue energie (energiewinning uit menging zoet en zout water) aangezien Nederland hier erg geschikt voor is wegens de hoeveelheid aan de zee grenzende rivieren die we hebben. Bovendien kunnen we water makkelijker opslaan, en de hoeveelheid stroom die hieruit gewonnen kan worden is een stuk constanter.”
- “Lelijk. Ik vind de windmolens bij de snelweg een prima plek. Zo zie ik deze weinig.”
- “Geen probleem, alleen maar goed.”
- “Prima als je er maar geen geluidshinder , gezondheidsproblemen of uitzichtsbederving door ervaart.”
- “Ik zou het zonde vinden als er veel onbebouwd land vol wordt gestouwd met zonnepanelen en windmolens. Het lijkt mij verstandig om goed uit te zoeken hoeveel energie deze bronnen ons nou werkelijk opleveren en of er niet nog meer efficiënte, alternatieven zijn. Maar als het moet heb ik liever zonnepanelen en windmolens dan dat we gas en kolen blijven gebruiken.”
- “Ik vind het opwekken van groene energie een goede optie voor de toekomst, dit moet echter niet ten koste gaan van dingen als landbouw of groenvoorzieningen.”

Over welke onderwerpen denk jij wel eens na omdat je die belangrijk vindt? Je mag meerdere antwoorden aankruisen.

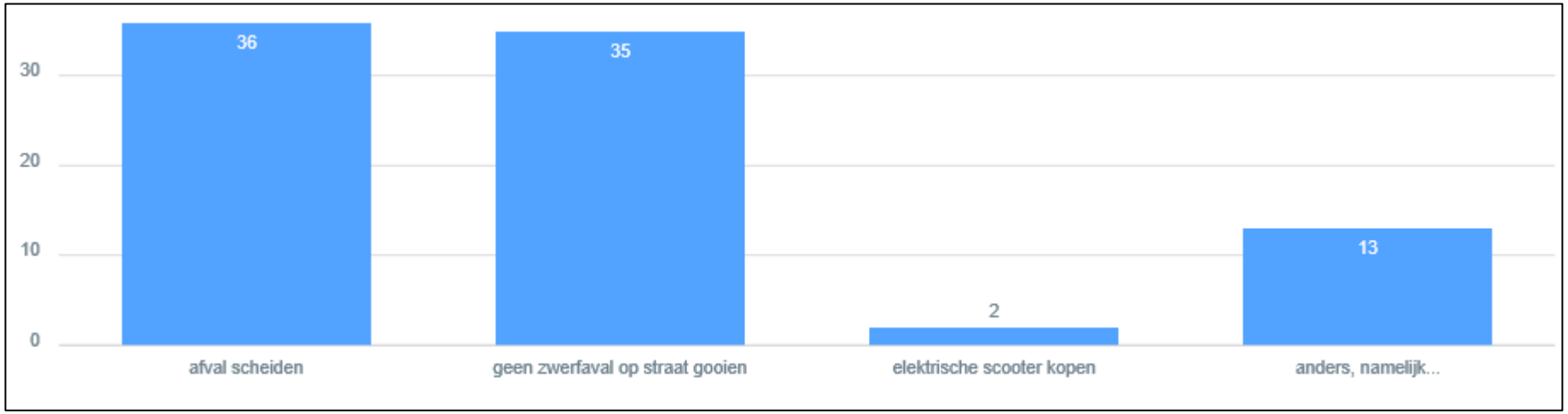


- “Hoe alles hier verbeterd kan worden.”
- “Ik vraag me vaak af of het wel zin heeft om over te stappen naar elektrische voertuigen e.d. wanneer de stroom die daarvoor gebruikt wordt niet groen wordt opgewekt. Op deze manier verlies je alleen maar meer rendement, en het enige wat er praktisch gebeurd is dat je de CO2 uitstoot verplaatst van je auto/scooter naar een energiecentrale.”

Kun je dat toelichten?
Een greep uit de antwoorden:

- “Het is vaak een dilemma hoe ik ergens heen ga om dat het openbaar vervoer nogal slecht is bij mij in de duurt en ik daardoor veel moet afwegen hoe ik ga.”
- “Het klimaat verandert sneller dan ik had verwacht, bijvoorbeeld vorig jaar was het opvallend warmer in de zomer, maar niet fijn warm. Ook op andere plekken in de wereld verandert het klimaat drastisch.”
- “Door nog extra voorzieningen voor jongeren te plaatsen zoals game hallen een buurthuis ect.”
- “Ik vind duurzaamheid belangrijk en denk wel eens na over wat ik kan bijdragen om ervoor te zorgen dat de toekomstige generaties in gezonde omstandigheden leven. Ik let op afval scheiden, ov/fiets pakken ipv de auto, plastic bakjes en zakjes hergebruiken, wegwerp plastic artikelen vermijden. Ik reis veel naar Amsterdam/Utrecht dus ik kijk vaak naar hoe ik het makkelijkst op m’n bestemming aankom. En ook denk ik aan of ik in de toekomst in Hoofddorp wil blijven of ergens anders naartoe wil gaan.”
- “Ik ben continue op zoek naar duurzamere oplossingen, en tegelijkertijd ben ik ook op zoek naar een manier om hier op mezelf te kunnen gaan wonen. Dit laatste is niet erg makkelijk, de huizen zijn op dit moment onbetaalbaar.”
- “Er zijn momenten waarop ik het niet eens ben met hoe dingen op dat moment zijn. Bijvoorbeeld hoe een plek is ingericht. Dan bedenk ik bij mezelf hoe het beter kan.”
- “Bewust en onbewust ben ik al best veel bezig met de toekomst, qua toekomstig werk maar ook qua klimaat en (technologische) ontwikkelingen.”

Je hebt aangegeven dat je wel eens nadenkt over hoe je duurzame keuzes kunt maken. Aan welke onderwerpen denk jij dan?
Je mag meerdere antwoorden aankruisen.



- “Hoe maken we het de mensen makkelijker? Wij hebben een groentebak en een restafval bak, maar een papierbak en plastic bak moeten we improviseren. Hulpmiddelen maken het een stuk makkelijker. En wat voor zin heeft het als landen als China enorm blijven vervuilen?”
- “Ipv OV of de auto met de fiets te gaan.”
- “Minder vlees/kaas eten. Kiezen voor vervoer dat minder milieubelastend is (minder vliegen).”
- “Minder plastic gebruiken.”
- “geen fast fashion meer kopen; in plaats daarvan tweede hands of sustainable. Biologisch eten.”

Welke ideeën heb jij voor jouw leefomgeving?

- “In mijn wijk hebben we een paar glas- en papierbakken; maar twee plastic bak; en rond het centrum twee kleding bakken. Maar juist de plastic bakken moeten meer worden geplaatst om het plastic en zwerfafval tegen te gaan.”
- “Meer aandacht voor duurzaamheid. Info over afval scheiden, OV/fiets promoten, wegwerp plastic spullen zoveel mogelijk verbieden of vermijden. Zonnepanelen en elektrische voertuigen promoten en subsidiëren. Dit moet allemaal meer in het openbaar zichtbaar zijn. Men moet het gevoel hebben dat iedereen zich hier aan hoort te houden, dan zien ze duurzaam gedrag als normaler en zijn ze meer geneigd om ook meer duurzaam te handelen. Meer gezelligheid in Overbos hoeft niet per se van mij maar meer uitgaansgelegenheden (eettentjes, barretjes/kroegen (met livemuziek) en culturele activiteiten en evenementen in het centrum van Hoofddorp lijkt me mooi.”
- “Rookvrij maken van openbare plekken die deels buiten zijn (zoals het station).”
- “maak van die buurthuizen waar menen elkaar kunnen ontmoeten.”
- “Leukere plekken om af te spreken en meer leuke plekken om iets te doen.”
- “Ik wil alleen dat het openbaar vervoer weer op orde komt.”
- “Meer kleine woningen voor jongeren voor een betaalbare prijs.”
- “Er zijn heel veel dingen die beter of net anders kunnen. Goed begaanbaar ov, goede fietspaden, groenvoorzieningen als parkjes en aantrekkelijke winkelcentra in de buurt hebben voor mij de prioriteit.”
- “Een soort buitensportpark met toestellen waar je gratis kan sporten.”



Wij bedanken jullie voor jullie tijd en inbreng. Heb je vragen over deze vragenlijst? Mail dan naar jongerenpanel@Haarlemmermeer.nl

Samenvatting Omgevingsgesprekken

Omgevingsgesprekken

Om de opgaven per gebied in beeld te krijgen zijn er in het voorjaar van 2019 omgevingsgesprekken gevoerd. Hierbij konden inwoners in kleine groepen aangeven wat zij zien als de belangrijke opgaven voor hun woonomgeving.

Er zijn vijf omgevingsgesprekken gevoerd:

- Nieuw-Vennep (15 april 2019)
- Haarlemmermeer-West (9 mei 2019)
- Haarlemmermeer-Noord (27 mei 2019)
- Hoofddorp (18 juni 2019)
- Haarlemmermeer-Zuidoost (9 juli 2019)

Bij de gesprekken hebben we het rad van de leefomgeving als hulpmiddel gebruikt om alle onderwerpen in de leefomgeving langs te gaan. Daarnaast is gebruik gemaakt van kaarten om de belangrijke plekken aan te geven.

Rode draad

Op de volgende pagina's kan men de verslagen vinden van de omgevingsgesprekken, hieronder zijn de belangrijkste resultaten samengevat:

- Plaats woningen voor ouderen en jongeren op de juiste plek.
- Benut binnendorpse en stedelijke locaties voor kwaliteitsverbetering van de leefomgeving.
- Help en ondersteun de bewoners bij de energietransitie.
- Bescherm de gezondheid in relatie tot de luchthaven.
- Heb aandacht voor het bestaande naast de groei in woningen en infrastructuur.
- Behoud het open landschap, maar benut deze ook voor diverse functies zoals wonen, recreatie en natuur.
- Versterk sociale binding door sociale ontmoetingsplekken.

NIEUW-VENNEP
TAFEL 1 - ROOD

meer routes voor (hard)lopen

duurzame verlichting fietspad

noordrand; wandel- en fietsgebied

transformatie naar landgoed Klein-Vennep

PARK21 betekent ander landschap; wil je dat?

behoefte recreanten vs. boeren/landschap

geluidsoverlast door vliegtuigen verschilt per plek en verschilt door beleving van mensen

geluidsoverlast door vliegtuigen hoort erbij; aanwezigheid van Schiphol heeft ook voordelen, maar er komen wel steeds meer vliegtuigen

meetpunt geluid/fijnstof

BIZ is bij Pionier/Bols en Spoorzicht bezig met zon op daken

geen zware industrie bij Pionier/Bols

beperkte leegstand op bedrijventerrein

huisvesting voor jongeren bij Pionier/Bols

herstellen wandel- en fietspad onder 380 kV

overlast door scooters

verkeerscongestie onder schooltijd

Pionier/Bols vormt barriere tussen Getsewoud en oude dorp; kans voor starterswoningen, ZZP'ers

net als vroeger 1 (horeca)plek waar iedereen (jongeren) samenkomt

isoleren is stap 1 voor energietransitie

boeren zorgen voor weidsheid landschap

P&R altijd vol

fietspad verbreden

huizen aan Westerdreef zijn klaar voor energietransitie

horecaplein alsnog (af)maken; nu veel auto's op horecaplein

(nog) meer plek fietsenstalling station

beter fietspad

verkeersveilige rotondes

informatie over energietransitie; weten waar je in moet investeren

alles is relatief dichtbij; strand, bos, open landschap, bedrijvigheid

zichtbaarheid en bereikbaarheid centrum

atletiekvereniging ontbreekt in Nieuw-Vennep

risico kwellen en wellen bij aanleg warmtepompen

weerkaatsing van vliegtuiggeluid in Zomerpark

veel aanbod voor ouderen in o.a. Zomerpark

ANBO en Zonnebloom organiseren veel activiteiten voor ouderen

sociale veiligheid; jeugdvandalisme, criminaliteit, drugsoverlast

straatverlichting schijnt naar binnen; bewegingssensoren

veel groen in bedrijvenpark; ook mogelijkheden om te sporten

extra windmolens door provincie tegengehouden

Venneperhout als recreatiegebied

ondanks dat jongeren overal dichtbij wonen, vertrekken ze toch naar Leiden, Amsterdam en Haarlem

bruggetje toegankelijk voor ouderen

zorgboer; een kans of stap naar andere voorziening?

verzilting landbouw rukt op

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- VEILIGHEID
- ECONOMIE
- KLIMAAT
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- WONEN EN WOONOMGEVING
- NATUUR EN LANDSCHAP
- WELZIJN
- ALGEMEEN
- KANSRIJKE PLEKKEN

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK NIEUW-VENNEP OP 15 APRIL 2019 TE NIEUW-VENNEP IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

gemeente Haarlemmermeer

NIEUW-VENNEP
TAFEL 2 - BLAUW

alle sociale cohesie op deze locatie, doordat groen aan rand van dorp is

zicht op verkeer beperkt door hoge bosjes

IJweg is druk, graag alleen voor fietsers; ook slecht asfalt

graag veilige oversteekplaats voor fietsers over de busbaan

behoefte aan extra groen

maak duidelijk waar honden wel en niet los mogen lopen

angst voor de grond-/bodemkwaliteit (PFOS)

verkeersonveilig

locatie voor starterswoningen

stinkt naar doorgebrande elektriciteit

groen mag terug onder 380 kV

bang voor gezondheidsklachten door 380 kV

veel zwerfafval door scholieren; maar neemt af

oude kantoorpanden gebruiken als innovatielab voor start-ups

bereikbaarheid naar centrum is niet lekker; moeilijk bereikbaar (vooral met auto) en parkeren is lastig

grondkwaliteit en luchtkwaliteit bewaken

sluiproute voor vrachtwagens

gezamenlijk met woningen en voorzieningen aardgasloos worden

goede bereikbaarheid van voorzieningen, o.a. praktische boodschappen

voorzieningen zijn allemaal eilandjes, maar net niet groot genoeg; verloedering aan de buitenkant, behoefte aan speciaalzaken, gezelligheid en eenheid

behoud kleinschalig groen; bang dat dit steeds meer verdwijnt

behoefte aan rotonde en verwijder stoplichten

omliggende plaatsen met voorzieningen makkelijk bereikbaar door OV, waardoor er minder noodzaak is om dingen te doen in Nieuw-Vennep

onvoldoende ruimte voor 4 containers om afval te scheiden

busbaan vormt barriere tussen Getsewoud en oude dorp, mogelijk meer oversteekplaatsen

Venneperhout wordt te druk door bezoekers van restaurant

verbinding naar andere kant N207 door groen

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- VEILIGHEID
- KLIMAAT
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- NATUUR EN LANDSCHAP
- ALGEMEEN
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- ECONOMIE
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- WONEN EN WOONOMGEVING
- WELZIJN
- KANSRIJKE PLEKKEN

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK NIEUW-VENNEP OP 15 APRIL 2019 TE NIEUW-VENNEP IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

gemeente Haarlemmermeer

NIEUW-VENNEP
TAFEL 3 - GROEN

begane grond kasteel staat leeg; nieuwe invulling

groen mag terug onder 380 kV

informeer mensen over ontwikkelingen die al gaande zijn

woningen en voorzieningen voor jongeren

let op bestaande zendmast en toekomstig woongebied

spanning bomen/ruimte/ veiligheid

succesvol winkelcentrum; vanwege gratis parkeren

schoolwoningen nog te realiseren

bij ontwikkeling van Nieuw-Vennep West, denk goed na over winkels i.r.t. bestaande aanbod

onderhoudswagens kunnen riool niet bereiken

houd ook secundaire wegen begaanbaar bij extreme weersomstandigheden

voorzieningen (PierK) meer benutten; ook voor 'ontmoeten'

drugsproblematiek

eng gebied

ruimte voor bedrijven (werkgelegenheid)

behoefte aan sociale bouw, maar deze huizen worden vaak verkocht

rotonde maken voor doorstroming verkeer

winkelcentrum slecht zichtbaar vanaf weg; je bent er snel voorbij

doorstroming op de Hoofdweg is door stoplicht slecht

rotonde maken voor doorstroming verkeer

veel evenementen in Nieuw-Vennep, maar maak ze ook aantrekkelijk voor de jeugd

kwaliteit van Nieuw-Vennep wordt onderschat; er is van alles en de ligging is perfect; leg meer nadruk op kwaliteiten

voorzieningen (Jeugdland) meer benutten; ook voor 'ontmoeten'

fietspaden opknappen

Venneperhout is mooi, maar wel aan onderhoud toe

veel zwerfafval in de bermen van de polder (meldapp van gemeente werkt goed)

boeren worden snel aangekeken op vervuiling; maar ze zijn juist erg bezig met duurzaamheid

wat kan je zelf doen voor de energietransitie en hoe kun je anderen mobiliseren

veel plannen in Nieuw-Vennep vertragen of gaan niet door; reden vaak onbekend

meerdere typologieën woningen; geschikt voor jongeren en ouderen en combinaties voor deze groepen

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- VEILIGHEID
- KLIMAAT
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- NATUUR EN LANDSCHAP
- ALGEMEEN
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- ECONOMIE
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- WONEN EN WOONOMGEVING
- WELZIJN
- KANSRIJKE PLEKKEN

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK NIEUW-VENNEP OP 15 APRIL 2019 TE NIEUW-VENNEP IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

gemeente Haarlemmermeer

NIEUW-VENNEP
TAFEL 4 - ZWART

bereiken van Spoorlaan (route A4) is een probleem

til met ondernemers PARK21 van de grond

gebrek aan groene verbindingen naar PARK21; is het soms niet voor Nieuw-Vennep?

het functioneel programma van PARK21 is te groot; ambitie is te hoog gegrepen, leidt tot verkeerscongestie

zelfbouw voor jongeren

onveilige en verwaarloosde plek

stedelijke mix; hofjes voor senioren;

5G voor jongeren

centrum is bedoeld voor winkels en theater

opwaarderen van kwaliteit van centrum; gevels zijn onbruikbaar

locatie geschikt voor jongerenwoningen

meer centrumvoorzieningen

onveilige plek; weinig sociale controle

sport en groen wordt gewaardeerd

benader ontwikkelingen vanuit een positieve houding

Nieuw-Vennep West; lage dichtheid en grondgebonden woningen

woningen voor senioren in het centrum

zeer gewaardeerd groen; meer recreatieruimte voor jongeren

entree van Nieuw-Vennep mag duidelijker

gewaardeerd wandelbos; nog meer ruimte voor 'ontmoeting'

busbaan is top

knelpunt op Hoofdweg tussen N207 en zuidelijke dreef

Nieuw-Vennep is wel oké, maar een beetje rommelig

bouw klimaatadaptief; ook op straatniveau

gewaardeerd park; meer ruimte voor fietspaden

hangplek

beter internet in het buitengebied (glasvezel) voor agrarische bedrijfsvoering

meer voorzieningen voor jongeren

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- VEILIGHEID
- ECONOMIE
- KLIMAAT
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- WONEN EN WOONOMGEVING
- NATUUR EN LANDSCHAP
- WELZIJN
- ALGEMEEN
- KANSRIJKE PLEKKEN

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK NIEUW-VENNEP OP 15 APRIL 2019 TE NIEUW-VENNEP IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

gemeente Haarlemmermeer

RAD NIEUW-VENNEP

BESCHERMING VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID

Tafel 1 - rood

- Er zijn veel initiatieven voor onder andere ouderen waaronder Zonnebloem, Biosoepie. Echter hier komen ouderen niet snel.
- Park21 kan fungeren als (hard)looproute en het is een mooi losloopgebied.
- Alles is aanwezig voor georganiseerde sport.
- Er is wel steeds meer vliegverkeer. Dat geeft niet alleen overlast, het is ook ongezond.
- Er is geen meetpunt voor vliegtuigen bij het kasteel, voor geluid en fijnstof.
- Het verschilt per individu of men last heeft van vliegtuigen. De trein geeft op sommige plekken meer last.
- Zomerpark; er is veel zorg voor ouderen.
- Gezondheid; men is positief over de ouderenbus die op donderdag rijdt om mensen uit hun isolement te halen.

Tafel 2 - blauw

- Er is sprake van een slechte luchtkwaliteit door Schiphol. Daar hebben we weinig invloed op.
- Er is sprake van stankoverlast door de bedrijven aan Noorderdreef, bijvoorbeeld de ijzergieterij.

Tafel 3 - groen

- Is er beleid in het kader van gezondheid voor UMTS masten?
- Er is veel keuze voor sport.
- Er zijn veel fietspaden. De fietspaden in Venneperhout moeten worden opgeknapt.
- Het is goed dat Venneperhout er is. Het onderhoud is slecht, maar het is er wel mooi.

