

Notitie reikwijdte en detailniveau

t.b.v.

PlanMer Structuurvisie 2030
Haarlemmermeer

Concept

Samenvatting & leeswijzer

Burgemeester & Wethouders (B&W) van de gemeente Haarlemmermeer hebben het voornemen een structuurvisie voor de gehele gemeente op te stellen. B&W hebben daartoe op 22 maart 2010 een Voorontwerp Structuurvisie vrijgegeven. De volgende stap zal het vaststellen van een Ontwerp-Structuurvisie zijn. Met het opstellen van deze structuurvisie wordt voldaan aan de verplichting uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) om een actuele structuurvisie voor het gemeentelijk grondgebied op te stellen. Omdat de Structuurvisie Haarlemmermeer kaderstellend is voor activiteiten die volgens de Wet milieubeheer m.e.r.- (beoordelings)plichtig zijn, zal een milieueffectrapportage worden uitgevoerd.

Deze notitie bevat de voorlopige aanzet tot de “reikwijdte en het detailniveau” van het op te stellen milieuonderzoek. Na raadpleging van betrokken bestuursorganen en ter inzage legging, zal deze notitie ter vaststelling aan de gemeenteraad worden aangeboden. De notitie Reikwijdte en Detail niveau(nR&D) maakt onderdeel uit van de z.g. uitgebreide m.e.r.-procedure waaronder Wro -structuurvisies sinds de wijziging van het besluit Mer per 1 juli 2010 vallen.

Advisering door de Commissie van de Milieueffectrapportage is in dit stadium vrijwillig maar bij dit soort omvangrijke visies zeer nuttig en effectief. De Commissie heeft uitgebreide expertise opgebouwd en het voorkomt achteraf bij de verplichte toetsing mogelijke misverstanden over de scope, diepgang en beoordelingskader bij de wel verplichte toetsing van de planMER.

De notitie geeft een beschrijving van procedure en positie van de planMER in hoofdstuk 1 waarna een verkennende analyse volgt van de bestaande situatie en de autonome ontwikkeling van de polder. De z.g. “lagenbenadering”, die centraal staat in het voorontwerp, vormt de leidraad voor beschrijving van de verschillende thema's: ondergrond, water, netwerken, leefomgeving en functies. Het kader van de planMER is uiteraard het voorontwerp zelf en met name de duurzaamheids en milieuaspecten van de daarin beschreven ruimtelijke ontwikkelingsscenario's. In het planMER worden de (integrale) alternatieven op een brede set aan criteria beoordeeld en vergeleken. Reikwijdte en detailniveau worden beschreven en een voorzet voor de beoordelingscriteria is in de bijlage van deze notitie opgenomen.

Er is gestreefd naar een zelfstandig leesbaar document wat echter niet los kan worden gezien van de context waarin het geschreven is: het Voorontwerp Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.

Inhoudsopgave

Samenvatting & leeswijzer	2
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doel en status van deze notitie	4
1.3 Wisselwerking planMer en Structuurvisie	4
2. Verkenning	7
2.1. Globale analyse bestaande situatie en autonome ontwikkeling	7
2.2 Reeds lopende plannen	12
3. De context van het planMer: Het Voorontwerp Structuurvisie	13
3.1 Kernpunten	14
3.2 De opgaven voor Haarlemmermeer	15
3.3 De visie en de varianten; scenario's voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer.	18
4. Aanpak onderzoek	19
4.1 Plan- en studiegebied	19
4.2 Referentiesituatie	20
4.3 Reikwijdte	20
4.4 Detailniveau	21
4.5 Beoordelingscriteria	22
4.6 Vervolg	23