VEILIGHEID

Tafel 1 - rood

- De toegankelijkheid van de bibliotheek is niet goed; het is slecht te vinden en er is een onveilige toegang.
- Jeugdvandalisme leidt tot hogere hekken en beveiligingscamera's. De oplossing ligt in sporten; het is een bekende groep. Je wilt dat deze groep niet gaat hangen, maar gaat sporten.
- Voor de veiligheid in Venneperhout zijn juist meer lantaarnpalen nodig.
- Inwoners moeten meer de fiets pakken. Als het fietspad los ligt van autoweg, zijn fietsers niet goed te zien bij rotondes. De oplossing kan zijn om een doorgaand fietspad aan te leggen.
- In het hoofdfietspad staan bomen, waardoor er minder ruimte overblijft voor fietsen en wat ook niet veilig is.
- Sociale veiligheid; daaronder versta ik inbraak, stenen door het raam, vernielingen aan auto's. Dat zorgt voor een minder veilig gevoel.

Tafel 2 - blauw

- Haal stoplichten weg en leg een rotonde aan daarvoor in de plaats.

Deze tekst is een weergave van wat er tijdens het omgevingsgesprek Nieuw-Vennep op 15 april 2019 te Nieuw-Vennep is gezegd. Dit document is inbreng voor de omgevingsvisie van de gemeente Haarlemmermeer.

gemeente Haarlemmermeer

- Fietspaden verlichten.
- Onderzoek het gevaar van straling van een 380kV-verbinding. Heeft dit schadelijke gevolgen voor de gezondheid?
- De rotondes zijn verschillend ingericht. Dat leidt tot onduidelijkheid over wie wanneer voorrang heeft.
- De IJweg is druk en onveilig.

Tafel 3 - groen

♦ Er ligt veel zwerfafval in de bermen van polderwegen, rond de IJweg en rond het winkelcentrum.

KLIMAAT

Tafel 1 - rood

- Bij beide bedrijveninvesteringszones (BIZ) zijn ze aan het nadenken wat ze kunnen doen met energietransitie en duurzaamheid.
- Boeren mogen zelf geen windmolens plaatsen. Dat is heel anders dan bij andere gemeenten.
- Windmolens verpesten het landschap en er is heel veel energie nodig om er iets uit te halen. De windmolens die er nu staan zijn prima, maar voor meer windmolens stonden ze niet geheel open.
- Op bedrijfslocaties is men bezig met zonnepanelen in samenwerking met NMCX.
- Het is in winkels onnodig warm door verlichting. Door meer ledverlichting toe te passen, gaat dat nu beter.
- Er is behoefte aan een algemeen plan voor energietransitie, zodat men niet voor niets investeert. Investeren in isolatie kan sowieso.
- Voor de energietransitie kun je inzetten op besparen door te isoleren. Daarvoor is goede voorlichting belangrijk. Een ander voorbeeld is dat lantaarnpalen te fel zijn. Er bestaan ook lantaarnpalen met een bewegingssensor.
- Ik heb over het algemeen het gevoel dat huizen goed geïsoleerd zijn.

Tafel 2 - blauw

- Gescheiden rioolstelsel.
- Gescheiden afvalinzameling.

Tafel 3 - groen

♦ Wateroverlast Linquenda; het grondwaterpeil is te hoog. Er wordt nu drainage aangelegd. Daar knapt het wel van op.
♦ Wat kunnen we als bewoners doen aan duurzaamheid, onder motto; ‘denk groot, doe het klein’.
♦ Hoe betrek je andere mensen bij een initiatief?
♦ Je wilt wel iets doen bijvoorbeeld in de openbare ruimte, maar het mag niet van de gemeente.
♦ Er ligt te veel steen. Er bestaan ook waterdoorlatende stenen. Kunnen we die bijvoorbeeld op parkeerplaatsen neerleggen?
♦ Er is wateroverlast in de straten.

Tafel 4 - zwart

★ Klimaatadaptief parkeren (parkeervakken realiseren met waterdoorlaatbare bestrating).
★ Waterberging op eigen terrein.

NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN

Tafel 1 - rood

- De buffer voor zoetwater is kleiner geworden, ook door het boren in grondlagen. Ik maak me daar zorgen over bij warmtepompen.

Tafel 3 - groen

- ♦ Nieuw-Vennep West natuur inclusief bouwen.
- ♦ Realiseer meer nestlocaties.
- ♦ Waterpartijen zijn aantrekkelijk.
- ♦ Zorg ervoor dat natuurwaarden behouden blijven.

NATUUR EN LANDSCHAP

Tafel 1 - rood

- In het bedrijvenpark staan meer bomen dan in Getsewoud Noord.
- Wie gaat PARK21 gebruiken? Moet er niet iets in het centrum zijn?
- De ontwikkeling van PARK21 verandert de omgeving. Wil je dat?
- Er is een heel mooi loopgebied bij Drie Merenweg, maar dat wordt weinig gebruikt. Dat is een mooie kans om te lopen.
- We kunnen de relatie versterken tussen het binnen- en buitengebied bijvoorbeeld door zorgboerderijen. Het probleem is dat je in het ontwerp geen rondje om de zorgboerderij kun wandelen. Er is een brugverbinding nodig.
- Er moet een groot plan komen voor Haarlemmermeer om stappen, lopen en wandelen te stimuleren.
- Landbouw; het is jammer dat er steeds meer wordt gebouwd op landbouwgrond. Daardoor wordt het steeds moeilijker voor boeren.
- Willen we dat er nog volgende generaties boer zijn? Dat wordt nu steeds moeilijker. Andere functies die boerderijen vervullen kunnen ook goed zijn.
- Het weidse karakter van Haarlemmermeer is belangrijk.

Tafel 3 - groen

- ♦ De Venneperhout is achteruitgegaan; het kappen van bomen voor doorkijk is slecht voor de natuur. Er worden te veel bomen omgezaagd.
- ♦ Ten behoeve van natuur is het bermbeheer bij Lisserweg uit het bestek gehaald.
- ♦ Bijen en andere insecten komen weer terug.
- ♦ Duurzaamheid; er wordt snel naar de boeren gekeken voor natuurbehoud. Met Green Base wordt daaraan gewerkt (meer natuur op akkers en in sloten).

Tafel 4 - zwart

- ★ Positief; PARK21 is een mooi initiatief; een soort Central Park. Het is kernoverstijgend, voor heel Haarlemmermeer. Het kan heel veel verschillende functies aan.
- ★ Negatief; 1000 hectare is erg groot. Het vraagt veel onderhoud en trekt mogelijk te veel bezoekers. Is het nodig naast het bestaande groen? Wat brengt het ons?
- ★ De noordelijke randweg tussen de Noordrand van Nieuw-Vennep en PARK21 ligt in de weg.
- ★ Ik wil liever groen en recreatie in de kern. Kunnen we sport en PARK21 spiegelen?
- ★ Ik wil biodiversiteit in het dorp.
- ★ Het wandelbos is een aantrekkelijke plek.

VERVULLEN MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTEN

NATUURLIJKE HULPBRONNEN

Tafel 2 - blauw

- Zonnepanelen zijn nodig.
- Werk per wijk een aanpak uit voor de energietransitie.
- Maak gebruik van warmte koude verschillen.

Tafel 3 - groen

- Wat kunnen bewoners doen voor de energietransitie?

ECONOMIE

Tafel 1 - rood

- Midden in de stad moet geen grote bedrijvigheid zitten (bijvoorbeeld Pionier). Verplaats de zware industrie meer naar de buitenkant.
- Wonen is de grote toekomstige opgave voor de economie.

Tafel 2 - blauw

- Denk aan ZZP'ers bij de ontwikkeling van het Bolsterrein.

Tafel 3 - groen

- In Nieuw-Vennep zijn te veel winkelcentra en ze zijn te dicht op elkaar.
- Winkelruimte vullen is lastig in deze tijd.
- Eerst de centra binnenstedelijk vullen en dan naar buiten kijken.
- Qua bereikbaarheid en toegankelijkheid is er nog winst te halen bij de stoplichten langs de Hoofdweg (je staat daar te lang te wachten) en bij de parkeergarage Nieuw-Vennep centrum (deze is moeilijk toegankelijk).
- Bedrijven moeten de ruimte krijgen om zich te ontplooien. Dat zorgt voor werkgelegenheid.
- In Hoofddorp kan meer en gaat het sneller.
- Aandachtspunten zijn verder nog bewegwijzering en parkeren.
- Economisch goed lopende boerderijen zijn belangrijk.

RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

Tafel 1 - rood

- Het nadeel van de wegenstructuur is dat de IJweg-rotonde vastloopt als twee scholen uitgaan. Dat geldt ook voor de rotonde bij het HVC.
- De parkeerplaats bij het station en omgeving is altijd vol. Er zijn weinig fietsenstallingen en er is een slechte verbinding voor fietsers.

Tafel 2 - blauw

- De busbaan vormt een barrière.
- Er is behoefte aan betere fietspaden.
- Het kruispunt Hoofdweg/Zuiderdreef moet worden aangepast.

Tafel 3 - groen

- Begin binnenstedelijk te bouwen, daarna pas in buitengebied.
- De kwaliteiten van Nieuw-Vennep worden onderschat; de ligging is top en er is van alles.

Tafel 4 - zwart

★ Digitale ontsluiting (snel internet/glasvezel) van het dorp, maar zeker ook de polderwegen (nu slecht internet) is goed voor agrarische bedrijven (en het economische klimaat (voor ZZP'ers e.d.).
★ Veiligheid op rotondes is een aandachtspunt.
★ Het HOV met de busbaan is top.
★ Waar laat je de fietsen?
★ De ontsluiting van een forensendorp is kwetsbaar. Het is er altijd druk.

WONEN EN WOONOMGEVING

Tafel 1 - rood

- Er zijn geen woningen voor studenten (voorzieningen voor jongeren).
- Mensen groeien hier op en komen wonen, maar mogen niet blijven.
- Bouw in plaats van appartementen ook andere woontypes die grondgebonden zijn.
- De huizen voor jongeren in de Dorpstraat verkochten niet omdat ze net iets te duur waren.
- Er moet een betere scheiding van doelgroepen zijn in het verkeer; fietsverkeer, scooters, auto's.
- De Montreallaan en de sportgebieden zijn qua ruimte goed voor jongeren.

Tafel 2 - blauw

▪ Het handhaven van twee centra leidt tot leegstand.
▪ Er is behoefte aan meer horeca.
▪ De bereikbaarheid kan beter.
▪ Parkeren rond winkelcentrum de Symfonie is lastig.
▪ Ideeën over de invulling van het Bolsterrein zijn wonen en ruimte voor ZZP'ers.
▪ Er zijn starterswoningen nodig.

Tafel 3 - groen

♦ Er zijn sociale huurwoningen nodig.
♦ Er worden sociale huurwoningen verkocht.
♦ Het meldpunt voor kapotte verlichting, et cetera werkt prima.
♦ Lucas Bolsterrein; wat gaat hier gebeuren? Ideeën; tiny houses, jongerenhuisvesting, broedplaatsen?
♦ Er moet iets gebeuren met de lege plekken, bijvoorbeeld een jongerenflat naast de ijsbaan.

Tafel 4 - zwart

★ Sport-tennisvoorzieningen zijn mooi, maar het parkeren levert overlast op.
★ Wat zijn de effecten van vergrijzing op sport (beschikbare vrijwilligers en planning van het gebruik van sportvelden)?
★ In Getsewoud zijn de voorzieningen veilig op loopafstand, wat fijn!
★ Waar faciliteren we huisvesting voor senioren?
★ Bouwen we voor studenten van buiten Haarlemmermeer?
★ Kijk naar het Stadhuisplein in Rotterdam als voorbeeld voor huisvesting voor studenten.
★ Hoe ga je om met hangjongeren? Kijk naar voorzieningen (ruimte bieden) en ook opvoeding.
★ Ga bij bouwen eerst de gaten in het oude dorp vullen en houdt de polder open.
★ Het Bolsterrein is geschikt voor woningbouw voor senioren. Het transportmuseum kan naar de rand van PARK21.

- ★ Geluidsbelasting Schiphol; kunnen we bouwen binnen de geluidscontouren? Bijvoorbeeld voor jongeren bij het station.
- ★ Realiseer tiny houses voor studenten.
- ★ Pak de leegstand aan; het is de vraag of de leegstand erg is, maar het is ook zonde als de ruimte onbenut blijft.
- ★ De ontwikkeling van Nieuw-Vennep West is niet voor het dorp. Organiseer de ontsluiting niet op de bestaande wegen. Reserveer een vast percentage voor Vennepers. Positief aan de ontwikkeling is dat er meer koopkracht komt voor het centrum. Wat wenselijk is qua programmering (soort bebouwing) is.

WELZIJN

Tafel 1 - rood

- Verbeter de zichtbaarheid en bereikbaarheid van het winkelcentrum. Dit kan door bijvoorbeeld duidelijke borden te plaatsen waar het winkelcentrum is. Op dit moment rijden mensen het voorbij, omdat het niet goed vindbaar is.
- We moeten iets doen voor jongeren; bijvoorbeeld door voorzieningen te concentreren op een centrale plek, een horecaplein.
- Er is niet één plek hier waar mensen samen komen, vooral jongeren.
- Het openbaar vervoer zorgt ervoor dat men (met name jongeren) makkelijk weg kan, naar Amsterdam bijvoorbeeld.
- Als er wat georganiseerd wordt is het vol hier, maar er gebeurt weinig.

Tafel 2 - blauw

- Zomermarkten zijn een suggestie om het centrum interessanter te maken. Met *placemaking* kun je kijken of we meer kunnen creëren in het centrum.

Tafel 3 - groen

- ♦ Op een straat in het Zomerpark, nabij het woonzorgcentrum, wordt niet gestrooid bij gladheid (Remmersteinpark).
- ♦ Jongeren komen niet in de Stip. Voorzieningen moeten voor hen geconcentreerd worden.
- ♦ Voor ouderen zijn er wel een paar ontmoetingsgroepen. Betrek ook de wijk bij de ontmoetingen. Maak meer locaties. Laat hen weten waar ze terecht kunnen. De plekken zijn nu onbekend voor hen. Ouderen kun je daar samen laten komen met andere leeftijden voor een laagdrempelige ontmoeting. Mijn wens is een plek in het park en bij Jeugdland voor koffiedrinken. En leg er een goed wandelpad naartoe aan.
- ♦ Plaats ouderenwoningen bij elkaar met faciliteiten.
- ♦ Het Lucas Bolsterrein is geschikt voor een gezondheidscentrum.
- ♦ Er zijn best veel feesten in Nieuw-Vennep; maak dorpsevenementen aantrekkelijk voor jeugd.

HAARLEMMERMEER-WEST
TAFEL 1 - ROOD

natuurlijker maken

kleinschalige recreatie, camping, haven; ideeën voor gebied

lint in stand houden en mooier maken

beleving open landschap met brede fietspaden (zonder auto's ernaast)

geluid van Schiphol vs. economische voordelen

luchtkwaliteit Schiphol wordt onderzocht

lelijke 380 kV palen

kies meer voor Haarlemmermeer bij marketing i.p.v. Groot Amsterdam

meer woningen voor jongeren en ouderen

kwaliteit Vijfhuizen is de bereikbaarheid

sport, scholen en de feestweek zijn verbindende elementen

meer bankjes langs wandelroutes

voorzieningen Schalkwijk ook gebruikt

sociale binding verschilt per plek

parkeerplaatsen bij groengebieden geven onveilig gevoel in de avond

IJweg; sluiproute

camperplaats beter inrichten

bouw Stellinghof was verrijking; bloei scholen, sport en winkels

fort; cultureel erfgoed niet als kostenpost beschouwen

energietransitie veel vraagstukken; betaalbaarheid, capaciteit, waar komt stroom vandaan, nieuwe technieken, opslaan energie, esthetiek

heldere afspraken met Expo over geluid en verkeer

open bollenland en waterberging

fietspad langs Spieringweg

parkeerterrein museum vs. ruimte ontwikkelaars

bodem blijft dalen

maak een goede mix van natuur en bouwen

Hoofddorp Noord verstedelijken vs. landbouwgrond

Cruquius wereldmonument; uitbreiden en meer evenementen

landgoed? rijtjeshuizen

ontmoeten en bewegen in het groen

meer bbq- en picknicktafels

knelpunt verkeer

geluidsoverlast langs de weg

maak iets meer van Fortterrein

sluiproute

kijken naar erfgoed Polderlaan

geen integratie of uitwisseling tussen wonen en bedrijven

verkeersinfarct op drukke dagen (woonboulevard)

weg tussen Cruquius Zuid en Driemerenweg had in verleden aangelegd moeten worden

bedrijventerrein onveilig in de avond

maak gebiedsvisies en maak duidelijk wat je wilt, maar wel realistischer dan 'Visie Haarlemmermeer West'

woningbouw wordt te veel overgelaten aan projectontwikkelaars; gronden verkocht aan hen

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- VEILIGHEID
- KLIMAAT
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- NATUUR EN LANDSCHAP
- ALGEMEEN
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- ECONOMIE
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- WONEN EN WOONOMGEVING
- WELZIJN
- KANSRIJKE PLEKKEN

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK HAARLEMMERMEER-WEST OP 8 MEI 2019 TE CRUQUIUS IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

gemeente Haarlemmermeer

HAARLEMMERMEER-WEST
TAFEL 2 - BLAUW

bedrijven met vrachtverkeer over smalle polderweg; verloedering

te weinig woningen voor ouderen uit het dorp, alleen maar dure woningen (6 ton)

bossages gesnoeid, waardoor vliegtuigen zichtbaarder zijn

veel gekapt door Tennet vanwege 380 kV; terugplanten duurt lang

'we willen van het gras af, maak meer opgaande beplanting'

route Wickevoort naar Vijfhuizen; veel sluipverkeer over Spieringweg

route Wickevoort naar Vijfhuizen; vrijliggend fietspad gewenst i.v.m. veiligheid

combineer voorzieningen voor ouderen en kinderen

Laantje van Peetoom; bomen en heesters onterecht verwijderd

Oude Kruisweg is sluiproute (vooral tijdens de spits)

Spaarneweg druk op zaterdag i.v.m. verkeer naar woonboulevard

waterberging wordt kleiner

Cruquius; zelfde waterpeil houden vanwege bestaande beplanting

fietspad ontbreekt op route van Floriande naar woonboulevard

Cruquius; 10% nieuwe woningen voor ouderen en starters

fietspad langs Spieringweg bij Zwaanshoek doortrekken

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- VEILIGHEID
- KLIMAAT
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- NATUUR EN LANDSCHAP
- ALGEMEEN
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- ECONOMIE
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- WONEN EN WOONOMGEVING
- WELZIJN
- KANSRIJKE PLEKKEN

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK HAARLEMMERMEER-WEST OP 8 MEI 2019 TE CRUQUIUS IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

gemeente Haarlemmermeer

HAARLEMMERMEER-WEST

TAFEL 3 - GROEN

relatie met Bennebroek is afgenomen; nu meer gericht op Hoofddorp

park Zwaanshoek is mooi aangelegd; handhaaf de groene corridor van park met Boseilanden (Hoofddorp)

neem de toekomstige woningbouw bij Cruquius mee in de plannen voor de Duinpolderweg

meer informele werklocaties; passend bij het karakter van het dorp

Hanepoel; geen nieuwe woningbouw toelaten i.v.m. verkeersveiligheid

Hanepoel is gevaarlijk door vrachtverkeer; criminele activiteiten, gemeente handhaaft onvoldoende

meer OV gewenst; idee is doortrekken bus vanaf Deltaweg (Hoofddorp)

Zwaanshoek; betaalbare woningen voor jongeren

Duinpolderweg niet gelijkvloers kruisen met Spieringweg; om sluipverkeer te voorkomen en dorpse karakter te behouden

Zwaanshoek vergrijst

voorkeur voor Duinpolderweg met tunnel onder de Ringvaart door

Zwaanshoek; behoud dorpse karakter, landelijk en omringd door groen

knelpunt bij brug in N207; brug en N207 verbreden naar 2-baans

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- VEILIGHEID
- KLIMAAT
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- NATUUR EN LANDSCHAP
- ALGEMEEN
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- ECONOMIE
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- WONEN EN WOONOMGEVING
- WELZIJN
- KANSRIJKE PLEKKEN

diversiteit (ouderen en jongeren) in woonvormen bij nieuwbouw

meer openbaar vervoer gewenst

sociale samenhang in Lisserbroek behouden, met de uitbreiding van woonwijken; 1 dorp, 1 centrum

voorkomen sluipverkeer vanuit Lisse naar A4; randweg (ruit) om Lisse en Lisserbroek nodig

bij nieuwbouwwijken; zorg dat verkeer zo snel mogelijk de wijk verlaat

dubbeldorp Lisse benutten voor voorzieningen; 1 centrum worden

groene corridor van Noord naar Turfspoor voor sociale ruggengraat

veilige verbinding gewenst bij uitbreiding woonwijken

Turfspoor; gesloten grondsysteem bij nieuwbouw

ruimte voor werkgelegenheid in dorp; anders wordt het een slaapdorp

let op verkeersveiligheid i.r.t. vrachtwagens van bedrijven

in de toekomst meer ruimte voor waterberging

gemeente Haarlemmermeer

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK HAARLEMMERMEER-WEST OP 8 MEI 2019 TE CRUQUIUS IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

HAARLEMMERMEER-WEST

TAFEL 4 - ZWART

zorg om behoud groene uitzicht

verkeersonveiligheid Hanepoel (m.n. fietsers)

behoud het polderkarakter (zorgvuldig inpassen van nieuwe wegen)

is er nog wel ruimte voor mijn agrarisch bedrijf? maak als gemeente een keuze wat waar komt

fiets komt er niet langs als er auto's voor het verkeerslicht bij de brug wachten

betrek mensen bij de ontwikkelingen

behoud open doorzichten tussen groen als kwaliteit

zorg voor circulair bouwen

aandacht voor fietsverbindingen; fietsroute naar Schiphol is belangrijk

fietspad doortrekken naar Lisserweg

sociale samenhang; kan ook ontstaan door samen een gebied te onderhouden

meer ruimte voor de natuur en biodiversiteit; doe minder aan 'nut-denken'

IJweg heeft een breder fietspadprofiel nodig

nieuwe fiets en hoogwaardig openbaar vervoer verbinding

denk goed na voor wie je gaat bouwen

windmolens zuiden gingen helaas niet door; maar 380 kV verbinding wel

uitplaatsen van bedrijven; bijv. naar Nieuw-Vennep Zuid of elders

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- VEILIGHEID
- KLIMAAT
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- NATUUR EN LANDSCHAP
- ALGEMEEN
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- ECONOMIE
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- WONEN EN WOONOMGEVING
- WELZIJN
- KANSRIJKE PLEKKEN

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK HAARLEMMERMEER-WEST OP 8 MEI 2019 TE CRUQUIUS IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

gemeente Haarlemmermeer

RAD HAARLEMMERMEER WEST

BESCHERMING VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID

Tafel 1 - rood

- Grondgeluid Schiphol; valt mee qua overlast.
- Luchtkwaliteit wel punt van zorg, wordt nu onderzocht.
- Geluidsoverlast door N201 vanaf Heemstede, neemt toe bij meer woningen.
- Bij evenementen en bij expo geluidsoverlast; goed regelen in vergunning (hoe vaak, tot hoe laat).
- Kan de 380 kV hoogspanningsleiding alsnog ondergronds?

VEILIGHEID

Tafel 1 - rood

- Ontbrekende fietsroutes.
- De Spieringweg is levensgevaarlijk.
- Onveilige gebieden/parkeerplaatsen (Driemerenweg, parkeerplaatsen Groene Weelde). Dealen, et cetera.
- Onveilige gebieden herbestemmen of anders inrichten bijvoorbeeld hagen of waterberging bij oostelijk parkeerplaats Expo.
- Bedrijventerrein Cruquius verschillend ervaren; bewoner voelt zich sociaal onveilig in de avond, ondernemer geeft aan dat er beveiligingspatrouilles rijden.

Tafel 2 - blauw

- Veiligheid van de wegen, fietspaden versus voldoende wegcapaciteit.
- Bereikbaarheid van voorzieningen met de fiets, ontbrekende fietspaden, netwerk op orde brengen.

Tafel 3 - groen

- Hanepoel gaat achteruit, levensgevaarlijk door vrachtverkeer van het bedrijventerrein aan Hanepoel.
- Op bedrijventerrein aan de Hanepoel gebeuren malafide criminele dingen, gemeente handhaaft niet. De gemeente stuurt alleen een stagiair met een enquête.
- Woningbouwinitiatieven niet toelaten, kan niet qua verkeersveiligheid.
- Wens Duinpolderweg (DPW) inpassen door aquaduct onder ringvaart, en vervolgens verdiept aanleggen en onder Spieringweg door. Zie voorbeelden als de Waterwolftunnel onder N201, of de Rijnlandroute tussen A44 en A4 die nu gerealiseerd wordt.
- Met betrekking tot de toekomstige rondweg om Zwaanshoek naar Bennebroek (DPW); angst dat vrachtwagens door het dorp en over de dijk gaan rijden nu de DPW route noordelijker gepland is dan de door het dorp gewenste aansluiting ter hoogte van Van der Wiel in Bennebroek.

Tafel 4 - zwart

- Gemeente maakt een 30km-zone van de weg om het veiliger te maken, maar dan wordt het niet gehandhaafd en wordt het daardoor niet veiliger.

Deze tekst is een weergave van wat er tijdens het omgevingsgesprek Haarlemmermeer-West op 8 mei 2019 te Cruquius is gezegd. Dit document is inbreng voor de omgevingsvisie van de gemeente Haarlemmermeer.

gemeente Haarlemmermeer

- ★ Gemeente legt drempels aan om de weg veiliger te maken (IJweg), maar daardoor is er geen rijcomfort meer. Kunnen de drempels niet weg en kun je niet op een andere manier die veiligheid waarborgen (bijvoorbeeld trajectcontrole)?
- ★ Er is een leuke alternatieve creatieve groene fietsstrook onder 380 kV, maar wordt niet verlicht en is daardoor niet veilig.
- ★ Bennebroekerweg, Hanepoel en Spieringweg worden als onveilig ervaren, met name voor de fiets. Kinderen kunnen niet meer zelfstandig op de fiets naar vriendjes en vriendinnetjes. Ook de Bennebroekerweg door Zwaanshoek wordt ondanks de herinrichting niet als veiliger ervaren. Er wordt te hard gereden en er zitten bochten in de weg, waar je 's avonds gewoon vol doorheen kunt rijden.
- ★ Hanepoel wordt onveilig bevonden, omdat bedrijven laden en lossen op de weg en dit is vooral gevaarlijk voor fietsers.

KLIMAAT

Tafel 1 - rood

- Verstening en daardoor wateroverlast.
- Open polder en bollenvelden zijn ook waterberging.

Tafel 2 - blauw

- ▪ Herplant groen.
- ▪ Compenseren, gefaseerde aanplant.
- ▪ Oude bomen behouden.

Tafel 3 - groen

- ♦ Zwaanshoek; ze (gemeente?) willen Zwaanshoek vernatten om waterwoningen aan te leggen
- ♦ Lisserbroek; klimaatadaptief ontwikkelen; meer water maken.

NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN

Tafel 1 - rood

- Geen woningen op plekken waar kwel is. Geeft verzakkingen bij tuinen (plek van zorg is Wickevoort ten noorden van Sein-terrein).

NATUUR EN LANDSCHAP

Tafel 1 - rood

- Rol van gemeente bij erfgoed; niet te snel vercommercialiseren, niet alleen als kostenpost beschouwen.
- Polderwegen, verkaveling, boeren erven; unieke historie.
- Groen- en recreatievoorzieningen worden goed gebruikt. Ecologische structuur is hier onderdeel van.
- Goede mix van natuur en bouwen.
- Hoe zijn de dorpse kwaliteiten te behouden.
- Verstening open landschap.
- Woningbouw versus cultureel erfgoed; bestemming/kaders aan de voorkant (visie).
- Het plan van de woontorens ('Botta') heeft nadelig uitgepakt voor het Cruquiusgemaal.
- De mogelijkheden voor uitbreiding van het museum/museumactiviteiten (evenementen, 'stoomdagen') wordt beperkt door de woningbouwontwikkelingen.

- Ontwikkelen polders voor kleinschalige recreatie; denk aan een haven, camping of tiny (recreatie)houses.
- Maak paden om het landschap toegankelijker te maken voor recreatie.
- Van de plek bij het fort Cruquius is meer te maken.

Tafel 2 - blauw

- Behoud polderkarakteristiek, veiligheid niet boven alles.
- Behoud van groen, omwille van karakteristiek, herkenbaarheid, uitstraling, milieu en gezondheid.

Tafel 3 - groen

- Park Zwaanshoek is erg mooi aangelegd.
- De Duinpolderweg doorkruist het natuurgebied.
- De 'groene corridor' van het park Zwaanshoek/Boseilanden naar Hoofddorp handhaven.
- In Lisserbroek; de natuur als verbindend element gebruiken tussen de woonwijken.

Tafel 4 - zwart

- Het groen dat we nu hebben, moet behouden blijven.
- Te veel mensen doen aan 'nut-denken' en denken niet aan de kwaliteit van groen, natuur, biodiversiteit. Dat zal anders moeten. Wij hebben de wereld een beetje uitgehold en de millennials weten niet eens meer wat er vroeger allemaal aan groen mogelijk was. Het ontbreekt aan kennis. Denk aan ecomodernisme; we moeten jongeren kennis bijbrengen en verleiden zich in te zetten.
- Er wordt meer gebouwd en waarschijnlijk ontstaan er straks allemaal dubbeldorpen. Het is belangrijk om de ruimte hiertussen open en groen te houden. Doorzichten zijn een kwaliteit, dat moet behouden blijven. Ook wordt er straks meer vergunningsvrij, maar hoe voorkomen we dan dat hier 'Belgische' toestanden ontstaan?

VERVULLEN MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTEN

NATUURLIJKE HULPBRONNEN

Tafel 1 - rood

- GPR-norm halen bij nieuwbouw is qua kosten nauwelijks meer haalbaar.
- Let ook op esthetiek van maatregelen (bijvoorbeeld zonnepanelen).
- Bij energietransitie letten op betaalbaarheid, capaciteit, waar de stroom vandaan komt, benutten nieuwe technieken en opslaan van energie.
- Grootste aspect zijn de kosten bij energiezuinig maken bestaande woningen. Kan ook voordelen hebben.
- Bepaalde gebieden natuurlijk/zelfvoorzienend met/in natuur.

Tafel 3 - groen

♦ Lisserbroek; gesloten (grond)systeem en sluiten ketens; planten op kweken in bestaande gebied t.b.v. nieuwbouw te zijner tijd in Noord en Binnen Turfspoor.

Tafel 4 - zwart

★ Het gesprek over de energietransitie wordt niet altijd goed gevoerd. Er was een initiatief vanuit inwoners/ondernemers om windmolens te plaatsen, maar dat kon niet doorgaan. Nu is er een 380KV aangelegd wat een geschikte locatie zou zijn geweest voor windmolens.

★ De een is meer met de energietransitie bezig dan de ander. Sommigen hebben LED-verlichting en schaffen zonnepanelen aan. Anderen kijken de kat uit de boom of hebben de bel horen luiden, maar weten niet waar de klepel hangt. Weer anderen denken aan andere manieren van energie opwekken, zoals kerncentrales.

ECONOMIE

Tafel 1 - rood

- Te veel van de ontwikkeling van woningbouw wordt overgelaten aan projectontwikkelaars. Veel grond is al in handen van projectontwikkelaars.
- Haarlemmermeer wordt nu als onderdeel van Groot-Amsterdam gepromoot (o.a. bij PARK21, woningbouw), waarom zou je niet meer jezelf promoten?

Tafel 3 - groen

♦ Zwaanshoek; meer informele werklocaties, vooraf bepalen wat passend is bij dorp; bijvoorbeeld kantoor aan huis, bedrijvigheid in agrarische sector of aanpalend daaraan.

♦ Belangrijk om in dorp te kunnen werken zodat je met fiets naar werk kunt.

♦ Lisserbroek; werken in dorp is van belang, anders wordt het een slaapdorp.

Tafel 4 - zwart

★ We gaan om bedrijven in Lisserbroek heen bouwen, maar het is de vraag of dit wel verantwoord is. Daardoor is er slechts een klein beetje groei van de bedrijven mogelijk. Verder zullen omwonenden hinder ervaren, zoals verkeersdrukte en eventueel hinder van bedrijven zelf. Een onwenselijke situatie voor zowel ondernemer als inwoner. Misschien is het een betere oplossing als de bedrijven worden uitgeplaatst. Dus ‘de visie’ lijkt vooral gericht op wonen, maar maak hem ook gericht op werken.

★ Is er straks nog wel ruimte voor agrarische ondernemers in de polder? We verbouwen het meeste al buiten de polder, maar de handel zit hier en daarom willen deze ondernemers hier blijven zitten. Echter voor een deel van de verbouwing in de polder moet ook ruimte blijven. Daarom is het belangrijk dat de gemeente een keuze maakt wat ze waar willen.

RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

Tafel 1 - rood

- Aantakking Wickevoort/Cruquius; alternatieven onderzoeken.
- Verkeer loopt vast bij Cruquius, zeker met Pinksteren of Pasen. Met Bauhaus zal dat verergeren.
- Iedereen wil wel de voordelen, maar liever niet de lasten. Bij Schiphol, maar ook bij infrastructuur of regionale voorzieningen.
- IJweg is een sluiproute naar Hoofddorp.
- Spieringweg gebruik je vanuit Vijfhuizen als je naar Heemstede wilt.
- Kruising Spieringweg en Kruisweg is knelpunt voor verkeer.
- Polderlinten in stand houden en mooier maken.

Tafel 2 - blauw

- Ontsluitingsstructuur verbeteren zonder het dorp in tweeën te snijden.

Tafel 3 - groen

- Lisserbroek; wil meer openbaar vervoer.
- Lisserbroek; verkeersruit maken om Lisserbroek heen, is nodig voor afwenteling van verkeer ook vanuit Lisse.
- Lisserbroek; N207 verdubbelen: brug als de weg tot N205.
- Lisserbroek; rekening houden met verkeersafwikkeling van bedrijvigheid: zwaar verkeer van De Ree
- Zwaanshoek; m.b.t. de toekomstige kruising Duinpolderweg/Spieringweg; angst dat het polderkarakter van de Spieringweg verdwijnt. De wens is dat DPW over de Spieringweg gaat met een brug of onder de Spieringweg doorgaat met een tunnel.
- Zwaanshoek; ook meer OV, kan bus doorgetrokken worden vanaf de Deltaweg.
- Zwaanshoek; leg nu al de relatie DPW - woningbouw Cruquius. Daar is straks ook weer infrastructuur voor nodig.

Tafel 4 - zwart

★ De polder moet niet dichtslibben. Met name tijdens de spits is er enorme verkeersdrukte. Ook neemt de verkeersdrukte toe en daar zal wel een oplossing voor gezocht moeten worden. Bij verkeersdrukte bij bruggen, kom je er moeilijk langs met de fiets. Ga bij nieuwe ontwikkelingen eerst bewegen en dan pas bouwen.
★ Bij de aanleg van de randweg Zwaanshoek, komt er een knip op de dijk en moet er worden omgereden. Dit is erg vervelend.
★ Duinpolderweg is niet de beste oplossing, want hij doorsnijdt Zwaanshoek.
★ Er is nog genoeg ruimte voor verbetering van fietspaden, zoals minder hobbels, bredere fietspaden en meer snelfietsroutes.
★ Het openbaar vervoer over de Ringvaart heen is niet optimaal.

WONEN EN WOONOMGEVING

Tafel 1 - rood

- Er is sprake van woningnood.
- Realiseer woningen voor jongeren.
- Woningen voor ouderen zodat doorstroming op de woningmarkt ontstaat.
- Ligging van de dorpen (met name Vijfhuizen) en de ontsluiting naar Haarlem/A4 et cetera maakt aantrekkelijke plek om te wonen.
- Wat gaat er gebouwd worden rond Cruquius? Welke identiteit en welke ontsluiting hoort daarbij?
- De woningbouw van Stellinghof was een verrijking voor Vijfhuizen; bloei scholen, sport, winkels.
- Cruquius is geen idyllisch dijkdorp.

Tafel 2 - blauw

- Passend aanbod woon-zorg en combinatie oud-jong.
- Differentiatie, woonaanbod, andere doelgroepen aanspreken dan standaard gezinswoning.
- Kleinschalige woonprojecten, gemengde doelgroep en functie.
- Woning ouderen van 1,5 ton, woningaanbod aan laten sluiten bij bevolkingsopbouw.

Tafel 3 - groen

- Zwaanshoek; betaalbare jongerenwoningen nodig, type maakt niet zo veel uit, betaalbaar!
- Maar tegelijkertijd wel dorpse karakter behouden; landelijk en omringt door groen.
- Zwaanshoek; weinig relatie meer met Bennebroek, was vroeger wel (kerk, voorzieningen), nu meer gericht op Hoofddorp.
- Lisserbroek; geen woningen voor ouderen en jongeren nu, nieuwbouw biedt daarvoor kansen. Uitdaging is één dorp met een centrum dorps klimaat.

Tafel 4 - zwart

- Het besef is er dat er gebouwd moet worden en dat als dit voor Nederland geldt, dan ook zeker voor de Haarlemmermeer.
- Denk na voor wie je moet gaan bouwen en als je dit wil zijn de ontwikkelaars dan bereid om dit te gaan bouwen. In het nieuws kwam voorbij dat 60% van de eengezinswoningen slechts bewoond wordt door één persoon, omdat ze nergens anders heen kunnen. Bouw woningen voor deze groep mensen.

WELZIJN

Tafel 1 - rood

- Scholen, winkels, feestweek en verenigingen en verhuizingen van oude naar nieuwe deel - en vice versa- hebben gezorgd dat er verbinding en samenhang is ontstaan na de nieuwbouw van Vijfhuizen. Het duurt wel even.
- Er is veel ontmoetingsruimte in het groen (Groene Weelde, Haarlemmermeerse Bos). Park 21 moet niet teveel nadruk krijgen.
- Als je er voor open staat kun je overal mensen ontmoeten, ook in je eigen tuin.
- Zorg voor laagdrempelige plekken en voorzieningen (o.a. buurthuizen).
- Zet veel meer bankjes, BBQ- en picknickplekken neer in buitenruimte en recreatiegebieden. Dit zorgt voor ontmoeten in het groen.

Tafel 2 - blauw

- Dubbeldorp, voorzieningen buiten Haarlemmermeer.
- Behoud van voorzieningen voor ouderen in kleine kern.

Tafel 3 - groen

- Zwaanshoek; vergrijzing.
- Lisserbroek; dubbeldorp benutten voor voorzieningen, één centrum worden met Lisse.
- Lisserbroek; hoe functioneert het dorp in de tussenfase van de bouw Turfspoor, Noord en centrumgebied als nog niet alles af is?
- Lisserbroek; maak een veilige route naar centrum en verbinding tussen wijken door een groen – blauwe ruggengraat.

Tafel 4 - zwart

- Zorg voor (nieuwe) wijken die echt worden omarmd door mensen en houd daarbij ook rekening met zichtlijnen. Een gebied maak je echt van mensen, door mensen samen een wijk te laten onderhouden en dingen te laten organiseren.

HAARLEMMERMEER-NOORD

TAFEL 1 - ROOD

Sugar City; meer winkels, ziet er mooi uit, maar huiverig voor effecten parkeren en bang dat het niet gaat lopen

fijn om een station te hebben

huis voor ex-gedetineerden; communiceer hier goed over

parallelweg N200 gevaarlijk voor fietsers

meer politie op straat; want veel overvallen en inbraken

meer en betaalbare woningen voor jongeren

hangjongeren bij bedrijfspanden, AH, Rabobank, park

geen problematiek stapelen in Zwanenburg

rivierkreeften tasten biodiversiteit aan ('ganzen van het water')

geen lang gras, maar bloemrijk gras

zonnepark geen gezicht en voedselproductiegebied

Haarlemmerliede; zorgen over milieu- en gezondheidseffecten door wonen bij N200, polderbaan, 380 kV

biodiversiteit vs. strak onderhoud

maak openbaar groen leuker

geen ganzen i.v.m. vliegverkeer

positief; aandacht voor agrarisch verkeer

kringloop landbouw; generatieverschil, jongerengeneratie meer aandacht voor bodem

elektrische fiets meer ruimte nodig op fietspaden

zonnepanelen integreren in daken

nachtvluchten en vrachtvluchten geven overlast

veel rommel langs het fietspad bij Zwanenburgbaan

grotere peilvakken; meer wateroverlast op akkers

groen vs. agrarisch groen

Haarlemmermeerse Bos is geliefd recreatiegebied

Badhoevedorp mist vrije fietspaden

parkeerdruk in het dorp

OV is uitgekleed

Badhoevedorp is al meer vergrijsd

aantrekkelijk, gemoedelijk en dorps karakter van Badhoevedorp

veel last van hangjongeren bij plein bibliotheek

meer waterberging in het dorp

woningen niet 'verkameren' en niet opkopen, splitsen en verhuren (zoals in Amsterdam)

VVE heeft hulp nodig bij energietransitie

leefkwaliteit voor omwonenden nieuwe A9 is verslechterd

Noord/Zuidlijn doortrekken voor bereikbaarheid en toerisme; wel betaalbaar

zon op daken en niet in agrarisch gebied

proefdraaien en grondgeluid geeft voor sommigen overlast

PFOS gronddepot baart zorgen

Schiphol in zee? vs. te duur en een utopie

langgrasbeheer Schiphol; wat doet Schiphol aan biodiversiteit?

aantrekkelijk recreëren in Amsterdamse Bos

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- VEILIGHEID
- KLIMAAT
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- NATUUR EN LANDSCHAP
- ALGEMEEN
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- ECONOMIE
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- WONEN EN WOONOMGEVING
- WELZIJN
- KANSRIJKE PLEKKEN

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK HAARLEMMERMEER-NOORD OP 27 MEI 2019 TE HALFWEG IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

gemeente Haarlemmermeer

HAARLEMMERMEER-NOORD
TAFEL 2 - BLAUW

geen uitbreiding van haven van Amsterdam (grappige suggestie; aanleg van begraafplaats?)