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Haarlemmermeer heeft een voorontwerp van haar Structuurvisie 2030 uitgebracht. Met het vrijgeven van dit voorontwerp wil het College van Burgemeester en Wethouders met burgers, instellingen, organisaties, bedrijven en overheden tot de zomervakantie overleggen om hun mening te horen over de toekomst van de gemeente. Alle reacties vormen inbreng voor een op te stellen Ontwerp Structuurvisie 2030 die in het najaar ter bespreking en ter vaststelling aan de gemeenteraad zal worden aangeboden. Het is een verplichting op grond van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening, maar zeker zo belangrijk vindt de gemeente de Structuurvisie een instrument om de vele ontwikkelingen in de Haarlemmermeer in samenhang te brengen om gericht prioriteiten te kunnen stellen en op wettelijke gronden kosten te kunnen verhalen. De *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030* zal het ruimtelijk kader gaan vormen voor projecten, programma's en overige ruimtelijke ontwikkelingen. Het opstellen van een planMER bij de Structuurvisie is daarbij een wettelijke verplichting en heeft tot doel de gevolgen voor het milieu in beeld te brengen van de in de Structuurvisie voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen en – keuzes. De raad kan daarmee milieu- en duurzaamheidseffecten betrekken in haar besluitvorming over de Structuurvisie. Een planMER heeft als bijkomend voordeel dat ten aanzien van de nog onderliggende plannen zoals MER-plichtige bestemmingsplannen in een latere stadium geen of nog maar beperkte m.e.r.- procedures gevolgd hoeven te worden. Dat kan in voorkomende gevallen tot aanmerkelijke tijdswinst leiden. Met het vrijgeven van het voorontwerp Structuurvisie vindt ook de formele start van de plan-m.e.r. procedure plaats. Deze volgt de nieuwe wetgeving per 1 juli 2010 de z.g. “uitgebreide procedure”.

1.2 Doel en status van deze notitie

De eerste stap in deze plan-m.e.r. procedure is de openbare kennisgeving waarin een ieder gevraagd wordt tot reageren. Daarnaast worden de betrokken bestuursorganen alsmede de commissie m.e.r. over de reikwijdte en het detailniveau van het milieuonderzoek geraadpleegd.

Op basis van bovenstaande raadpleging en advisering zal de opzet van het milieuonderzoek verder worden aangescherpt en door B&W aan de raad ter vaststelling worden aangeboden. Na vaststelling is de notitie Reikwijdte en het Detailniveau definitief en kan het planMER worden opgesteld.

- *De huidige status van de notitie Reikwijdte en het Detailniveau (nR&D) is een concept opzet van het nog nader te bepalen en vast te stellen milieueffectonderzoek t.b.v. de Structuurvisie Haarlemmermeer.*

1.3 Wisselwerking planMer en Structuurvisie

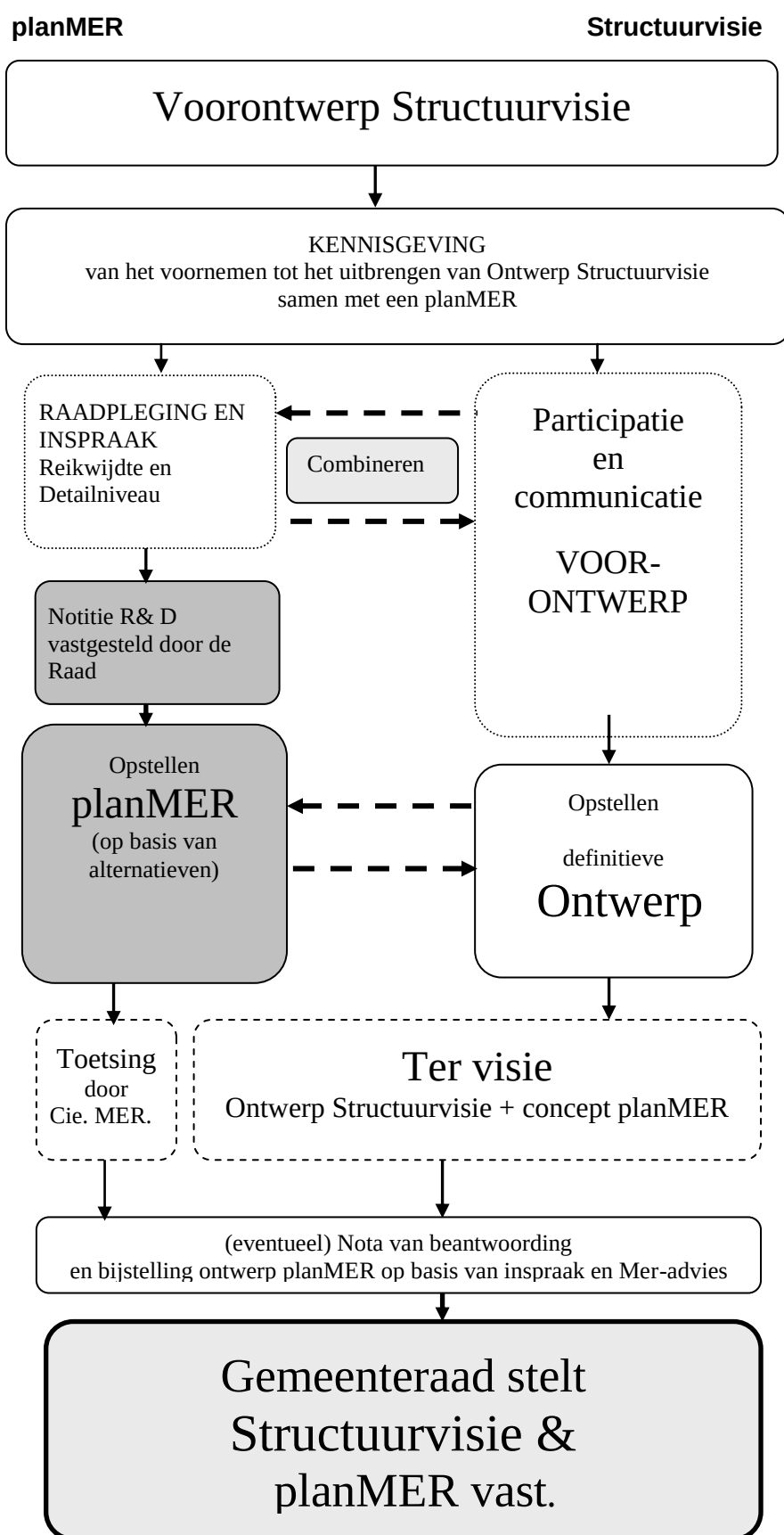
Belangrijke uitgangspunten in relatie tot de Structuurvisie zijn:

- Het rapport moet gereed en aanvaard zijn door de gemeenteraad voordat de ontwerp Structuurvisie ter visie wordt gelegd.
- Het rapport dient onderscheidende ruimtelijke alternatieven/perspectieven/scenario's te hanteren om de milieu-effecten en duurzaamheidseffecten voor de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen en daarbij behorende keuzes duidelijk in beeld te brengen

Ter visie legging gereede planMer bij de ontwerp Structuurvisie

Het concept planMER en de ontwerp Structuurvisie zullen gezamenlijk ter visie worden gelegd. Tijdens de ter visielegging (voor de duur van zes weken) is het mogelijk om schriftelijk of mondeling op beide documenten zienswijzen. De Commissie voor de Milieueffectrapportage zal in deze periode het wettelijk geregelde *toetsingsadvies* uitbrengen dat mede gebaseerd is op de door de raad vastgestelde notitie reikwijdte en detailniveau. Het bevoegd gezag, de gemeenteraad wordt daarmee in gelegenheid gesteld bij de besluitvorming op adequate wijze rekening te houden met de milieugevolgen en de inspraakreacties. Tevens zal het bevoegd gezag in haar besluit motiveren hoe met het planMER rekening is gehouden en wat en wanneer de te nemen maatregelen geëvalueerd gaan worden (bijvoorbeeld op het moment dat een besluit-MER op onderdelen wordt opgesteld).

Schematische weergave van afstemming planMER en planproces (vanaf voorontwerp)



2. Verkenning

2.1. Globale analyse bestaande situatie en autonome ontwikkeling¹

De bedoeling van een planMER is om op basis van de bestaande situatie en de autonome ontwikkeling te bezien wat de effecten zijn van de nieuwe ontwikkelingen die binnen het kader van de Structuurvisie worden mogelijk gemaakt. De structuurvisie schets hiertoe verschillende scenario's (zie Hoofdstuk 5 Voorontwerp). In het onderstaande is een globale verkenning uitgevoerd voor de vanuit milieu en duurzaamheid relevante situatie van het plangebied en zijn directe omgeving. Deze verkenning moet echter nadrukkelijk in samenhang met de het Voorontwerp en de achterliggende analyse worden bezien. In beide documenten wordt de lagenbenadering (ondergrond en water, netwerken, leefomgeving, functies) gehanteerd. De analyse in dit document volgt deze opbouw.