Groene Schip; allemaal vliegas en onderlagen beginnen te schuiven, wat doen we met dit terrein?

angst voor verkeersoverlast bij ijsbaan

Spaarndam; weinig woningen voor jongeren, er is vraag naar betaalbare woningen

bereikbaarheid is een issue, maar maakt het gebied ook aantrekkelijk

veel vergrijzing; vooral initiatieven vanuit particulieren en niet vanuit gemeente

Albert Heijn wil dak volleggen met zonnepanelen; goede ontwikkeling

zorg over verkeersoverlast bij nieuwbouwwoningen

moet gemeente agrariërs (financieel) ondersteunen?

Spaarndammerdijk; afgesloten vanwege veiligheid, maar kan hier nog wel gefietst worden?

kunnen agrariërs eigen broek niet goed ophouden?

openheid is aantrekkelijk en vormt een groene buffer

fietsroutes in groene gebied worden goed gebruikt

wens voor parrallelle verbinding langs de A9 tussen Spaarndam en N200

park wordt goed gebruikt door Amsterdamse recreanten

muziekterrein voor Amsterdams festival is gelukkig tegengehouden

N200 zorgt voor overlast en oversteken duurt erg lang; voorkeur voor zuidelijke omlegging

bodemdaling

nieuwbouw bij Kanaalweg gemiste kans voor sociale huurwoningen

nieuwe woonwijk, maar geen zonnepanelen aangelegd; raar

Zwanenburg; grote vraag naar seniorenwoningen

nieuw dorpshuis in Zwanenburg zijn vooral ouderen mee bezig

weinig groen in Zwanenburg, maar wel groen in directe omgeving

woningen vs. landschap; woningen alleen in bestaande woongebieden

talluds van rijkswegen kunnen prima gebruikt worden voor zonnepanelen

kan warmte van datacenter en biomassacentrale naar Zwanenburg?

zonnepanelen kunnen goed ingepast worden achter graan

brug bij Penningsveer; overlast door verkeer

recreatiegebied rond Veerplas is erg mooi

Vijfhuizerdijk; racebaan voor vrachtwagens

is biomassacentrale echt duurzaam en goed voor gezondheid?

tuindersvereniging is een groene buffer

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- VEILIGHEID
- KLIMAAT
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- NATUUR EN LANDSCHAP
- ALGEMEEN
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- ECONOMIE
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- WONEN EN WOONOMGEVING
- WELZIJN
- KANSRIJKE PLEKKEN

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK HAARLEMMERMEER-NOORD OP 27 MEI 2019 TE HALFWEG IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

gemeente Haarlemmermeer

HAARLEMMERMEER-NOORD
TAFEL 3 - GROEN

geen intensieve recreatie (Wheeler Ice Planet); verkeersdruk op het gebied

meer festivals vanuit Amsterdam zorgen voor overlast

Lagedijk; deze weg maakt woonwijk lastig bereikbaar

beschermen groenkwaliteiten

zorgen over verkeersknoop bij Sugar City

kans om bedrijfspanden te transformeren naar woningen; geen combinatie van werk en wonen, maar benut het optimaal voor woningen

interessante locatie voor zonnepanelen; in het verleden eerder afgewezen

(bedrijfs)busjes rijden te hard over de N200

wens voor fietsbrug

snelfietsroute (F200) is fijn

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- VEILIGHEID
- KLIMAAT
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- NATUUR EN LANDSCHAP
- ALGEMEEN
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- ECONOMIE
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- WONEN EN WOONOMGEVING
- WELZIJN
- KANSRIJKE PLEKKEN

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK HAARLEMMERMEER-NOORD OP 27 MEI 2019 TE HALFWEG IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

gemeente Haarlemmermeer

HAARLEMMERMEER-NOORD
TAFEL 4 - ZWART

N200 te druk

route voor snelfietspad

jammer dat er (bijna) geen agrariërs meer zijn

sloop gebouwen (bedrijven) en bouw nieuwe huizen

stadsboerderij mist

slechte OV verbinding met Hoofddorp

drempels voor fietsers zijn een belemmering en onveilig

mooi dorpshuis met sporthal

intensieve communicatie is goed

gevaar voor fijnstof

bij nieuwbouw; begin pas met bouwen als het OV eromheen geregeld is

OV verbinding van Badhoevedorp naar Amsterdam is slecht

zorg dat bij ontwikkelingen van plannen in Amsterdam ook de 'buren' (Nieuwe Meer) worden betrokken

stadswandeling; groene verbindingen doorbreken opgesloten stadswand van Badhoevedorp

te hoge prijzen voor woningen en geen sociale huurwoningen

op deze weg zijn geen belemmeringen meer voor vrachtwagens, dus rijden deze hier vaker en veel te hard

denk bij woningbouw in Badhoevedorp aan de veilgheidsrisico's i.r.t. Schiphol

afstand tot bushalte (800m) is te ver en bus gaat te weinig

lijn 300 elektrificeert en wordt geknipt; bussen gaan minder ver rijden en daardoor vermindert bereikbaarheid

evalueer/monitor vanuit de gemeente (plannen rond) de omlegging van de A9

groene wal om fijnstof en geluid te verminderen

zorgen om uitbreiding Schiphol i.r.t. gezondheid (o.a. fijnstof en grondgeluid)

vaak geen geld voor onderhoud van groen; regel aanleg en beheer tegelijkertijd

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- VEILIGHEID
- KLIMAAT
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- NATUUR EN LANDSCHAP
- ALGEMEEN
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- ECONOMIE
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- WONEN EN WOONOMGEVING
- WELZIJN
- KANSRIJKE PLEKKEN

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK HAARLEMMERMEER-NOORD OP 27 MEI 2019 TE HALFWEG IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

gemeente Haarlemmermeer

RAD HAARLEMMERMEER NOORD

BESCHERMING VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID

Tafel 1 - rood

- Niet teveel stapelen van belasting; en Schiphol, en hangjongeren en reclassering.
- PFOS-depot bij Schiphol is zorg.
- Proefdraaien en grondgeluid hebben veel mensen last van in Badhoevedorp, zelf geen last (hangt van plek in dorp af).
- Nachtvluchten zorgen voor overlast (met name vracht en in vroege ochtend); slaapproblemen daardoor (mijn man denkt soms aan verhuizen vanuit Zwanenburg).
- Zwerfafval is storend in de leefomgeving.
- Sterk milieubelastende plekken in de omgeving; geluid/vervuiling weg, spoor, vliegtuigen, 380 kV op 100 meter afstand (angst voor leukemie bij kinderen), maar toch positief over (economisch belang van) Schiphol.
- Biomassacentrale bij De Liede; angst voor toename fijnstof.

Tafel 2 - blauw

- Biomassacentrale. Is dat nou echt duurzaam? Angst voor veel overlast als fijnstof en stank. Werden er ook opeens mee geconfronteerd. Wisten niet dat het speelde.
- Groene Schip; bestaat uit allemaal vliegas. De onderlagen beginnen te schuiven. Wat kun je daar nog mee? Een BMX terrein van maken? Is horeca mogelijk?

Tafel 4 - zwart

- ★ In Badhoevedorp heb je last van grondgeluid. Dit leidt m.n. tot slaapklachten. Grondgeluid wordt niet genormeerd en is niet opgenomen in de geluidszones. Zijn er innovatieve/groene maatregelen mogelijk om grondgeluid te verminderen?
- ★ Er is veel last van fijnstof. Dit is een complex probleem; Bewijs maar eens waar de fijnstof vandaan komt (auto's, havens, Schiphol). Bij mijn tuinbouwbedrijf durf ik geen eens monsters te nemen.

VEILIGHEID

Tafel 1 - rood

- Meer blauw op straat ('er zijn twee wijkagenten in Zwanenburg').
- Doorgaande fietspaden in verband met veiligheid en scheiding van het verkeer.
- Onderhoud van de trottoirs.
- Woningen beschikbaar gesteld voor ex-gedetineerden geeft onrust en onveiligheidsgevoelens.
- Hangjongeren zijn er in Zwanenburg bij de Rabobank, bij Albert Heijn en in het park (maar daar geven ze minder overlast), in Badhoevedorp bij het pleintje bij de bibliotheek.

Tafel 2 - blauw

- Bereikbaarheid Spaarndam; afsluiting van de Spaarndammerdijk vanwege veiligheid. Wel nog te gebruiken als fietsroute?

Deze tekst is een weergave van wat er tijdens het omgevingsgesprek Haarlemmermeer-Noord op 27 mei 2019 te Halfweg is gezegd. Dit document is inbreng voor de omgevingsvisie van de gemeente Haarlemmermeer.

gemeente Haarlemmermeer

Tafel 3 - groen

- ♦ Onveiligheid voor fietsers in 30 km zones. Fietsers worden van de weg gedrukt. Het is ook in 30 km zones mogelijk om vrij liggende fietspaden te maken.
- ♦ Overgangen in kwaliteit fietspaden tussen Amsterdam en Haarlemmermeer. Aansluiting moet beter.
- ♦ De fietsersbond merkt op dat de route door Spaarndam de route is richting IJmuiden. Bij De Liede zou een nieuwe fietsbrug de aansluiting moeten worden naar Hoofddorp.

Tafel 4 – zwart

- ★ Denk bij de woningbouw in Badhoevedorp aan de veiligheid in relatie tot Schiphol. Deze locatie ligt maar op 900 meter van Schiphol. Wat gebeurt er als het vliegtuig een doorstart moet maken?

KLIMAAT

Tafel 1 - rood

- Energieneutraal 'nul op de meter'; de Vereniging van Eigenaren moet het kunnen betalen, hulp bij proces.
- Bedrijven dwingen tot bijvoorbeeld zonnepanelen, bijvoorbeeld op datacentrum.
- Meer waterberging in Badhoevedorp.

Tafel 2 - blauw

- Energietransitie; zien meeste heil in collectieve oplossingen i.p.v. individueel stadsverwarming/warmtenet.
- Maar, zien eigenlijk nog geen echt goede totaaloplossingen. Zonnepanelen wel goed.

Tafel 3 - groen

- ♦ Duurzaamheid bevorderen door zonnepanelen op grootschalige bedrijfsdaken te plaatsen. Ook zonneweiden zijn nodig. Wel landschappelijk aanvaardbaar ontwerpen.

Tafel 4 - zwart

- ★ Wilhelminalaan stond vroeger snel blank, maar dit is aangepakt. Ook als je nu een melding maakt wordt dit snel verholpen. Er komen meer projecten om dit grootschalig aan te pakken.

NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN

Tafel 1 - rood

- Grotere peilvakken is minder differentiatie per gebied. Het gevolg was wateroverlast op akkers.
- Te weinig communicatie over waterpeilbeheersing in veengebied Haarlemmerliede. Er is dynamisch peilbeheer nodig. In de winter laag peil (geeft extra bodemdaling), gebeld met Rijnland 'zet peil omhoog' vervolgens ambtelijke reactie en geen actie.
- Waterpeil is ook van belang voor biodiversiteit.

Tafel 2 – blauw

- Bodemdaling is een probleem in het hele gebied. Ook in Halfweg. Heeft te maken met de waterhuishouding. Lastig te regelen.

NATUUR EN LANDSCHAP

Tafel 1 - rood

- Schiphol heeft ook opgave in biodiversiteit (nu weinig divers lang gras).
- Bestaand en nieuw groen moeten verbonden worden in Badhoevedorp.
- Groen moet dichtbij en verder weg zijn; Park Zwanenburg, Haarlemmermeerse bos en Spaarnwoude fiets, Amsterdamse bos met auto (of ander patroon afhankelijk van woonplek).
- Biodiversiteit aanleggen en onderhouden, dit gaat niet vanzelf.
- Onderhoud groen; aangeharkt of beestjes? (discussie tussen kort of lang).
- Realiseer op oude A9 tracé nieuw groen.
- Kwalitatief groen en leuker groen in openbaar groen en ook in tuinen op balkons (verticaal tuinieren).
- Groen versus agrarisch groen.
- Rivierkreeften tasten de biodiversiteit aan en verslechteren de waterkwaliteit 'ganzen van het water'.

Tafel 2 – blauw

- Landschap in Haarlemmerliede/Spaarnwoude vooral behouden en beschermen. Openheid is aantrekkelijk. Is een groene buffer tegen verstedelijking.
- Heeft ook recreatieve functie. Goed als toeristen bekend worden met de omgeving en er gebruik van maken. Park Spaarnwoude wordt goed gebruikt door Amsterdamse recreanten.
- Agrariërs vormen het landschap, dit moeten we behouden. Maar, trekken het vaak zelf niet. Moet je als gemeente dan subsidiëren of op een andere manier stimuleren dat ze blijven?
- Vraag naar woningen versus landschap behouden. Dit is een dilemma. Plak woningen vooral aan bestaande bebouwing. Maar, pak de ontsluiting dan eerst aan.

Tafel 3 - groen

- In Spaarndam wordt vooral naar voren gebracht dat de intensieve recreatie de woonomgeving erg belast.
- De oude veenpolders moeten groen en open worden gelaten.

Tafel 4 - zwart

- Ik maak me zorgen over het groen dat er niet is in Badhoevedorp.
- Denk bij de aanleg van nieuwe parken (PARK21) en bij bestaande parken (Park Zwanenburger) na over hoe dit onderhouden gaat worden. Nu zijn veel paden erg slecht. Dan horen wij vanuit de gemeente dat ze wel groen willen hebben, maar dat er geen geld is voor onderhoud.
- Waarom wordt het onderhoud van parken niet gedaan door stichting groen?
- Vroeger was dit een agrarische gemeente, maar nu bestaat de gemeente uit Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Schiphol. Wat blijft er nu voor agrarisch gebied over?
- De groene verbindingen/wandelroutes (die in de maak zijn) doorbreken de opgesloten stadswand van Badhoevedorp.
- Gemeente Amsterdam maakt plannen voor gebieden aan de overkant van de Ringvaart (bijvoorbeeld Omgevingsvisie Groot Amsterdamse Bos) zonder de bewoners uit Nieuwe Meer te betrekken. Het zou een kans zijn als Amsterdam bij het opstellen van hun plannen ook mensen in het achterland (Badhoevedorp) betrekt.

VERVULLEN MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTEN

NATUURLIJKE HULPBRONNEN

Tafel 1 – rood

- Zonneweides in plaats van agrarisch bedrijf; niet doen.
- Zonnepanelen op daken agrarische bedrijven.
- Zonnepark bij Zwanenburg is geen gezicht bovendien nodig voor voedselproductie.
- Angst voor brand; bij slechte installatie zonnepanelen.
- Zonnepanelen terugverdientijd wordt beter en korter.
- NMCX is onbekend voor hulp aan VVE's met onvoldoende kennis.
- Bodemkwaliteit (en bodemleven) is heel verschillend per agrariër, daar zit ook een generatieverschil in; vader hecht minder belang aan, terwijl zij zelf wel voor bodem zorgt 'daar moet je het mee verdienen'.

Tafel 2 - blauw

- Wordt studie gedaan door studenten naar volleggen van dak van Albert Heijn in Spaarndam met zonnepanelen. Goede ontwikkeling.
- Onduidelijkheid over hoe de warmte van datacenter (DC) en biomassacentrale (BC) gebruikt gaat worden. Wordt warmte uit DC gebruikt voor de BC? Of wordt het gebruikt voor woningen? Als het goed draait, kan de warmte dan naar Zwanenburg?
- Taluds van rijkswegen kunnen prima gebruikt worden voor zonnepanelen.
- Zonneakkers bij Zwanenburg; granen staan ook hoog, dus als de zonnepanelen goed zijn ingepast zie je ze niet of kijk je er overheen. Je kunt ze prima camoufleren.
- Onbegrijpelijk dat er geen zonnepanelen liggen op de nieuwe woningen aan de Mientekade in Halfweg. Zelf wel bezig met duurzaamheid; vooral consuminderen.

Tafel 4 – zwart

- ★ In Badhoevedorp en Zwanenburg zijn veel huizen vooroorlogs. Dit betekent dat deze ook slecht geïsoleerd zijn. Er zal dus van alles moeten gebeuren om deze energiezuinig te maken.
- ★ Doordat de huizen oud en vooroorlogs zijn, zullen de kosten voor het energiezuinig maken hoog oplopen. Wel worden er zowel goede als minder goede verhalen gehoord.
- ★ Zelf hebben wij zonnepanelen op het nieuwe gedeelte van het huis geplaatst. Op het oude gedeelte van het huis, durfden wij het niet aan vanwege de bouwconstructie.
- ★ Buslijn 300 wordt geëlektrificeerd, maar vanwege de accuduur wordt er minder ver en met kleinere bussen gereden. Dit is een slechte zaak, omdat je dan veel moet overstappen.

ECONOMIE

Tafel 1 - rood

- Schiphol is de economische motor voor de hele Randstad.
- De minister is bezig met kringlooplandbouw.
- Schiphol verplaatsen naar zee wordt gezien als te duur en een utopie.
- Wat als Sugar City niet loopt; dan angst voor leegstand.

Tafel 2 - blauw

- Agrariërs kunnen eigen broek niet goed ophouden?

- Haven van Amsterdam. Uitbreiding mag echt niet. Willen Amsterdam buiten de deur houden. Kunnen we het tegenhouden door een begraafplaats aan te leggen naast Groene Schip? (was een semi-serieus grapje).

Tafel 3 - groen

- ♦ Wat gebeurt er met Schiphol? Veel groter groeien betekent enorme invloed op de omgeving, dus leefomgeving, maar ook op andere economie zoals recreatie en toerisme.
- ♦ Ontsluiting van Inlaagpolder en Vereenigde Binnenpolder verbeteren. In Spaarndam en Penningsveer wordt de verkeersbelasting te groot door verkeer, maar in het bijzonder vrachtverkeer.
- ♦ In Halfweg bij het bedrijfsterrein is de overlast van de vele busjes voor het post distributiecentrum erg groot. Er wordt ook veel te hard gereden. Bij de ontwikkeling van Polanenpark was naar de bewoners belooft dat er geen logistiek zou komen (veel verkeersbewegingen). Snelle grondverkoop door SADC lijkt meer leidend te zijn dan een goede ruimtelijke ordening (beloften na komen met betrekking tot verkeersbewegingen).

Tafel 4 – zwart

- ★ Het industrieterrein in Zwanenburg is een interessante herontwikkellocatie. Misschien kan het gesloopt worden en plaats maken voor woningbouw. Daarnaast is de betere bereikbaarheid van het station fijn.
- ★ Evalueer de doelen van de omlegging van de A9 eens. Wat waren de plannen, wat is ervan gekomen en wat zijn nu de plannen?

RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

Tafel 1 - rood

- We willen goede bereikbaarheid, maar door meer infra ontstaat meer druk op de omgeving.
- Station Halfweg; positief voor bereikbaarheid naar Haarlem en Amsterdam (ook voor schoolgaande / studerende jongeren).
- Komst station in Halfweg heeft wel geleid tot minder bussen.
- In Badhoevedorp is het openbaar vervoer uitgekleed.
- Fietspad langs de parallelweg N200 is onveilig en stopt plotsklaps.
- Noord-zuidlijn doortrekken is positief voor bereikbaarheid en toerisme, wel betaalbaar houden.
- Positief dat er in Haarlemmerliede nu meer aandacht voor belangen agrarisch verkeer is.
- Door de opkomst van de e-bike is er meer ruimte nodig op fietspaden.

Tafel 2 - blauw

- Bereikbaarheid Spaarndam is een issue. Maar eigenlijk maakt die ‘onbereikbaarheid’ ook dat het gebied zo aantrekkelijk is.
- N200 zorgt voor overlast, fijnstof en geluid. Is een barrière in Halfweg. Oversteken duurt lang.
- Zijn verschillende alternatieven zoals tunnel, kuip, et cetera. Voorkeursalternatief zou zuidelijke omlegging moeten zijn.
- IJsbaan boven Spaarndam. Waar gaat het verkeer dan naartoe? Angst voor overlast.
- Zorg over ontsluiting van de 350 woningen in Spaarne Buiten.
- Wens; parallelle verbinding langs A9 om Spaarndam te ontsluiten naar A200.
- Fietsroutes in het groene gebied worden goed gebruikt.
- Veel overlast door verkeer over brug in Penningsveer.

- De Vijfhuizerdijk is een racebaan voor vrachtwagens.

Tafel 4 - zwart

★ De fiets is het ondergeschoven kindje. Fietspaden zijn gammel en worden vaak onderbroken door bruggen/tunnels/et cetera. Snelfietspaden worden veel gepromoot, maar vaak zijn ze er niet.
★ Het voelt alsof het verkeer is toegenomen over de Schipholweg.
★ De N200 is veel te druk.
★ De aansluitroutes (van bus) op station Halfweg ontbreken. De OV-verbinding met Hoofddorp is slecht. 's Avonds kom je vanuit De Meerse niet meer thuis.
★ Badhoevedorp heeft maar 2 buslijnen en die gaan maar 2x per uur. De vervoerder meet dat er een afname aan reizigers is en concludeert dan dat er geen behoefte is, maar juist door het inperken van de frequentie is er een afname aan reizigers. Daarnaast is de halteafstand opgerekt naar 800m, waardoor het lopen naar de bushalte wel 20 minuten duurt.
★ De vervoerregio bepaalt het OV in de regio. Onze wensen worden minder meegenomen.
★ Een grote zorg is het OV. Mensen die even ergens naartoe moeten, zijn aangewezen op een taxi, want er is geen OV.
★ Er zijn te weinig verbindingen naar Amsterdam.
★ Het is een zorg dat Schiphol mogelijk gaat uitbreiden. Schiphol steekt ongetwijfeld de A4 over.
★ De oude A9 was wel fijn, daar waren veel viaducten waar vrachtwagens vastliepen. Nu zijn al deze viaducten weg, waardoor er meer vrachtwagens zijn gaan rijden.

WONEN EN WOONOMGEVING

Tafel 1 - rood

- Woningen niet 'verkameren' of splitsen door opkopende beleggers (zoals in Amsterdam).
- Betaalbare huurappartementen voor senioren en jongeren.
- Voorkomen/oplossen parkeerdruk Sugar City.
- Er zal mogelijk parkeerdruk ontstaan in Badhoevedorp door ontwikkelingen Amsterdam.
- Meer winkels in Sugarcity is ook aantrekkelijk voor inwoners Zwanenburg, ziet er ook mooier uit dan nu.
- Troep van Mc Donalds langs IJweg bij Polderbaan wordt door automobilisten uit het raam gekieperd.
- In Haarlemmerliede wordt veel openbare ruimte door mensen van Paswerk schoongehouden, dat werkt goed.
- Wens; middelbare school in Badhoevedorp.
- Groene verbinding naar sportvelden, met verkeersveilige oversteek Schipholweg.
- Woningen op terrein van de Oude Mavo in Zwanenburg.

Tafel 2 - blauw

- Spaarndam en Halfweg; nu weinig woningen voor jongeren. Moet vooral betaalbaar zijn.
- Spaarndam vooral een dorp met oudere mensen. Jongeren zoeken vertier in Haarlem of Hoofddorp. Geen duidelijk antwoord of jongeren ook echt in Spaardam willen wonen.
- Grote vraag naar seniorenwoningen in Spaarndam en Zwanenburg. Appartementen, gelijkvloers, levensloopbestendig, et cetera.
- Recreatiegebied rond de Veerplas is erg mooi.

- Tuindersvereniging bij Vijfhuizerdijk is een verademing. Als je vanuit oosten komt hoor je daar eindelijk de vogeltjes fluiten, na alle bedrijventerreinen et cetera. Dit is een groene buffer. Zou je moeten uitbreiden.
- Nieuw dorpshuis in Zwanenburg zijn vooral ouderen mee bezig. Zegt iets over betrokkenheid maar ook iets over de behoefte van andere generaties.
- Weinig recreatie in Zwanenburg, is misschien behoefte aan meer recreatief groen, maar de groene omgeving van Haarlemmerliede/Spaarnwoude wordt ook al veel gebruikt en is niet ver.
- Openbaar zwembad in Zwanenburg is weg. Wordt niet gezien als een issue.
- Halfweg; nieuwbouwontwikkeling bij Kanaalweg is gemiste kans voor sociale huurwoningen. Zou de gemeente meer op moeten sturen. Is vraag naar.
- Muziekterrein voor Amsterdamse festivals is gelukkig tegengehouden.

Tafel 3 - groen

- ♦ Spaarndam Oost anders inrichten, door de ontsluiting meer te richten op de Zijkanaal C weg in plaats van de Ringweg die het dorp in tweeën snijdt. Dan komt er ruimte voor meer woningen in het centrum.
- ♦ In het dorp Spaarndam (West, Haarlem) wordt oprukkende recreatie zoals een ijsbaan in het Westhoffbos gezien als bedreigend voor de leefomgeving.
- ♦ In Zwanenburg wordt heel erg aangedrongen op inbreien met woningbouw, omdat er een heel grote woningbehoefte is.
- ♦ Ringvaartdijk als cultureel erfgoed. Weren van vrachtverkeer en meer mogelijkheden voor de fiets.
- ♦ Er zou bij herstructurering van bestaand bebouwd gebied meer aandacht moeten komen voor het scheiden van wonen en werken. Herstructureren wordt dan minder complex. Het is jammer om dure grond te gebruiken voor kantoren, dat kan beter voor woningbouw worden gebruikt. Dus juist geen functiemening (ook Hydepark geen goed idee op dat aspect).
- ♦ Bij Spaarndam moet geen afrit van de A9 komen.

Tafel 4 - zwart

- ★ Zorg er bij nieuwbouwprojecten voor dat het goed ontsloten is door OV-verbindingen en wandelpaden.
- ★ De prijzen voor woningen zijn verschrikkelijk hoog, zelfs voor ‘niet-paleizen’. Hoe kunnen jongeren dit betalen? Zorg voor betaalbare koopwoningen en sociale huurwoningen.
- ★ Koopwoningen worden opgekocht en gaan de ‘verhuur’ in. Zo worden woningen onttrokken aan de markt. Is hier niets tegen te doen?
- ★ De bevolking in Badhoevedorp zal met 25% toenemen, maar de infrastructuur verbetert niet en de parkeerproblemen worden ook niet aangepakt. Wat zal de compensatie zijn van deze bevolkingstoename?

WELZIJN

Tafel 1 - rood

- Badhoevedorp; dorp is gemoedelijker dan Amsterdam.
- Dorpshuis met bibliotheek is goede voorziening, wel jammer dat het niet centraal in het dorp ligt.
- Hangjongeren hebben geen plek in het dorp, ze hebben behoefte aan een spannende plek, niet een ‘aangeharkte’ plek.

Tafel 2 - blauw

- In Spaarndam is veel vergrijzing. Wordt afgevraagd of er genoeg gedaan wordt voor deze mensen qua voorzieningen en vertier. Zien vooral particuliere initiatieven, maar zijn ook voorbeelden van initiatieven die aan gemeente verbonden zijn.

Tafel 3 - groen

- Communicatie en communicatiemiddelen in de gaten houden. Deze bijeenkomst is moeilijk op de website te vinden.

Tafel 4 – zwart

- Zowel in Badhoevedorp als in Zwanenburg zijn er digitale platforms gelanceerd. Dit zorgt voor een toename in de sociale cohesie in deze kernen.
- In Zwanenburg komt een mooi dorpshuis met sporthal, waardoor iedereen hier samen kan sporten.

HAARLEMMMEER-ZUIDOOST
TAFEL 1 - ROOD

kruisende vliegtuigen zorgen voor onveiligheid op Schiphol

groei Schiphol niet vanzelfsprekend; moet eerst verdiend worden door afname van overlast

fijn dat ultrafijnstof onderzocht wordt; gemeente moet met uitspraken komen

over 30 jaar ligt de luchthaven in zee

Schiphol is banenmotor

geluidsoverlast is vorm van beleving

afweging nieuwe woningen voor leefbaarheid vs. geluidsoverlast

reservering voor parallelle Kaagbaan moet eraf

zonnepanelenpark ten koste van vruchtbare grond

als je ervoor openstaat hoef je niet eenzaam te zijn in Rijsenhout

sterke sociale en economische relatie tussen Rijsenhout en Aalsmeer

waterstof is de toekomst

sloop van kantoren is kapitaalvernietiging; hoe kan dat voorkomen worden?

plan voor aanpassen sportcomplex en nieuwe skeelerbaan

ik meet zelf geluid van vliegtuigen

diefstal beperkt zich niet tot stedelijk gebied; komt ook in kleine kernen voor

Schenkeveld ook geschikt om mee te praten (over lichtoverlast tomatenkweek)

waterrecreatie en mooiste natuurgebied; Westeinderplassen

Rijsenhout; meer jeugd is goed voor scholen en sport

enorm goede bereikbaarheid is een kwaliteit

huurders lijken minder betrokken bij de sociale omgeving; hebben minder keuze in woonplek

PARK21; maak een mix van recreatiegroen en landbouw

supermarkt heeft essentiele functie; blijft deze supermarkt er in de toekomst wel?

Burgerveen; groen, ruime tuin, goede prijs, fijne buurt, altijd een vakantiegevoel

opwek door zon en wind heeft ook een nadelige kant, bijv. ontmanteling accu's

jeugd Rijsenhout vindt bijbanen in tomatenpluk

Looije is inmiddels een fijne buur

Burgerveen; geen OV, maar op fietsafstand van station

gemeente moet regie voeren op zonnepanelen; geen ongebreidelde groei, maar ruimtelijke keuzes maken

Burgerveen; huurwoningen omgezet naar koopwoningen; komst van veel jonge gezinnen

bang voor overstroming; zie voorbeeld Wilnis

toename in frequentie en decibellen; dubbele belasting A4 en vliegverkeer

veel huizen van kwekers benut voor arbeidsmigranten

aandacht voor groen/ecologische structuur

organiseer meer voor arbeidsmigranten, zodat ze zich thuis voelen

bedrijven Van Lent en Langhout Beton geven overlast op de dijk

sport verbroedert; bijv. sportende arbeidsmigranten bij voetbalclub en buurttrapveldje

reservering voor windmolens

Greenbase; samenwerking boeren en vogelwerkgroep

bedrijven Van Lent en Langhout Beton horen er wel bij

schaalvergroting in landbouw

kansen voor natuur op dijk piekberging

plassengebied (Kaag, Braassem en Westeinder) aantrekkelijk recreatiegebied

oude bosjes langs weg zijn een kwaliteit voor leefgebied vogels

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- VEILIGHEID
- KLIMAAT
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- NATUUR EN LANDSCHAP
- ALGEMEEN
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- ECONOMIE
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- WONEN EN WOONOMGEVING
- WELZIJN
- KANSRIJKE PLEKKEN

gemeente Haarlemmermeer

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK HAARLEMMERMEER-ZUIDOOST OP 9 JULI 2019 TE BURGERVEEN IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

HAARLEMMMEER-ZUIDOOST
TAFEL 2 - BLAUW

maak hier toekomstige metrohalte van Noord/Zuidlijn

Badhoevedorp is afgesloten van de polder door de A9

vroeger kon ik nog met het raam open slapen, tegenwoordig heb ik 's ochtends een snotneus'

gebruik restwarmte van datacenters voor energievoorziening

Oosteinderpoeltje kan je mooi varen; dat moeten we samen leuker maken

maak Schiphol beter bereikbaar per fiets

verjonging gaande, mensen komen m.n. uit de regio

heeft het melden van geluidsoverlast van Schiphol in Burgerveen wel zin?

Aalsmeerderbrug is dubbeldorp met Aalsmeer; we slapen eigenlijk alleen in Aalsmeerderbrug

gebruik de grote daken voor zonne-energie

Aalsmeerderbrug; minder last van grondgeluid sinds Schiphol Rijk is volgebouwd

Aalsmeerderbrug heeft een actieve buurtvereniging

zorg voor meer groen

Aalsmeerderbrug; gebied onleefbaar door opstijgende vliegtuigen

zonneparken bij de Hoek; plaats deze panelenen liever op daken van bedrijven

Geniepark moet beter onderhou-den worden

doodlopend stuk dijk bij Aalsmeerderbrug (door knip) is fijn

fietspad over Geniedijk is een mooi voorbeeld van hoe het moet

behoud Fortmuseum Crash en herstel oude sluis voor recreatie

stilte is een schaars goed, dat moet je beschermen en probeer niet iedereen naar die plekken te trekken

zorg dat mensen zelf de luchtkwaliteit (fijnstof) kunnen meten

Rietlanden; geweldig stukje natuur

houd de contouren van de polder in stand

we moeten de natuur koesteren

als de parallelle Kaagbaan er komt, kunnen wij wel vertrekken

verbind de kleine stukken groen aan elkaar

grote betrokkenheid vanuit dorp voor 'dorpspleinen' (bijeenkomsten)

dorpshuis Burgerveen; veel activiteiten, zoals zeepkistenrace, hele dorp komt hier naartoe

Haarlemmermeer is wel vol

kleine boodschappen doe je in de buurt, grotere in Nieuw-Vennep

kan de restwarmte van Looije duurzaam hergebruikt worden?

waar gaat de file naartoe als er een knip in de dijk komt? google leidt je over de dijk als er file is op de A4

maak fietsverbindingen en fietssnelwegen

veel aandacht en ideeen voor zonne-energie; maar weinig concreet of ideeen over uitvoering

intens (vracht)verkeer over dijk bij Burgerveen

geef graanschuren andere functies; landbouw is historie

zet fietsen rond de ringdijk in als toeristische attractie

snelheidscontrole die boete aangeeft is effectief

last van geluid en luchtvervuiling door verkeer over dijk

landbouwvoertuigen horen er gewoon bij, dus die moeten ook over de dijk kunnen

waterberging gebruiken als buffer voor windenergie

meer aandacht voor fietspad tussen Abbenes en Huigsloot

watertoerisme is er veel te weinig

gemaal De Leeghwater; erfgoed moeten we zuinig op zijn

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- VEILIGHEID
- KLIMAAT
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- NATUUR EN LANDSCHAP
- ALGEMEEN
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- ECONOMIE
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- WONEN EN WOONOMGEVING
- WELZIJN
- KANSRIJKE PLEKKEN

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK HAARLEMMERMEER-ZUIDOOST OP 9 JULI 2019 TE BURGERVEEN IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

gemeente Haarlemmermeer

RAD HAARLEMMERMEER-ZUIDOOST
BESCHERMING VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID

Tafel 1 - rood

- Speeltuin Burgerveen; was een trekpleister (ook voor mensen uit Leimuiden en buitenaf), minder speeltoestellen maakten de speeltuin minder aantrekkelijk.
- Bootcampers maken ook gebruik van het voetbalveld in Burgerveen.
- Toename van geluid in Burgerveen door geluid A4.
- Onderzoek naar geluid.
- Zorgen over Schiphol in relatie tot milieukwaliteit en gezondheid.
- Fijnstof/andere schadelijke stoffen; goed dat onderzocht wordt; van belang dat gemeente hier ook een standpunt in inneemt.
- Lichthinder Looije en Schenkeveld is aangepakt.

Tafel 2 - blauw

- Als in Rijsenhout de tweede Kaagbaan komt, bouw daar dan nooit meer grootschalig, gemeente. (als in; niet nog meer mensen in de hinder).
- Aalsmeerderbrug wordt onleefbaar door de vliegtuigen; ‘Ik sta op het punt m’n huis te verkopen, maar ik woon hier al meer dan 60 jaar en wil hier eigenlijk niet weg. Ik kan wat hebben, maar tegenwoordig...’.
- Inwoners die er al lang wonen accepteren hinder en overlast van Schiphol. Nieuwe inwoners kijken er echter anders tegenaan. Zij protesteren.
- Overlast melden bij Schiphol (BAS) is ondoenlijk, het is een onvriendelijk systeem. Wij zijn er mee gestopt, wij melden niet meer.
- Kunnen de vliegtuigen langer over de A4 uitvliegen in plaats van over de dorpen.
- We kunnen ’s middags niet buiten zitten.
- Van twee landingsbanen komen elke minuut vliegtuigen over.
- Nachtvluchten zijn verschrikkelijk.
- Ik heb een meetapparaatje thuis, dat meet de fijnstof binnen. Afhankelijk van de wind slaat de meter zwaar uit.
- De crux bij gezondheid is dat je de achteruitgang van gezondheid niet altijd merkt. De gezondheid gaat sluipend achteruit.

VEILIGHEID

Tafel 1 - rood

- Veel verkeer van Van Lent in Burgerveen; de dijk is hier niet op gebouwd.
- Zorgen over stabiliteit van de dijk (overstromingsrisico).
- Risico van kruisende vluchten vliegtuigen; moet leiden tot een limiet aan de vluchten, daar moet eerlijk en transparant mee worden omgegaan.
- Meer diefstal en berovingen in kleine kernen, waar het vroeger meer in stedelijk gebied was
- Vroeger was er meer sociale controle en konden de deuren open blijven.

Tafel 2 - blauw

- Ringdijk is de laatste jaren opgehoogd en hersteld. De vraag is nu hoe je het gaat inrichten. Gemeente, richt het per gebied in. Zorg voor diversiteit per gebied.
- Het grote vrachtverkeer hoort niet op de dijk. Het is te onveilig vooral voor fietsende kinderen.

KLIMAAT

Tafel 1 - rood

- Gemeente moet de regie voeren op alternatieve energiebronnen.
- Zorg over het volbouwen; veel verharde tuinen en water wat dan niet weg kan.

Tafel 2 - blauw

- Datacenters stoten veel warmte uit. Houd die energie vast en gebruik die energie. In andere gemeentes kan het al/gebeurt het al.
- Haal de warmte van Schiphol met een buisverbinding naar de woon- en werkgebieden.
- Gemeente zet partijen aan tafel om energie te laten hergebruiken. In Rijsenhout zijn enorme datacenters. Energie moet technisch toch hergebruikt kunnen worden.

NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN

-

NATUUR EN LANDSCHAP

Tafel 1 - rood

- De vogelwerkgroep werkt samen met Greenbase boeren.
- Op de dijk bij de piekberging liggen kansen voor ecologische structuren en vogels (bosjes).
- Zuidelijk deel interessant voor vogels (bosjes langs Rijkswegen).
- Aantrekkelijke recreatiegebieden zijn Haarlemmermeerse Bos, de Kaag en Westeinder. Meer mogelijkheden worden gezien voor de zuidpunt.
- PARK21; mooi als daar recreatiegebied komt.
- PARK21; ruimte niet compleet vol zetten met bomen.

Tafel 2 – blauw

- Houd de contouren en groene linten in de polder in stand. Het zijn mooie verbindingen.
- Het Oosteinderpoeltje en de Westeinderplas zijn ontzettend mooi. Ook de fietsroute is een leuk voorbeeld hoe je het moet doen.
- Het park naast de N196 bij Rijsenhout is hartstikke leuk. Goed dat het er is. Het heeft alleen meer onderhoud nodig.
- Goede zet dat de dijk als recreatief wordt gezien. Het is echt een vooruitgang en goed voor de rust.
- Koester de natuur en ga niet in dit tempo door met de verstedelijking.
- A9 bij Badhoevedorp wordt omgelegd, maar een weg weghalen in Badhoevedorp betekent nog niet dat het 1 dorp is. Hoe kom je tot 1 dorp? En waarom wordt er niet meer groen aangelegd?
- Verbind de kernen en gebieden meer met elkaar. Het is te los nu.
- Waterrecreatie is slecht mogelijk in Haarlemmermeer.
- Haal het watertoerisme de polder binnen. Zou leuk zijn als de Hoofdvaart bevaren kan worden. Zet de sluizen open.
- Bijzondere natuur is bijvoorbeeld de Rietlanden. Is geen stukje van Haarlemmermeer, maar kan samen met Aalsmeer iets leuks mee gedaan worden.
- Fort Aalsmeer Crash-museum laat het daar zitten/bestaan. Dat past in het toerismeverhaal dat Haarlemmermeer beter kan uitdragen; ‘Het past bij ons’.
- Historisch erfgoed moeten we koesteren. Bijvoorbeeld oude graanschuren langs de dijk en de gemalen.

VERVULLEN MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTEN

NATUURLIJKE HULPBRONNEN

Tafel 1 – rood

- Windmolens zorgen voor veel dode vogels en insecten.
- Kritisch geluid over de nadelige kant van zonne-energie en windmolens; de nadelige kant wordt niet getoond.
- Zonnepanelen op vruchtbare grond is zonde.
- Waterstof als toekomstige mogelijkheid (injecteren in gasnet).
- Burgerveen was al bezig met idee verduurzamen dorp (bijvoorbeeld biomimicry).

Tafel 2 - blauw

- In Burgerveen zijn er geluiden; 'Ik ben 75 jaar, waarom zou ik nog zonnepanelen op m'n dak doen?'
- In de winter staan kassen open om warmte kwijt te raken, dat is zonde.
- Windmolen bij de A4; er was veel belangstelling voor energiemaatregelen. Alleen het dorp is vergrijsd en daadwerkelijke resultaten komen nog niet.
- Zonnepark dat had op daken gemoeten. Waarom is dat op de grond gezet? Zonde.
- Waarom gebruiken we waterberging (in het zuiden) ook niet voor warmte/energie- opslag?

ECONOMIE

Tafel 1 - rood

- Bedrijf vestigde zich op Spoorzicht vanwege beschikbare ruimte en link met de luchthaven (vliegtuigtechniek).
- Sterke relatie tussen glastuinbouwcomplex en luchthaven.
- Tomatenkwekers Looije en Schenkeveld hebben inmiddels een goede relatie met Burgerveen en Rijsenhout.
- Burgerveners hebben geen economische binding met Looije, bij Schenkeveld werkt veel jeugd uit Rijsenhout.

Tafel 2 - blauw

- MRA wil toeristen deze regio in hebben (en de stad uit). Dus zet Haarlemmermeer in als toeristische attractie, het moet aantrekkelijk gemaakt worden.
- Toerisme en stilte gaan niet samen. Stilte wordt een schaars goed, dat moeten we beschermen.

RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

Tafel 1 - rood

- Goede bereikbaarheid naar Rotterdam en Amsterdam is aantrekkelijk.
- Centrale ligging van Rijsenhout was een vestigingsfactor om er te gaan wonen (fietsen naar station).