De ondergrond

De bodem van de droogmakerij bestaat uit voor het grootste deel uit kleigronden en lokaal uit zandgrond en uit gemengd samengestelde gronden (mengsel van klei en zand: zavel). Daaronder bevindt zich een laag sterk samengedrukt veen. Deze twee lagen vormen de zogenoemde "deklaag", die slecht doorlatend is voor water. Dit zorgt er voor dat de polder niet spontaan vol loopt met kwelwater dat vanaf de hogere gronden en watergebieden die de polder omgeven. Onder de deklaag bevindt zich een watervoerende zandlaag. In de omgeving van Hoofddorp en richting Cruquius wordt de deklaag echter doorsneden door een bodemopbouw die veel meer zand bevat (de zogenoemde "oude geul"). Er bestaat in de gehele polder gevaar voor "opbarsting". Bij graafwerkzaamheden zoals het maken en verbreden van watergangen kan daarbij de ondergrond spontaan omhoogkomen door de druk van het water. De diepere ondergrond (20-500m) van de Haarlemmermeer is zanderig (pleistoceen) en deels goed geschikt voor bijvoorbeeld ondergrondse warmte en koude opslag (WKO) t.b.v. bedrijven, kantoren, en andere functies. De nog diepere ondergrond (0,5-3 km) heeft voor het noordelijke deel van de polder een zekere aardwarmte potentie (geothermie). Exploratie en exploitatie hiervan vragen echter zeer hoge investeringen (boren en distribueren). Zie verder *energie*.

Water

In de Haarlemmermeer is slechts 3% open water waarvan een groot deel in de stedelijke en groene gebieden. Dit biedt te weinig bergingscapaciteit om bij neerslagbuien grote peilstijgingen te kunnen verwerken. De maximale bemalingcapaciteit van de Haarlemmermeer wordt volledig benut. Bovendien is het systeem erg versnipperd en heeft het veel verschillende peilvakken en weinig natuurlijke buffering wat nadelig is voor de veerkracht van het systeem, de beheerbaarheid en de ecologische kwaliteit. Dit heeft sterk te maken met de huidige prioritering van het watersysteem die op een zo optimaal mogelijk gebruik door de landbouw is gericht.

De lage ligging van de polder en de lage oppervlaktewaterpeilen ten opzichte van de omgeving zorgen voor een forse kwelstroom in de polder. De horizontale grondwaterstroming is sterk naar het centrum van de polder gericht. De stijghoogte varieert van NAP -2,50 m aan de westrand tot NAP – 6,00 m in het midden. Overal in de polder is de kwel voedselrijk en in grote delen ook zout. Het zoutgehalte van de kwel zal de komende decennia autonoom blijven toenemen. Om symptomen van verzilting, zuurstofloosheid en eutrofiering te bestrijden wordt in het voorjaar en de zomer veel water ingelaten om het watersysteem te verversen. De totale behoefte aan inlaat van water in de Haarlemmermeerpolder is gemiddeld per jaar 20 miljoen m³. Hiervan wordt 10 miljoen m³ (= 50%) gebruikt voor doorspoeling. De waterkwaliteit verslechtert in de toekomst doordat enerzijds de kwaliteit van het inlaatwater verslechtert (toenemende verzilting van de

¹ Zie voor een uitgebreidere tekst het Voorontwerp en het achterliggende "Analyse Document"

Hollandsche IJssel) en anderzijds door een toenemend zoutgehalte van de kwel. De kweldruk neemt niet toe door de zeespiegelstijging (die invloed beperkt zich tot een smalle kuststrook) maar door uitspoeling van zout uit de onderliggende bodem. Ook zijn in de komende jaren als gevolg van klimaatverandering meer piekbuien te verwachten (zoals in augustus 2010). Dit vraagt aanpassing van de rioolcapaciteit in het stedelijk gebied en vraagt meer ruimte voor waterberging mede omdat ook in de komende jaren een groei van het verharde stedelijk oppervlakte is voorzien.

Zonder alternatieve oplossingen worden de huidige knelpunten groter en zullen er nieuwe knelpunten bijkomen. Daarbij moet gedacht worden aan:

- Onvoldoende (zoet) water voor beregening van landbouwgewassen,
- te korten aan (zoet) water voor binnen en buitenstedelijk groen
- verdere verslechtering van de waterkwaliteit en daarmee naast bedreiging van de landbouw ook die van woon- en recreatiemilieus
- wateroverlast in het stedelijk gebied door piekbuien