Tafel 2 - blauw

- Op de dijk wordt 30km zone en verkeersluw toegejuicht. Echter als er files zijn op de A4 dan leidt Google je ook om over die dijk.
- Fietspad over Geniedijk wordt zeer goed gebruikt. Het is echter ook en hoofdfietspad. Wordt zomaar een week afgesloten bij evenementen. Bijvoorbeeld bij de expo Vijfhuizen.
- Vanaf P&R Nieuw-Vennep een fietssnelweg maken naar de Keukenhof.
- 'Openbaar vervoer in Burgerveen is nul'.
- Wandelgebied bij Weg om de noord/zonnepark moet doorgetrokken worden.
- Maak een metrohalte in Badhoevedorp.
- Ik verheug me op de metrohalte Badhoevedorp Stad. Het is een van de scenario's. De metro zou echt een toevoeging zijn. Daarmee stimuleer je echt de verstedelijking.
- Haarlemmermeer raakt vol. Zoveel ontwikkelingen, nog meer wegen. Oprukkende kassen en logistieke centra.

WONEN EN WOONOMGEVING

Tafel 1 - rood

- In de toekomst zal de polder steeds meer worden dichtgebouwd, nu is er nog grote ruimte met hier en daar bebouwing.
- Bouwen op plaatsen waar bebouwing niet gebruikt wordt (bijvoorbeeld oude kassen).
- Er moet een uitspraak over de reservering van de 2e Kaagbaan komen.
- Woningbouw is noodzakelijk voor Rijsenhout, maar geluid is een probleem.
- Huurwoningen zijn koopwoningen geworden in Burgerveen, daar zijn veel gezinnen in getrokken. Nieuwbouw van woningen is in Burgerveen niet noodzakelijk.
- Burgerveen veel verjongd in tegenstelling tot andere kernen.
- Aantrekkelijkheid van Burgerveen zit in mooi huis met veel ruimte, groen en tuin, goede prijs, fijne buurt, prachtige omgeving; altijd een vakantiegevoel. Geen OV is nadeel, wel een station op fietsafstand.
- Sociaal en economische binding Rijsenhout is sterk op Aalsmeer gericht.
- Burgerveen is gericht op Leimuiden, Rijsenhout en Nieuw-Vennep qua scholen; Burgerveense docenten op Rijsenhoutse school heeft aantrekkende werking.
- Kans voor de koppeling van sport aan bedrijf Van der Valk.

Tafel 2 - blauw

- Waar moeten we nog wonen? Als er ook meer stilte moet komen en ook het landschap beschermd moet worden.
- Supermarkt is er in Leimuiden en Rijsenhout. Mensen gaan ook naar Nieuw-Vennep.

WELZIJN

Tafel 1 - rood

- Rijsenhout wil verjongen, meer jeugd is goed voor scholen, voorzieningen en sport.
- Grote zorg is als de supermarkt weg zou gaan.
- Rijsenhout heeft rijk verenigingsleven voor ouderen; ouderen hoeven niet eenzaam te zijn (Zonnebloem, Zorgzaam Rijsenhout).
- Huurders (zowel jong en ouder) die er komen wonen maken niet veel contact, ze zijn minder betrokken en ook sneller weg (logisch want vaak minder vrije keuze).
- In Burgerveen zorg als er arbeidsmigranten komen.
- In Rijsenhout al vrij veel verhuurd aan (Poolse) arbeidsmigranten (kwekerswoningen), is geschikt volk.
- Aandachtspunt is zwerfvuil van arbeidsmigranten; uitleg geven (door werkgever of gemeente?) over omgang met inwoners en gedrag.

Tafel 2 - blauw

- Voorzieningen dorpshuis Burgerveen worden goed bezocht wanneer er activiteiten zijn. Mensen zijn sociaal betrokken.
- Hetzelfde geldt voor Aalsmeerderbrug. Maar die hebben geen dorpshuis.
- Uitgaan doen we in Nieuw-Vennep.
- Het gebied trekt ook veel wielrenners en dagjesmensen. Bijvoorbeeld in De Parel in Leimuiderbrug.
- In Burgerveen is sprake van veel vergrijzing. Er wonen maar een paar gezinnen.
- In Aalsmeerderbrug komen de laatste tijd steeds meer gezinnen. Ze komen uit de regio.

HOOFDDORP
TAFEL 1 - ROOD

Groene Weelde en Boseilanden; fijn wandelen met honden

klimaatverandering; leidt dat tot klimaatvluchtelingen en tijgermuggen?

Floriande Noord en Overbos Noord; veel groen in nabijheid

Overbos; grote sociale samenhang in de wijk

in Hoofddorp kun je je kinderen veilig op straat laten spelen

IJtochtzone; mooi wilde bloemen ingezaaid door MEERGroen met vrijwilligers

vervoer voor gehandicapten niet optimaal

te kort aan parkeerplekken door te veel auto's

energie; gemeente faciliteert proces

Aquaradius; groot verantwoordelijkheidsgevoel door vanaf begin samen te werken

Aquaradius; goed voorbeeld van duurzame energie

OV-halte weg; sport-complex slechter bereikbaar

Aquaradius; zorg over doortrekken en verbreden Bennebroekerweg

Aquaradius; geluid van motorfietsen Nieuwe Bennebroekerweg storender dan vliegtuigen

PARK21; recreëren onder vliegtuiggeluid?

groei van Schiphol levert ook stank en lawaai op

Hoofddorp Noord; meer woonwijk? zorg voor menging (ook bouwmarkt en kringloopwinkel)

Hoofddorp Noord; bedrijven als buffer tegen overlast

meer fietsplekken bij winkelcentrum i.p.v. auto's

veel vrijheid in keuze van scholen

vertikaal tuinieren, terugplanten gekapte bomen, genoeg ruimte voor bomen en tegels eruit

jeugd die een plek zoekt om te hangen houd je altijd

hondenpoep bij Toolenburgerplas

veel problemen in de leefomgeving zijn een mentaliteitsprobleem; afval naast bakken, hondenpoep, tuin vol tegels, slecht onderhoud

goede fietsstad, maar te weinig bewegwijzering voor fietsers

ligging van Hoofddorp is centraal in de gehele regio

in het centrum geen last van vliegtuigen

fijne voorzieningen in het centrum (theater, bioscoop)

fijn groengebied; MEERGroen ook actief

zonnepark Groene Hoek is prima

in Kalorama meer last van geluid van de weg dan van vliegtuigen

sociale samenhang is samen naar de speeltuin

dubbel ruimtegebruik geeft meer ruimte voor groen

bomen krijgen niet de kans om ouder te worden, want dan gaan mensen klagen over bladeren en schaduw

MEERGroen is ook een maatschappelijke partner i.p.v. een goedkope aannemer

we zijn een autogemeente vol met auto's

werk is vaak een reden om hier te komen wonen

moeten we blijven groeien (huizen, vliegen) i.r.t. klimaatverandering?

de groei van Schiphol mag (2x zo groot), want we zijn van Schiphol afhankelijk

ernstige vraagtekens bij groei van Schiphol

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- VEILIGHEID
- ECONOMIE
- KLIMAAT
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- WONEN EN WOONOMGEVING
- NATUUR EN LANDSCHAP
- WELZIJN
- ALGEMEEN
- KANSRIJKE PLEKKEN

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK HOOFDDORP OP 18 JUNI 2019 TE HOOFDDORP IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

gemeente Haarlemmermeer

HOOFDDORP
TAFEL 3 - GROEN

blauwalg in de recreatieplassen

slechte drainage

mooie parken, het Haarlemmermeerse Bos en Groene Weelde, maar extreem druk; 'nog een Haarlemmermeerse Bos nodig'

zonnepanelen langs de busbaan aan N201

vergrijzing in Overbos; mensen vereenzamen en er zijn activiteiten nodig om mensen uit huis te halen

zonnepanelen vanuit Ymere zijn succesvol

in Overbos werken de wortels van bomen de grond omhoog; wegen worden slecht begaanbaar

nieuwbouw wordt te hoog en dit heeft effect op rendement van zonnepanelen

bij winkelcentrum van Floriande staan veel winkels leeg; kans om dit te verhuren voor lagere prijzen aan MKB-ers

Zwaansbroek is nog een rustig recreatiegebied

geen ruimte voor MKB in leegstaande panden die worden getransformeerd naar woningen

gebruik bedrijven en kantoren als geluidsscherm tegen grondgeluid

Draverslaan is scheef en er zijn te veel hobbels; slecht begaanbaar voor scootmobiel

Park2020; leegstaande panden, maar toch worden er bedrijvenlocaties bijgebouwd in open gebied

bedrijventerrein Graan voor Visch; veel leegstand, maak dit geschikt voor MKB-ers

rijke fauna in akkerlanden zal verdwijnen door komst van bedrijven

kerosine in sloten

kwelwater en verzilting in dit gebied; boeren hebben hier veel kennis over

Rijnlanderweg; landbouwverkeer-routes zijn er te weinig en zijn te zwaar belast

menging van bedrijventerrein (met komst Somfy) met woningbouw is niet prettig

Tudorpark is een mooi voorbeeld van zonnepanelen die verzonken liggen in dak

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- VEILIGHEID
- ECONOMIE
- KLIMAAT
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- WONEN EN WOONOMGEVING
- NATUUR EN LANDSCHAP
- WELZIJN
- ALGEMEEN
- KANSRIJKE PLEKKEN

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK HOOFDDORP OP 18 JUNI 2019 TE HOOFDDORP IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

gemeente Haarlemmermeer

HOOFDDORP
TAFEL 5 - GEEL

Hoofddorp Noord; verloedering

duurzame wijken; kunnen deze niet als eerste aardgasloos worden?

behoefte aan winkels gerund door lokale ondernemers

in Hoofddorp Oost is geen wijkfeest

meer groen in centrum nodig

succesvolle wegafsluiting; vrachtwagens komen hier niet meer langs

gevaarlijke rotonde; m.n. voor fietsers

Van Willegenlaan; onveilige verkeerssituatie door te hard rijden

IJweg; liggen te veel drempels en is te smal voor het fietsen

hondenuitlaatplek niet goed onderhouden

in het centrum; slechte voorzieningen voor ouderen (te weinig bankjes, te veel drempels)

hoofdfietsroute naar centrum is niet optimaal

gevoel van een sociale muur tussen verschillende wijken in Overbos

in Overbos is wél een wijkfeest

idee voor buurtaccu's; maar kan de gemeente niet meer informatie verstrekken?

centrumgebied trekt te veel mensen van buitenaf

wateroverlast bij talluds

winkelcentrum Pax ligt te dichtbij winkelcentrum Vier Meren; loopt niet goed

veel hangjongeren en gebrek aan blauw op straat

'ik ken er niemand, dus ik kom er niet'

hoog gras; goed voor biodiversiteit vs. onveilig door slecht zicht

kans om gratis restwarmte van datacenters te gebruiken

winkelcentrum van Floriande ligt op een onlogische plek

LEGENDA

- MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID
- NATUURLIJKE HULPBRONNEN
- VEILIGHEID
- ECONOMIE
- KLIMAAT
- RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR
- NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN
- WONEN EN WOONOMGEVING
- NATUUR EN LANDSCHAP
- WELZIJN
- ALGEMEEN
- KANSRIJKE PLEKKEN

DEZE KAART IS EEN WEERGAVE VAN WAT ER TIJDENS HET OMGEVINGSGESPREK HOOFDDORP OP 18 JUNI 2019 TE HOOFDDORP IS GEZEGD. DIT IS INBRENG VOOR DE OMGEVINGSVISIE VAN DE GEMEENTE HAARLEMMERMEER.

gemeente Haarlemmermeer

RAD HOOFDDORP

BESCHERMING VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

MILIEUKWALITEIT EN GEZONDHEID

Tafel 1 - rood

- Dominant geluid in Kalorama is afkomstig van verkeer van weg om de Noord en niet van (taxiën van) vliegtuigen.
- Mobiliteit voor personen die slecht ter been zijn is een aandachtspunt.
- Motorfietsen zijn storender dan vliegtuigen bij Aquaradius.

Tafel 2 - blauw

- Gezondheid; het is zoeken naar de balans bij wonen/leven met de luchthaven.
- Duinpolderweg is niet goed voor gezondheid als je daar in de buurt woont.
- Geluidshinder vliegtuigen. Advies; je kunt klachten makkelijk melden bij BAS.

Tafel 3 – groen

- Bedrijven als geluidsbuffer bouwen ten noorden van Hoofddorp.
- Blauwalg in Toolenburgerplas is een punt van zorg.

Tafel 4 - zwart

- Zendmasten in relatie tot gezondheid; 5 jaar geleden hebben we veel ingesproken en heeft dat geleid tot een beleidsregel over zendmasten in de buurt van kinderdagverblijven et cetera. Die is nu verwerkt in alle bestemmingsplannen. Dat moet ook een plek krijgen in de nieuwe omgevingsplannen.
- Let bij de overgang van 4G naar 5G daar ook op. En ga niet alleen uit van afgeronde onderzoeken en wetgeving, maar loop vooruit op lopend onderzoek.

Tafel 6 – oranje

- Er is sprake van gewenning aan de aanwezigheid van Schiphol en overvliegende vliegtuigen, maar voor de gezondheid is dit niet een beste ontwikkeling.
- Aandacht voor recyclen van oude zonnepanelen en windmolens.

VEILIGHEID

Tafel 1 - rood

- Hoofddorp is een veilige plek voor opgroeiende jeugd (reden om uit Amsterdam te vertrekken).
- Hangjeugd is van alle tijden, als ze maar een geschikte plek hebben.

Deze tekst is een weergave van wat er tijdens het omgevingsgesprek Hoofddorp op 18 juni 2019 te Hoofddorp is gezegd. Dit document is inbreng voor de omgevingsvisie van de gemeente Haarlemmermeer.

gemeente Haarlemmermeer

Tafel 2 - blauw

- Kerosine; zorgt voor geuroverlast, is ongezond. Je kunt vliegtuigen ook slepen van en naar begin van de startbaan, dat scheelt lawaai en kerosine.
- Verkeersveiligheid; bevoorrading winkelcentrum Floriande vs. passerende schoolkinderen.
- Scheiden verkeersstromen kan goed zijn voor verkeersveiligheid, daarmee creëer je soms schijnwerkelijkheid. Tegenstrijdig.

Tafel 4 – zwart

♦ Groot gevoel van veiligheid in Hoofddorp.

Tafel 5 – geel

♣ Verbetering van netwerk van snellere fietspaden? Vooral bij meerdere plekken rond centrum.
♣ Geven drempels overlast/gevaar? Dat is lastig voor kleine kinderen en fietsers.
♣ IJweg te smal/te druk, heeft geen fietsstrook.
♣ Er is veel rotzooi en onveiligheid op hangplekken. Deze worden gemeden door kleinere kinderen.
♣ Beveiliging bij oversteek; bijvoorbeeld missende zebrapaden. Denk aan veiligheid van ouderen.
♣ Geen politie zichtbaar.
♣ De rotonde bij Kruisweg/Hoofdvaart wordt als onoverzichtelijk ervaren.

Tafel 6 – oranje

♠ Het veiligheidsgevoel is laag door zichtbare afwezigheid van handhavers.
♠ Verbeteren van veiligheidsgevoel rond station en omgeving. Door voorzieningen in plinten te plaatsen en stedenbouwkundige samenhang te creëren.
♠ Over veiligheid wordt verschillend gedacht. Ik heb geen extra beveiliging op en aan mijn woning, maar mijn buren wel.
♠ Ik fiets niet graag in het donker tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp. Ik mijd routes zonder verlichting.

KLIMAAT

Tafel 1 - rood

- De overheid moet de energietransitie helpen faciliteren; alleen kunnen individuele bewoners het niet.
- Bewoners aan tafel hebben geld gereserveerd om de investering te kunnen doen.
- Aquaradius is al van het gas af; goed voorbeeld van hoe het kan.
- Krijgen we door klimaatverandering klimaatvluchtelingen en tijgermuggen?

Tafel 2 – blauw

Buurtbatterij voor opslag van energie en daken in buurten met zonnepanalen. Wie start deze initiatieven en wat is het veiligheidsrisico?

Tafel 3 - groen

- ♦ Verzilting in oostelijke landbouwgebieden; boeren weten hoe het watersysteem werkt.
- ♦ Ten oosten van station; kwelwater verzilt, maar er is kennis bij de boeren over de bodem en over de afwatering.

Tafel 4 - zwart

- ★ Er komen dingen in beweging nu die al hadden moeten gebeuren. Het mag gedurfder, bijvoorbeeld in de toepassing bij woningbouw.
- ★ Begin met nieuwe technieken als gemeente en dan met name die waar nog geen wet voor bestaat; bijvoorbeeld het combineren van datacenters en warmtenetten.
- ★ De omgevingsvisie is een prachtig instrument om proefprojecten in het kader van de energietransitie te starten.
- ★ Biodiversiteit en waterberging; neem het vooraf mee in bouwplannen in plaats van er achteraf een oplossing voor te zoeken.

Tafel 5 – geel

- ♣ Energietransitie is een te groot onderwerp voor de burger.
- ♣ Er is sprake van wateroverlast in Bornholm bij de Van Heuven Goedhartlaan.
- ♣ Groene ambities worden niet goed gefaciliteerd. Onduidelijkheid over wat voor keuzes gemaakt kunnen worden qua systemen.
- ♣ Warmtenet door gemeente aansluiten en initiëren.
- ♣ ‘Spons van Pax’; wateropvang en ontstening. Idee; combineren van water en spelen.

Tafel 6 – oranje

- ♠ Water niet vergeten; waterberging en koeling.
- ♠ Zorg voor meer groen; geen schutting, groene tuinen, hagen en heggen.
- ♠ Tegengaan van verharding in tuinen; daar is beleid voor nodig.
- ♠ Stimuleren, geen regels.
- ♠ Groen heeft ook een sociaal aspect, geen schuttingen waardoor je elkaar niet meer ziet.
- ♠ Geen groen opofferen uit bezuinigingsoverwegingen.

NATUURLIJKE SYSTEMEN EN PROCESSEN

Tafel 6 – oranje

- ♠ Wees voorzichtig met invloed van verstedelijking op waterbeheer en kwel.

NATUUR EN LANDSCHAP

Tafel 1 - rood

- Geeft vanuit verschillende perspectieven aandacht aan ecologie.
- Vergroen tuinen met bomen.
- Verandering in landbouw; maak de landbouwgebieden biodiverser.
- Herplant bomen na kap.
- PARK21; recreëren in de herrie?

Tafel 2 – blauw

- Meer stedelijkheid is nodig om de natuur te sparen.
- Groen is scheef verdeeld in het gebied.
- Maak een combinatie van wonen en groen.
- Ben tevreden over het groen. Behoud dit.

Tafel 3 - groen

- ♦ Rijke fauna in de akkerlanden; waar moet die naartoe als akkers weg zijn?
- ♦ Haarlemmermeerse Bos en Groene Weelde zijn mooi, maar wel extreem druk (vooral op zondag). Te klein dus!
- ♦ Maak ook een Haarlemmermeerse Bos aan de zuidkant van Hoofddorp.
- ♦ Ten oosten van station; kerosine in de sloten.

Tafel 4 - zwart

- ★ Doe wat moois met het stukje groen van Rijnland; verbind het met omliggend groen.
- ★ Hoofddorp is redelijk groen; behoud het Wandelbos en de Heijmanshof.
- ★ Ontsluit en verbind het groen om een rondje door het groen te kunnen lopen.

Tafel 5 – geel

- ♣ Natuurinclusief bouwen, nestkasten, *tiny forest*s, et cetera. En verduisteren van gebieden.
- ♣ Extensief maaibeleid versus zicht van weggebruikers, los dit verstandig op.
- ♣ Greenbase, met boeren voedervelden voor vogels stimuleren.
- ♣ Groen rond Centrum en Oost zoveel mogelijk behouden.

Tafel 6 – oranje

- ♠ Balans is weg tussen verstedelijking en zorg voor natuur en groen, vanwege woningen en economie.
- ♠ Historie van de polder niet vergeten.
- ♠ Historische lijnen van de polder bewaren, maar ook divers landschap stimuleren.
- ♠ Laat meer natuurlijke beplanting ontstaan, beheer hooiland.
- ♠ Historische gebouwen in de polder behouden door er bijvoorbeeld andere functies aan te geven.

VERVULLEN MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTEN

NATUURLIJKE HULPBRONNEN

Tafel 1 – rood

- Zonnepanelen bij de Groene Hoek zijn prima; gebruik de ruimte in Haarlemmermeer voor het opwekken van energie.

Tafel 2 - blauw

- Waterberging bij verharde tuinen; hoe zit het met hittebelasting, waterberging in weg afgevoerd in plaats van in de grond?
- Wetlands is oplossing.
- Maaibeleid zorgt voor rotzooi, irritatie en zicht op verkeer wordt minder. Maar het is ook goed voor de beestjes en de biodiversiteit.

Tafel 3 – groen

- Alle nieuwe bedrijven volleggen met zonnepanelen. Zelfvoorzienende energie met opslag in accu's.
- Zonnepanelenproject van Tegenstroom in Bolkesteinlaan is een succes. Met Ymere en Nuon opgezet.
- Zonnepanelen op geluidsschermen van N201 bij Overbos en Bornholm. Doen! Duurzaam.
- In Overbos staan soms te hoge bomen. Dan zijn er geen zonnepanelen mogelijk.