Vanuit de gedachte de polder ook op lange termijn duurzaam klimaatbestendig te willen houden kan de vraag worden opgeworpen of op de lange termijn met het autonome proces van verzilting moet worden meebewogen of dat dit –zolang mogelijk- moet worden afgeremd. Dit laatste is mogelijk door het vasthouden (afkoppelen van regenwater, hergebruik, etc) en bergen van water grote, daarvoor in te richten gebieden (voor zowel seizoen als piekberging) waar mogelijk in combinatie met andere functies zoals recreatie, natuur, etc. Dit zal dan waarschijnlijk ten koste gaan van het landbouwareaal gaan omdat waterberging in de stedelijke gebieden nu al tegen grenzen aan loopt en de bodem kwetsbaar is voor vergraven. Alleen via zeer speciale ingrepen is het mogelijk dit niet zonder extra (water) ruimte op te lossen. Gedacht kan worden aan het creëren van bodemstructuren die veel water kunnen opnemen (bijvoorbeeld langs wegen met veel groen). Waterberging creëren in de Haarlemmermeer blijft echter om speciale aandacht voor de ondergrond vragen. Zowel water opzetten als verdiepen kan risico's opleveren zoals wegzijgen en op barsten van de bodem afhankelijk van factoren als plaatselijke dikte van de deklaag en de kweldruk.

In de huidige plannen zoals Park 21 en de Westflank wordt voorzien in extra ruimte voor water (w.o. 2 mln. m³ seizoensberging). Ook wordt door Rijnland voorzien in een Piekberging van 1 mln m³ in het zuiden van de polder nabij de Kagerplassen en het gemaal Leeghwater om het regionale boezemsysteem van Rijnland te ontlasten tijdens perioden van hevige regenval.

Bereikbaarheid & infrastructuur

Haarlemmermeer is centraal gelegen in een netwerk van (inter)nationale verbindingen wat betreft weg, spoor en bus. Een gevolg van de centrale ligging is dat een groot deel van het verkeer in Haarlemmermeer doorgaand verkeer is maar binnen de gemeente en in de directe omgeving bevinden zich eveneens vele bestemmingen die veel verkeer aantrekken (Schiphol, Amsterdam). De voornaamste ontsluitingsstructuren zijn Noord-Zuid georiënteerd. De Vinex-ontwikkeling is in de laatste decennia gepaard gegaan met een aanzienlijke verbetering van de lokale infrastructuur w.o. de Drie Merenweg, Spoorlaan en Noordelijke Randweg Nieuw Vennep maar ook oost-west verbindingen zoals aanleg Nieuwe Bennebroekerweg, en de Zuidtangent. Ook de groei van de luchthaven Schiphol heeft in de afgelopen decennia tot aanzienlijke aanpassingen van de infrastructuur geleid (A5, Zuidtangent, verbreding A4). Door de centrale ligging (aan de binnenring van de Randstad) is de Haarlemmermeer uitstekend vanuit grote delen van het land over de weg bereikbaar. Ook de OV bereikbaarheid van grote delen van het land is door de aanwezigheid van het IC-station Schiphol, dat in vele richtingen goed is ontsloten, uitstekend. Een inmiddels weer groeiend autogebruik en -bezit levert echter flinke congestie op, aantasting van leefomgevingkwaliteiten en legt een flink beslag op de ruimte. Het lokale autobezit in de Haarlemmermeer ligt ca 1,5 x hoger dan het landelijk gemiddelde.

De fysieke leefomgeving

De basis leefkwaliteit vastgelegd in landelijke en nationale milieunormen stelt hoge eisen en randvoorwaarden aan mogelijk ruimtelijke ontwikkelingen. Soms zijn er absolute grenzen waarbinnen bijvoorbeeld geen woningbouw mag plaatsvinden. Ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen gelden rond Schiphol beperkingen binnen de 20 Ke contour, bouwhoogte, open water, etc. E.a. is vastgelegd in het Luchtvaart Indelingsbesluit (LIB). In 2007 heeft het rijk met de Nota Ruimte bouwen aan de westkant van de Haarlemmermeer mogelijk gemaakt. Aan van het regionaal overleg in het kader van de z.g. Alderstafel wordt bezien of daarbij ook uitvliegroutes moeten worden verlegd.