Tafel 4 – zwart

- Ga als gemeente in gesprek, initieer dat op grote schaal, bespreek met elkaar wie wat gaat betalen.

Tafel 5 - geel

- Energietransitie blijft achter.
- Restwarmte van datacenters gebruiken, kwestie van én én.
- Buurtaccu's en zonnepanelen. Collectieve maatregelen moeten door de gemeente georganiseerd worden.
- Gebruik deelauto's als accu.

Tafel 6 – oranje

- Natuurlijke bronnen gebruiken, die zijn oneindig.
- Stimuleer zonnepanelen op daken van grote bedrijven en gebouwen. Er zijn nog zoveel daken leeg. Eis dit ook.
- Waarom gasloos bouwen?
- Kernenergie toepassen.
- Gebruik van waterstof stimuleren.

ECONOMIE

Tafel 1 - rood

- Belangrijke reden om in Hoofddorp te gaan wonen is werk.
- Economie gaat teveel over geld en te weinig over andere waarden.
- Er moet ruimte zijn voor economische groei, groei van Schiphol en groei voor wonen.
- Het economische belang van Schiphol voor de regio wordt overschat.
- Moeten we blijven groeien (met huizen/vliegen) in relatie tot klimaatverandering?

Tafel 2 – blauw

- Winkelcentrum Floriande; laden en lossen versus schoolkinderen, grote ketens zijn trekker, er is een ondernemersklimaat.
- Jongeren kunnen hier niet uitgaan, maar die wil je wel binden.
- Goed ondernemersklimaat is belangrijk.
- De verhuurders laten winkeltjes te lang leegstaan. Dat is slecht.

Tafel 3 – groen

- Waarom akkerlanden inleveren voor bedrijven in Oost-Hoofddorp terwijl er nog veel panden leeg staan.
- Gemeente moet eigenaren van leegstaande gebouwen aanzetten tot actie en dwingen om leegstand te verminderen.
- Veel leegstaande bedrijfspanden moeten niet alleen gesloopt worden, maar voor ondernemer worden behouden/hergebruikt.
- Lang leegstaande gebouwen verloederen; te hoge huur voor kleine MKB-en.
- Hoofddorp Noord; bedrijven, veel leegstand woningen. Lastig voor MKB.
- Floriande centrum; Winkelpanden leeg; verhuur deze voor lagere prijzen.
- De President; Somfy mixen met wonen niet prettig.
- Ten oosten van station; nieuwe bedrijven gaan ten koste van open gebied en dieren. Er is leegstand in bedrijven bij Beukenhorst-Oost.

Tafel 4 – zwart

- In het algemeen hebben we een mooie gemeente en worden we goed gehoord.
- De plannenmakerij hangt lang boven je hoofd als ondernemer. Dat maakt het moeilijk om besluiten te nemen over investeringen.
- Kies voor kleinere bestemmingsplannen, dan kun je sneller besluiten. Of voor globaal bestemmen. Snellere besluitvorming vermindert de onzekerheid.
- Die trage besluitvorming nekt duurzame bouwbedrijven; is ook negatief voor de omgeving, want die verduurzaamt dan niet.
- Wonen én werken in Haarlemmermeer; het lukte als MKB-er niet om een kantoor te vinden in Haarlemmermeer, terwijl ik dat wel graag wilde. Zorg voor bedrijfsverzamelgebouwen voor MKB.
- Voor de niet-productie-industrie (denk aan advocaten of creatievelingen) is het moeilijk om een locatie te vinden voor je bedrijf; te grote kavels, niet uitsluitend kantoorbestemming.
- ‘Ik zou zo graag erfgoed opknappen en er mijn kantoor vestigen.’

Tafel 5 – geel

- ♣ Eenzijdig winkelaanbod/kopen via internet/leegstand; jongeren komen niet meer in winkels.
- ♣ Winkel als sociale functie?
- ♣ MKB stimuleren; kraampje huren of andere nieuwe concepten. Lijkt uiteindelijk goedkoper om leeg te laten staan?
- ♣ Winkelcentra als sociale kamer? Maar wil iedereen wel ontmoeten?
- ♣ Kleine winkelcentra concurreren met Hoofddorp-Centrum en met elkaar. Winkelcentrum Floriande zit op een onlogische plek.

Tafel 6 – oranje

- ♠ Gemeente is veel te veel economisch gedreven.
- ♠ Waarom datacenters in de polder toelaten? Niet doen.
- ♠ Er is veel aandacht voor grote bedrijven van buiten, maar eigen inwoners en MKB worden vergeten.
- ♠ Toerisme; daar is geen noodzaak voor, moet je ook geen attracties voor creëren.
- ♠ Wat is hier nu voor toeristen te beleven?

RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

Tafel 1 - rood

- Benut werklocaties als buffer naast infrastructuur en wonen.
- Zet lege kantoren om in wonen.
- Centrale ligging ten opzichte van Amsterdam, Haarlem en Leiden is aantrekkelijk punt.
- Ondanks dat het een autogemeente is, heeft Hoofddorp een goede fietsstructuur.

Tafel 2 - blauw

- ▪ Kenmerk van stedenbouw; maak het makkelijk om te ontmoeten.
- ▪ Verstedelijking vind ik belangrijk, vooral bij openbaar vervoer (OV) knooppunt, dan kan daar meer bebouwing komen, dan werkt het OV beter.

Tafel 3 – groen

- ♦ Landbouwverkeersroutes zijn er te weinig, alleen maar Rijnlanderweg. Meer aandacht voor routes voor combines.

Tafel 4 - zwart

- ★ Over de busbaan door Toolenburg rijden overdag veel minder bussen dan voorheen; doordat het minder bereikbaar is, stappen mensen weer in de auto. Wat zou je kunnen doen met de busbaan? Liefst weer meer bussen, bijvoorbeeld vaker kleine bussen. Groene corridor? Is ook kapitaalvernietiging.
- ★ Zelfredzaamheid; zelf naar het sportveld kunnen fietsen, niet dat ouders je moeten brengen met de auto.

Tafel 5 – geel

- ♣ Hoofddorp is een forensenstad. Veel bewegingen in/uit, met verdichting krijg je een andere identiteit.
- ♣ Veel sloop/leegstand.
- ♣ Lastige routes door het Centrum? Bereikbaarheid met andere vervoersmogelijkheden.
- ♣ Bevoorrading bedrijvigheid is lastig op te lossen.
- ♣ Bij Floriande en Fanny Blankers-Koenlaan is verkeersoverlast. Bus sluis wel/niet open?
- ♣ Mogelijk komt er veel verkeer vanaf Hyde Park naar Centrum.
- ♣ Drempels op IJweg maken het niet fijn om te fietsen.

Tafel 6 – oranje

- ♠ Rekening houden met alle facetten van infrastructuur; woon-werk, langzaam, snel, auto.

WONEN EN WOONOMGEVING

Tafel 1 - rood

- Wat zijn unieke voorzieningen in Hoofddorp? Voorzieningen zijn er, maar er is niets unieks.
- Jeugd trekt weg omdat Hoofddorp saai is. Komen ze weer terug?
- Reden om naar Hoofddorp te gaan; kinderen (school, voorzieningen) en mentaliteit.
- Fietsbereikbaarheid van Park21 is een aandachtspunt.
- Woonconcepten kunnen ook leiden tot sociale cohesie; zie het woongebouw Aquaradius.
- Collectief opdrachtgeverschap Aquaradius leidt tot verantwoordelijkheidsgevoel bij bewoners.
- Aandacht voor verloedering/mentaliteit; afval naast bakken, tuin vol tegels, slecht onderhoud aan huis.

Tafel 2 - blauw

- ▪ Mooie woonomgeving.
- ▪ Karakter Hoofddorp. Je moet daar duidelijk over zijn. Want het is echt een stedelijke omgeving en de woondichtheid in het centrum moet hoger zijn.
- ▪ Verkeersdrempels IJweg. Ook voor Floriande. Drempels zijn voor fietsers en ambulances heel vervelend. Het zijn er ook erg veel, maar het functioneert wel.
- ▪ De invloed van Haarlemmermeer op het openbaar vervoer is niet erg groot. We hebben daar geen zeggenschap over.

Tafel 3 - groen

- ♦ Te hoge woningbouw Monarch en daartegenover. Te veel verdichting. Te druk. Te vol.
- ♦ Draverslaan te ongelijk; te veel hobbels voor scootmobiel.
- ♦ Te weinig aandacht voor voetgangers; veilige voetpaden, voor rollators, ouderen, kinderen.
- ♦ Onderhoud meubilair in oudere wijken is te gering.
- ♦ Slechte drainage aan de IJweg bij het bos.
- ♦ Expats bezetten de woningen, waardoor er tekort woningen voor Hoofddorpers zijn.
- ♦ Kijkt uit; niet mengen van wonen met distributiebedrijven zoals in Noord en de President.

Tafel 4 - zwart

- ★ Combineer niet teveel beleidsdoelen; met 40% sociale huurwoningen én duurzaam bouwen worden plannen niet uitvoerbaar. Maak keuzes.
- ★ Behoud groen in de wijken om te wandelen (met hond). Het stuk tussen de Bosbaan en de Nieuweweg voelt als 'in het bos' lopen.
- ★ Hoek Wieger Bruinlaan is een mooi voorbeeld van transformatie van kantoor naar wonen; zijn wel veel te dure woningen.
- ★ Liever geen torenflats op de plek van de KwikFit; we hebben een laagbouwwijk. Houd ook het groen in verhouding tot de bebouwing.
- ★ Zet alle hoogbouw bij elkaar rond het station; leidt mogelijk wel weer tot inwoners die hier niet werken en minder binding hebben met de wijk.
- ★ Investeer in je jongeren, zorg dat ze hier kunnen blijven, wordt geen vergrijsde gemeente.
- ★ Jongeren willen hier ook wonen. Zorg voor starterswoningen. Hyde park is de juiste maat, maar veel te duur. Doe aan gronduitruil via SADC, koop grond aan en vraag niet de hoofdprijs bij verkoop.
- ★ Bevorder de doorstroming; hoe kunnen we dat als gemeente doen? Help de ouderen uit de eengezinswoningen.
- ★ Verken al je instrumenten om de bouw van starterswoningen te forceren.

Tafel 5 – geel

- ♣ Wil men in Pax gaan slopen of juist meer woningen? Behoud groen, fiets- en voetpad.
- ♣ In Oost en Centrum wordt veel gebouwd/gesloopt en (Hyde Park) wordt te hoog gestapeld. Tennisbaan en overdekte parkeergarage worden vervangen, moet hier woningbouw komen?
- ♣ Rond Oost en Centrum kan verdichting leiden tot overlast/verloedering en te weinig groen.
- ♣ Is verdichting bij Hyde Park met openbaar vervoer bij Centrum een kwaliteit of bedreiging?
- ♣ Kleinere winkelcentra zijn goed bereikbaar, maar er zijn slechte voorzieningen in Pax.
- ♣ Meer bankjes om even te zitten, inrichting voor ouderen.
- ♣ Meer participatie als continu proces, ook echte per woonwijk. Raadsleden en bestuur zichtbaar.
- ♣ Kijken vanuit alle levensfases bij plannen.
- ♣ Sociale voorzieningen ten behoeve van de behoefte van groepen.
- ♣ Gezamenlijk wijktuinen inrichten/beheren.

Tafel 6 – oranje

- ♠ Gevolgen van veel infrastructuur zijn groot; ruimtebeslag, uitstoot.
- ♠ Niet bouwen als infrastructuur niet is geregeld.
- ♠ Hoofddorp is in principe goed voorzien van infrastructuur. Kwaliteit fietspaden en fietsstallingen laat te wensen over.
- ♠ Veel jongeren willen blijven wonen, maar er zijn geen woningen voor hen. Zorg daarvoor.
- ♠ Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) halte voor veel mensen toch wel wat ver weg. De kleine buslijnen worden verdreven. Slechte zaak. Laat niet alles door de Vervoerregio als opdrachtgever van het openbaarvervoer bepalen.
- ♠ Er moet aandacht komen voor beleving; onder andere in het centrum door aankleding.
- ♠ Zorg voor begeleiding van groen langs recreatieve fietspaden.

WELZIJN

Tafel 1 - rood

- Sociale controle kan ook positief uitgelegd worden en leiden tot sociale samenhang (elkaar in de gaten houden of het wel goed gaat).
- Vanuit Floriande heb je slechte openbaar vervoerverbindingen door Hoofddorp (met name voor doelgroepen).

Tafel 2 - blauw

- Identiteit (bijvoorbeeld het 'mannetje'), voel je een Hoofddorper? Saamhorigheid en cohesie in de buurt is minder.
- Zwerfafval is storend in buitenruimte.
- Huftergedrag beperken; ken elkaar en bedenk hoe we met elkaar omgaan.

Tafel 3 - groen

- In Overbos is veel vergrijzing; wijkvervoer (zie voorbeeld ZoefZoef in Haarlem) is nodig. Maar middelen ontbreken.
- Vergrijzing Overbos; mensen uit huis halen.
- Overbos; coöperaties kunnen zon op daken regelen.

Tafel 4 – zwart

- Eenzaamheid is door de GGD onderzocht met name onder 65-plussers. Ouderen zijn minder mobiel, kunnen we hen vervoer bieden? De wijkraad in Overbos is daar mee bezig. Overbos vergrijst. Blijf dat signaleren.
- Zwemmen of sporten dichtbij verlicht het isolement. Ook sport kijken (dichtbij) helpt.
- Het is belangrijk om vrijwilligers te blijven faciliteren. Er gebeurt nu best veel.
- Sportverenigingen worden altijd naar de rand verplaatst. Kinderen stoppen daardoor met sporten.
- De sportfaciliteiten in de Dokterswijk-Oost verdwijnen; zorg voor betaalbaar sporten voor ouderen.
- Meerwaarde en sportservice; besteed meer aandacht aan ouderen.

Tafel 5 – geel

- Identiteit van verschillende wijken versterken. Wijkfeest Overbos is bijvoorbeeld positief.
- Wat moet er voor kinderen gebeuren?
- Kloof tussen generaties qua evenementen. Spreekt een wijk BBQ aan? Moet je vrienden zijn met de hele wijk? Wat zorgt voor verloedering?
- Veel mensen zijn op zichzelf en sociaal contact mist; wat kan de overheid echt doen?
- Heimanshof, wandelbos, zijn goede voorzieningen.
- Weinig samenhang bij het verenigingsleven en er wordt weinig naar elkaar omgekeken. Voor zieke buren wordt wel gezorgd.
- Pax heeft geen buurthuis? Maar werkt dat nog voor jongeren?

Tafel 6 – oranje

- ♠ Verbinding tussen mensen is beperkt, ‘ik ken alleen nog maar mijn directe buren’. Toen de wijk er pas stond was contact veel beter. Elkaar groeten helpt al.
- ♠ Zorg voor meer leven op straat.
- ♠ Het Centrum van Hoofddorp heeft geen ziel. Zorg voor meer sfeer en samenhang.
- ♠ Stedelijke omgeving. Maar de aanwezigheid van relatief veel ruimte en rust is een belangrijke kwaliteit. Dit ondanks de aanwezigheid van Schiphol.
- ♠ Geef wijkraden meer zeggenschap over zaken die de wijk aangaan.

Jongerengemeenteraad

Gesprek over omgevingsvisie 3 juli 2019

Stelling 1: ik blijf mijn hele leven in Haarlemmermeer wonen.

Waarom wel, waarom niet? Hoe ziet dat eruit? Wat is er nodig om hier fijn te wonen?

- Ik wil niet mijn hele leven hier wonen, eerst een langere periode in een grote stad. Ik denk dat ik wel weer terugkom. Ik wil hier wel wonen als ik met pensioen ben. Ik zou het dan wel fijn vinden om een grotere tuin te hebben.
- Ik vind het wel een gunstige woonplek, gunstig gelegen ivm Schiphol en Amsterdam. Ik heb een goeie jeugd gehad in Nieuw-Vennep. Dus zou hier wel willen wonen. In een centrum ofzo.
- Ik wil hier alleen blijven wonen als het niet helemaal wordt volgebouwd. Als ik uit het raam kijk wil ik weiland zien. Het wordt nu steeds meer volgebouwd. Ik hoop dat dat niet nog meer gebeurt.
- Ik weet het nog niet. Wat ik wel belangrijk vind: veel groen. Ik kom uit Lisserbroek. Leuk van die kleine gezellige dorpjes. Veiligheid is ook belangrijk. Als ik later hier ga wonen en ik kinderen heb, wil ik dat ze gewoon op straat kunnen spelen.
- Ik zou hier nooit willen blijven wonen. Ik heb nooit een connectie gehad met Hoofddorp of Haarlemmermeer. Ik woon nu ook in een saaie woonwijk. Ik vind het drukke leven heel aantrekkelijk klinken. Als Hoofdorp net als Amsterdam wordt, zou ik hier prima blijven.
- Ik ben 21 en ben bezig met een huis, Haarlemmermeer is wel perfect want het is overal dichtbij, en het OV is goed, maar het is wel rustig. Dat vind ik heel fijn. Andere plekken zijn ook rustig, maar dan heb je niet altijd om de tien minuten een bus. De ligging, de voorzieningen, en toch heel rustig. Je hoeft niet bang te zijn dat je kind wordt overreden en de speeltuin is gewoon voor je huis.
- De ruimte om je heen vind ik fijn, OV in het centrum is top en anders kom je er op de fiets. Het is allemaal prima vind ik.
- Ik zou het fijn vinden om later meer ruimte te hebben, een grotere tuin bijvoorbeeld. Ik heb ook het idee dat je dat in Haarlemmermeer niet kan vinden. Overal worden huizen met kleine tuinen gebouwd. Daarom wil ik hier niet wonen. Wel heel fijn is dat je dicht bij Schiphol woont.

Stelling 2: in 2040 gebruiken we dezelfde vervoermiddelen als nu.

Willen we dit wel? Waarom? Hoe veranderen we dit? Welke andere vormen van vervoer zijn er?

- Lastig te zeggen. Ik denk dat we het OV meer gaan gebruiken en dat het daarom beter wordt en dat mensen dan hun auto vaker thuis laten staan.
- De benzine-auto verdwijnt sowieso. Dat hoop ik tenminste. Ik zie de metrolijn naar Hoofddorp wel gebeuren. Dat is een goed iets voor de hele gemeente. Ik denk dat mensen minder vaak de auto zullen pakken en meer de fiets. Want met de elektrische fiets ben je hier sneller.
- Ik denk dat er meer deelauto's komen. Is minder gasuitstotend en het is goed voor de verbindingen in de buurt.
- Ik ben laatst ergens geweest waar in steden veel elektrische deelsteps gebruikt worden. In Wenen. Kan via een app.
- Ik heb hetzelfde gezien in Oslo maar dan met fietsen. Die staan overal. Je kan er gewoon een pakken en ergens anders weer achterlaten.
- Ik ken het van scooters in Den Haag. Daar kan je voor een dag een elektrische scooter huren.

Stelling 3: de weilanden en akkers mogen van mij gebruikt worden om meer te bouwen.

Waarom wel, waarom niet? Waarmee bouwen dit dan vol? Wat is de waarde van het landschap?

- Ik ben best wel kritisch vanuit vroeger, want volgens mijn ouders waren er vroeger veel boerderijen. De weilanden zijn bijna allemaal weg. De landerijen gaan allemaal weg. Dat moet je niet doen omdat wij zo nodig een leuk parkje willen.
- Ik denk dat ik er best wel over kan spreken omdat ik uit Lisserbroek komen. Mijn ouders zeggen dat het echt anders wonen is als overal huizen staan. Het groen is nu een bron van rust. Ik denk dat het fijner leven is als het niet overal volgebouwd is.
- Het gaat niet alleen om uitzicht, maar ook om rust.
- Ik vind dat we alle akkers moeten beschermen, want hoe meer huizen, hoe meer auto's en straks moeten we net als in China met mondkapjes gaan lopen. Als je weilanden en akkers bewaard houd je schone natuur
- Haarlemmermeer ligt mooi in de open natuur, als we het hier allemaal vol gaan bouwen, waarin onderscheiden we ons dan van de steden?
- Ik denk dat er veel meer behoefte zal zijn aan akkers dan aan weilanden voor vee. Dus we kunnen weilanden gebruiken of voor akkerbouw of andere natuur, maar ik ben er niet voor om alles vol te bouwen.
- Volbouwen is geen goed idee, maar mensen moeten wel ergens wonen. Je kan ook niet iedereen in Drenthe zetten. Er is nu al een wachtlijst van 18 jaar voor sociale woningbouw.
- Akkerbouw is soms niet meer rendabel omdat de akkers zo klein zijn. Uiteindelijk moet het voor de boeren wel haalbaar zijn en blijven.

Waar moeten die huizen dan komen?

- Nu is het NIMBY. Iedereen weet dat er woningen gebouwd moeten worden, we moeten ons allemaal een beetje opofferen. Je kan niet mensen die een woning nodig hebben onder een brug laten slapen.
- Ik zie wel de waarde van groen, is het niet beter overal een beetje groen te houden en niet de weilanden te behouden? Kunnen we het groen niet beter verdelen? In plaats van één groen weiland, kleinere stukjes verdelen, zodat er overal groen is.
- Het groen zo goed mogelijk benutten. Beter groen moet er zijn voor biodiversiteit. Weilanden zijn daar niet goed voor. Daar zijn geen bloemetjes voor de bijen.
- Radicaal idee: Kan er niet een dorp bij komen? Er zijn nog genoeg open ruimtes. In de driehoek Abbenes, Nieuw-Vennep en Weteringbrug.
- Ik denk dat bouwen in het weiland wel gaat gebeuren. Ik denk dat het flats worden. Dan moet er wel een gezamenlijke grote tuin bij komen met een levendige sfeer erbij. Ik denk dat juist dat belangrijk is om het leuk en gezellig te houden. Veel meer community's om in te wonen.

Stelling 4: ik wil later in Haarlemmermeer werken.

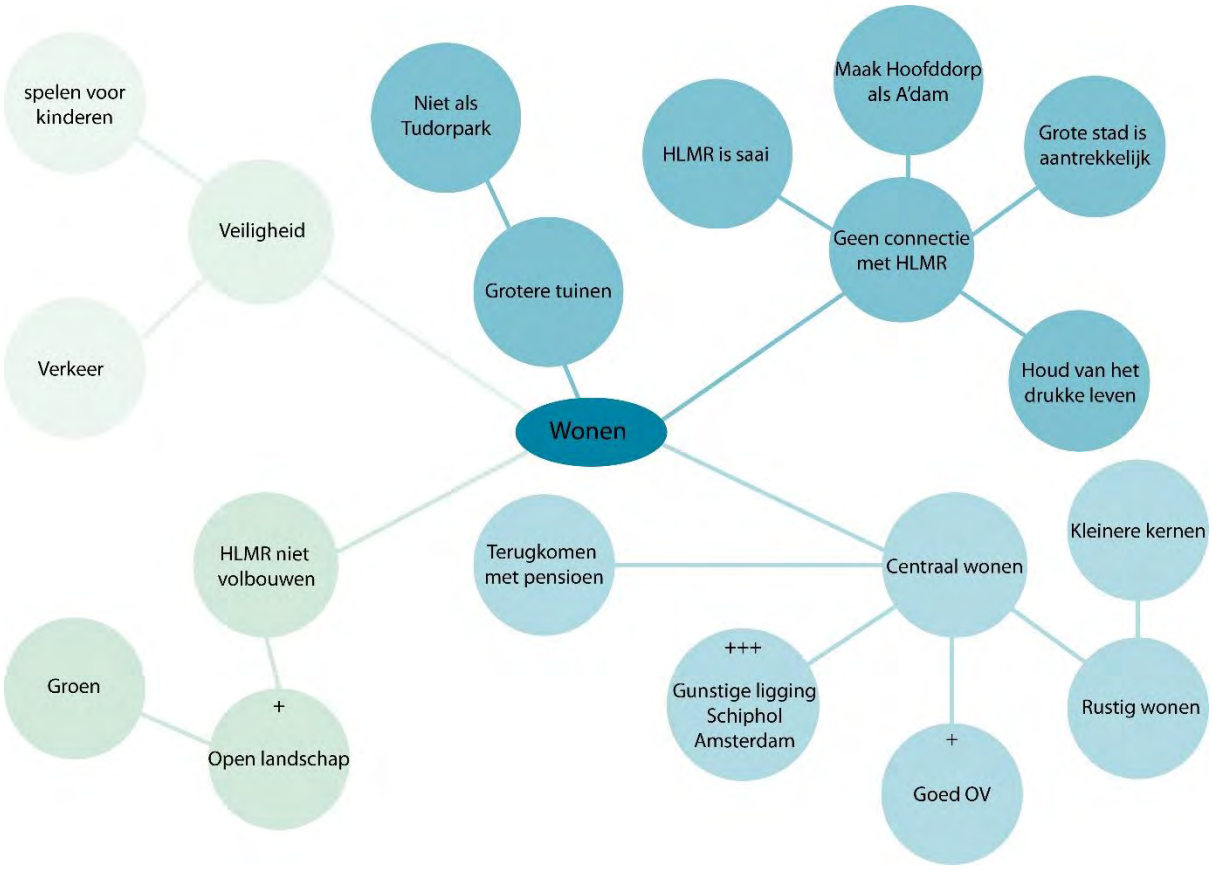
Waarom wel, waarom niet? Soort bedrijven? Bedrijven aantrekken? Genoeg diversiteit?

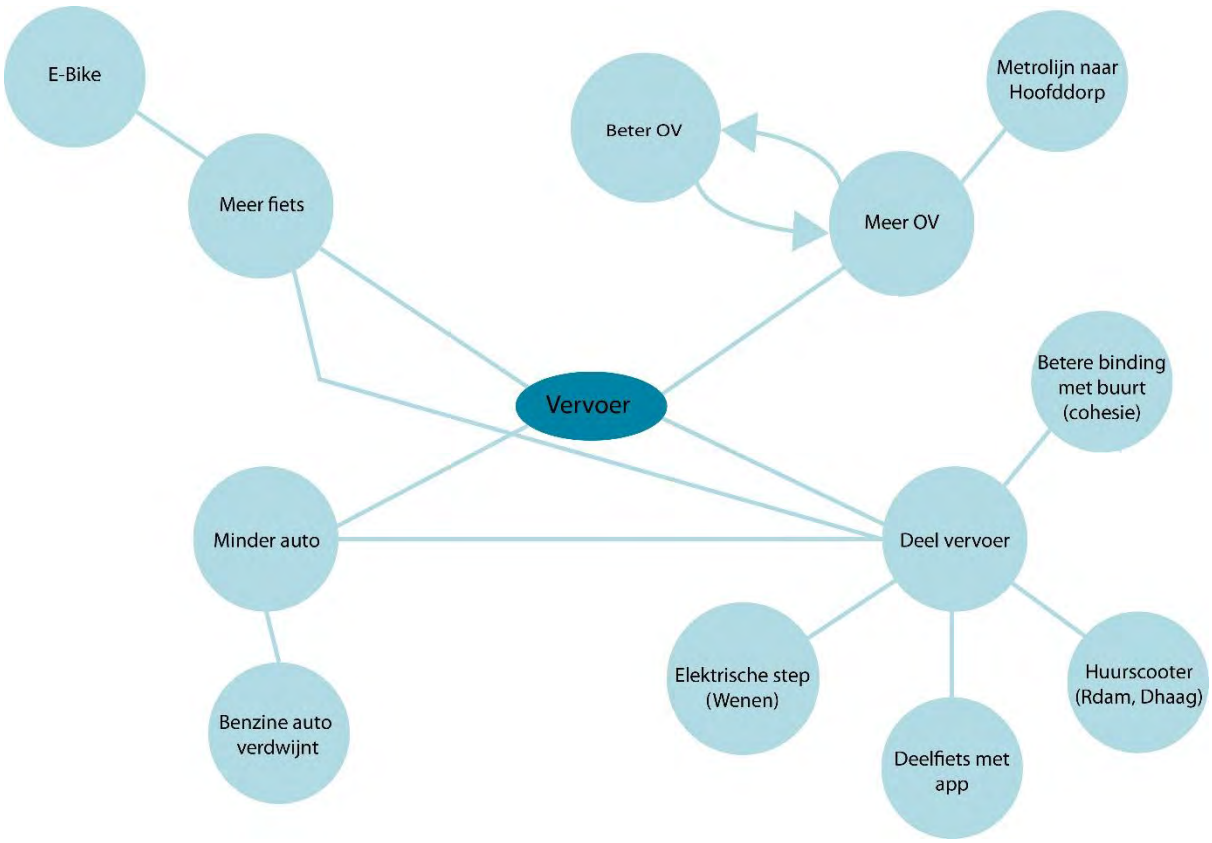
- Ik weet nog niet wat ik precies wil. Maar dat je de manier van werken kan verbeteren. Bijvoorbeeld groen om de bedrijven heen met een klein parkje en niet alleen hoge gebouwen. Goed vervoer. Zodat ook plekken waar gewerkt wordt, er fijn uitzien.
- Ik vind dat H'meer hele goede normen heeft voor dat soort dingen.
- Ik denk dat H'meer geen afkeer oproept om te werken, maar ook niet heel uitnodigend is. Ik wil later iets in Den Haag doen. Dat is hier niet, behalve bij de gemeente. Er zijn hier heel veel commerciële bedrijven.
- Ik denk dat er nog veel innovatieve bedrijven bijkomen. Ik zie kansen in Park 21, maar ook Park 2020. Door meer diversiteit wordt het aantrekkelijker.

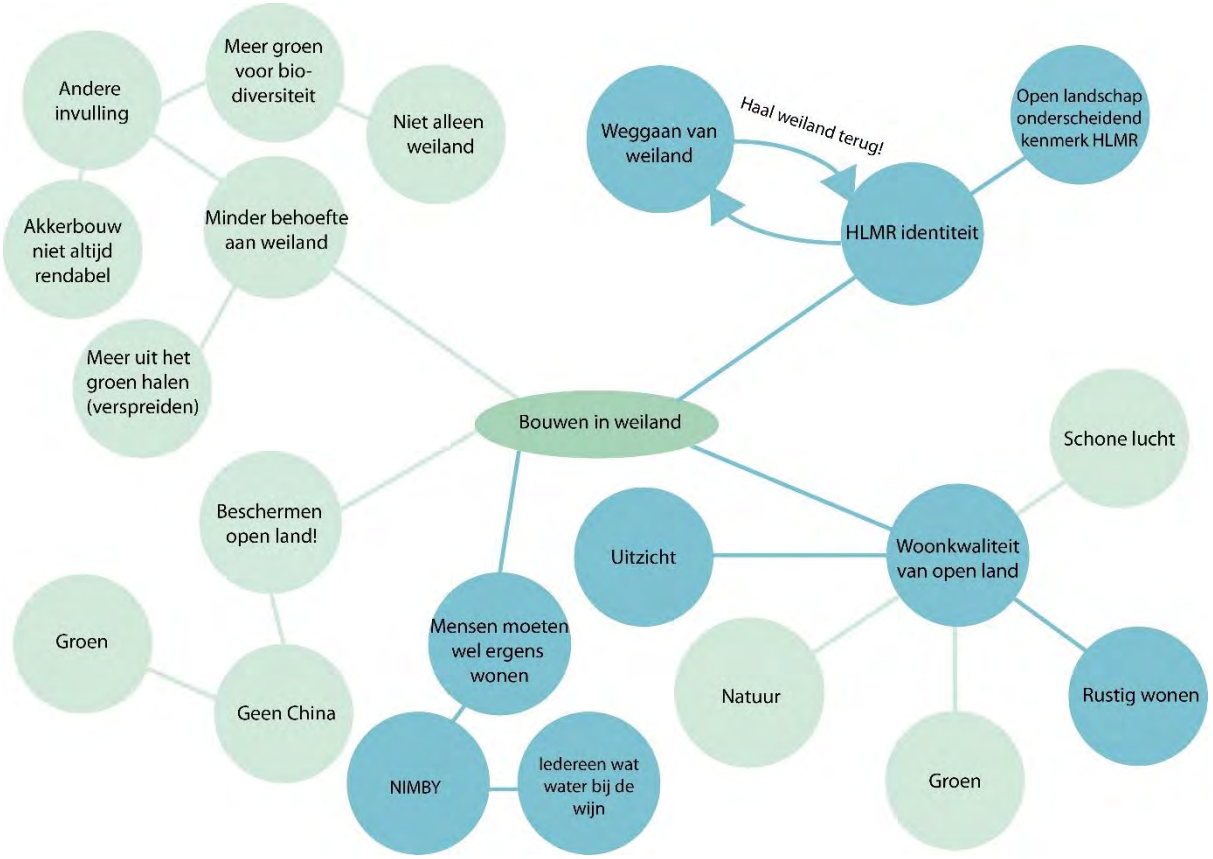
Slotvraag: wat vinden jullie belangrijk voor de toekomst van Haarlemmermeer?

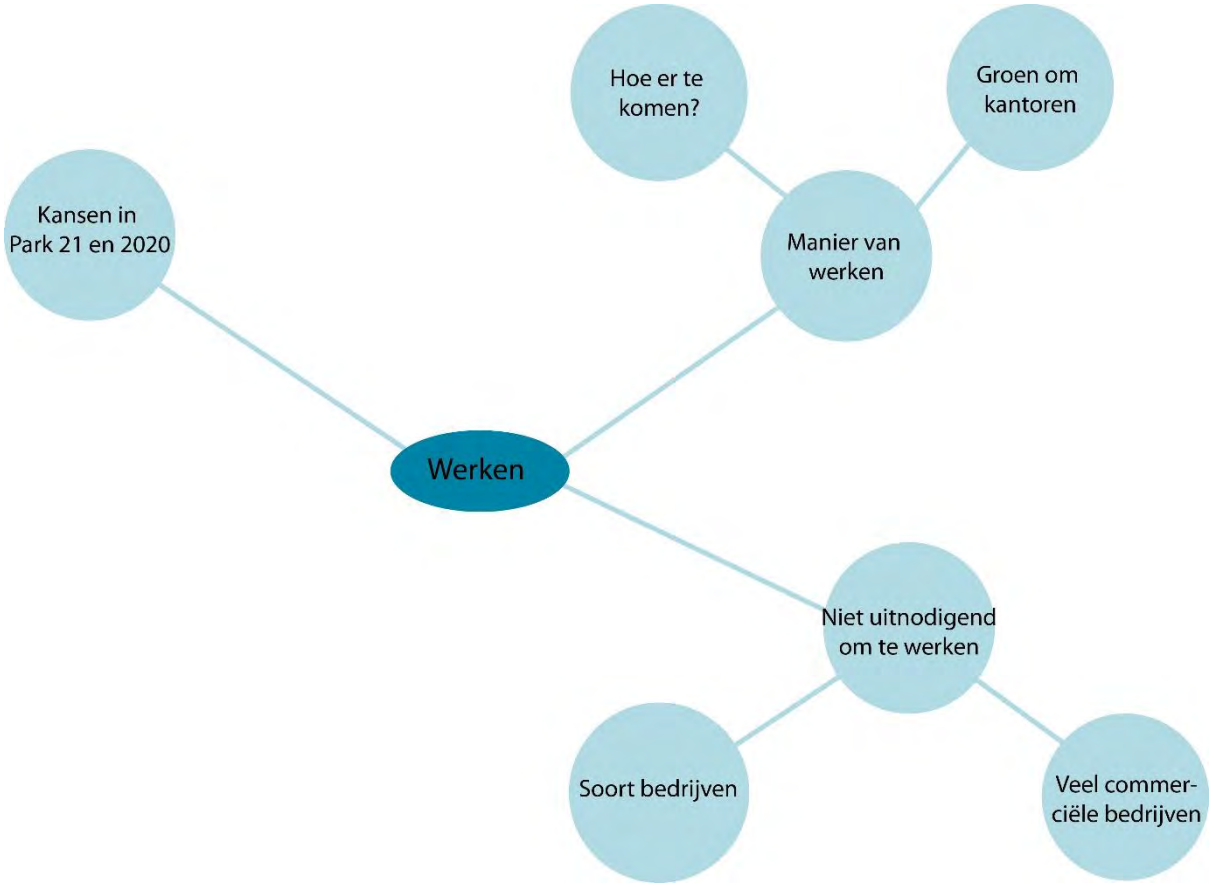
- Dat het een gevoel blijft dat het een buurt is. Dat je je verbonden voelt met elkaar. Buiten het centrum is het alleen een woonplek waar je niemand spreekt.

Mindmaps


spelen voor kinderen
Niet als Tudorpark
Maak Hoofddorp als A'dam
HLMR is saai
Grote stad is aantrekkelijk
Veiligheid
Grotere tuinen
Geen connectie met HLMR
Verkeer
Houd van het drukke leven
Wonen
HLMR niet volbouwen
Terugkomen met pensioen
Centraal wonen
Kleinere kernen
+++
Gunstige ligging Schiphol Amsterdam
Rustig wonen
Groen
+
Open landschap
+
Goed OV


E-Bike
Beter OV
Metrolijn naar Hoofddorp
Meer fiets
Meer OV
Betere binding met buurt (cohesie)
Vervoer
Minder auto
Deel vervoer
Elektrische step (Wenen)
Huurscooter (Rdam, Dhaag)
Benzine auto verdwijnt
Deelfiets met app


Andere invulling
Meer groen voor bio-diversiteit
Niet alleen weiland
Akkerbouw niet altijd rendabel
Minder behoefte aan weiland
Meer uit het groen halen (verspreiden)
Weggaan van weiland
Haal weiland terug!
Open landschap onderscheidend kenmerk HLMR
HLMR identiteit
Bouwen in weiland
Schone lucht
Beschermen open land!
Uitzicht
Woonkwaliteit van open land
Groen
Mensen moeten wel ergens wonen
Natuur
Rustig wonen
Geen China
NIMBY
Iedereen wat water bij de wijn
Groen


Hoe er te komen?
Groen om kantoren
Kansen in Park 21 en 2020
Manier van werken
Werken
Niet uitnodigend om te werken
Soort bedrijven
Veel commerciële bedrijven



Stichting Dorpsbelangen Burgerveen
Oude Venneperweg 24
2154 MG Burgerveen
Rabobank Haarlemmermeer 12.77.05.287

Aan Burgermeester en wethouders van de Haarlemmermeer

Onderwerp: omgevingsvisie Burgerveen

Bijlage 1: omgevingsvisie Burgerveen
Datum: 12 november 2019

Geacht College,
Binnen het kader van de omgevingswet bestaat de mogelijkheid van het opstellen van een gebiedsvisie, verder te noemen Gebiedsvisie Burgerveen.
De Haarlemmermeer kent vele woonkernen van verschillende grootte en karakter, het is om die reden dat de inwoners van Burgerveen een gebiedsvisie hebben opgesteld die toegesneden is op de grootte, de ligging en de infrastructuur van ons dorp.
Wellicht zijn elementen van onze visie ook toepasbaar op andere kleine kernen.
Wij verzoeken u dan ook of de items van onze visie een plaats kunnen krijgen in de gemeentelijke omgevingswet en de daarbij behorende visie.

Proces van totstandkoming:
De dorpsraad heeft contact gezocht met betrokken afdeling van het stadhuis. Deze afdeling gaf aan dat wij onze visie bij uw college konden indienen met een verzoek tot opname in de gemeentevisie. Het maken van een visie was vormvrij.
De Dorpsraad heeft na opstelling van een concept op 7 november middels een huis een huis convocatie alle inwoners uitgenodigd voor een overleg in ons dorpshuis Marijke. Indien men verhinderd was kon men ook per mail reageren.
Tijdens deze bijeenkomst, waar op uitnodiging een van uw ambtenaren aanwezig was, werd door ruim 50 inwoners de visie besproken, kritisch beoordeeld en vastgesteld.

Graag zouden wij geïnformeerd willen blijven over het verdere proces van uw en onze visie. Uiteraard zijn wij bereid tot verdere toelichting eventueel ook aan de gemeenteraad.

In afwachting van uw reactie en met vriendelijke groet

Arnoud Hendriks,
secretaris Dorpsraad Burgerveen

Gebiedsvisie Burgerveen in het kader van de omgevingswet.
Vastgesteld op 7 november 2019 tijdens het Dorpsoverleg.

-Een gezonde leefomgeving waarbij kritisch gekeken wordt of de verschillende wettelijk vastgestelde grenswaarden in hun onderlinge samenhang geen cumulatief effect genereren. Het streven is erop gericht om zover mogelijk onder alle grenswaarden van geluid, luchtverontreiniging en lichtbelasting (van bijvoorbeeld kassen) te blijven.

-Slimme routes en andere vervoersmodaliteiten voor bestemmingsverkeer zodat bewoners en bedrijven optimaal bereikbaar zijn en het niet noodzakelijke transit-sluipverkeer ontmoedigd wordt. Dat de recreatieve waarden van de Leimuiderdijk, onder andere als cultureel erfgoed, verder ontwikkelen en uitgebreid worden voor met name fietsers en wandelaars. Dat handhaving een onderdeel van het uitvoerend beleid is.

-Een leefomgeving die voor kinderen veilig is om buiten te spelen met voldoende speelwerktuigen in de publieke speeltuin en veilige fietspaden om naar school en sportactiviteiten te gaan. Gemeentelijke normen b.v op 15 kinderen 1 wip-kip gaan niet op voor kleine kernen, omdat er in de directe nabijheid geen alternatieven zijn.

- Een dorpshuis dat een ontmoetingsplaats is voor de inwoners en waar activiteiten georganiseerd kunnen worden ter bevordering van de cohesie van de gemeenschap. b.v seniorengym, muziekactiviteiten, kinderactiviteiten, bewonersbijeenkomsten, maar ook Paas-, Kerst- en Sinterklaas-bijeenkomsten.

-Daar waar mogelijk het (gemeentelijk) groen zodanig in te richten dat de biodiversiteit gestimuleerd wordt bijvoorbeeld bloemstroken met bijpassend maaibeleid.

-Een open en constructieve samenwerking met alle geledingen van het gemeentelijk bestuur, waterschap en hun ambtenaren bij monde van de Dorpsraad of ad hoc comités.