Het verdere toename van het drukke wegverkeer kan leiden tot overschrijding van grenswaarden voor geluid, en/ of externe veiligheid. Op basis van afspraken en maatregelen in het kader van het Nationale Programma Luchtkwaliteit zouden de grenswaarden voor fijn stof en stikstof in de toekomst veilig gesteld zijn. Er gelden wel ruimtelijke beperkingen voor gevoelige bestemmingen als wonen maar ook daaraan gerelateerde functies zoals scholen. Naast Schiphol hebben vooral de rijkswegen A4, A5, A9 en A44 met hun enorme vervoerstromen, w.o. veel vrachtverkeer, een grote impact op de omgevingskwaliteit; maar ook regionale wegen staan onder druk. Aan de andere kant zijn er veel situaties denkbaar waarin met een goed ontwerp, aangevuld met maatregelen aan de bron of in de omgeving daarvan meer ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn.

Cultuurhistorie

Het verleden van Haarlemmermeer is nog goed herkenbaar. Het negentiende-eeuwse landschappelijke raamwerk geeft het Haarlemmermeer van de eenentwintigste eeuw een krachtige ondergrond. Er zijn naast het typerende droogmakerij landschap van de Haarlemmermeer ook nog enkele oorspronkelijke veenlandschappen in de polder aanwezig. Het waterrijke verleden van de Haarlemmermeer blijkt uit de bovenlanden en het voormalige eiland Abbenes; de drooglegginggeschiedenis uit de ringvaart, het polderpatroon en de gemalen. De Geniedijk in de Haarlemmermeer is onderdeel van de Stelling van Amsterdam (Unesco Monument) en daarmee een cultuurhistorische structuur van wereldformaat. De zuidelijke Haarlemmermeer vormt met het aangrenzende Hollandse plassegebied onderdeel van het Groene hart. Kenmerkend voor de huidige Haarlemmermeer is de atypische stedelijkheid met een grote variatie in karakter – van dorps tot stads – en een breed scala aan woon- en werkmilieus, groengebieden en voorzieningen.

De functies

Natuur & recreatie

In de Haarlemmermeer met z'n 142.000 inwoners is een groot tekort aan groene ruimte en verbindingen voor recreatie. Volgens de Nota Groen en recreatie in Haarlemmermeer uit 2007 diende er nog zo'n 1.100 hectare aan groengebieden te worden gerealiseerd.

In zowel de Haarlemmermeer is de ecologische waarde, op lokale na, bescheiden. Grote delen worden intensief gebruikt door land- en tuinbouw. Met uitzondering van geïsoleerde plassen met gebiedseigen water zoals de Toolenburger- en de Haarlemmermeerse Bosplas is de waterkwaliteit onvoldoende als zwem- of recreatie water.

Woningbouw

De woningvoorraad op 1-1-2009 bedraagt 56.794 woningen met een gemiddelde woningbezetting van 2,5 personen. De woningvoorraad bestaat voor ongeveer 80% uit laagbouw en 20% uit gestapelde woningen. In de samenstelling van de woningvoorraad neemt de koopeengezinswoning in een rij de dominante positie in met een aandeel van 40%. Ongeveer 25% van de woningen is een sociale huurwoning. Haarlemmermeer is onderdeel van een regionale woningmarkt maar neemt een geheel eigen positie in als suburbane

gemeente. In meer dan de helft van de gevallen dat woningen een nieuwe bewoner kregen in de afgelopen twee jaar, betrof het verhuizingen van huishoudens van buiten de gemeente.

Economische ontwikkeling, bedrijvigheid en commerciële voorzieningen

In Haarlemmermeer zijn ruim 117.500 personen werkzaam (1 mei 2008) in ruim 8.000 vestigingen. Ruim 88.000 arbeidsplaatsen bevinden zich op bedrijventerreinen. Schiphol biedt ruim 50.000 arbeidsplaatsen. Ruim een derde van de ondernemingen is direct gerelateerd aan Schiphol voor zaken als leveranties goederen, vervoer, opslag, levering diensten en bouwactiviteiten. Haarlemmermeer heeft een werkende beroepsbevolking van ruim 70.000 personen. De ratio van het aantal arbeidsplaatsen tot het aantal inwoners is zeer hoog in de gemeente Haarlemmermeer. In Nederland staat het daarmee op de 2^e plaats.

Naar bedrijfssectoren gezien is in Haarlemmermeer de luchtvaart dominant, gevolgd door handel, overige zakelijke dienstverlening en vervoer. Ten opzichte van Nederland is relatief gezien de niet-commerciële dienstverlening (onderwijs, gezondheidszorg) sterk ondervertegenwoordigd. De kantoorgerelateerde werkgelegenheid in Haarlemmermeer is relatief hoog gemeten naar Nederlandse maatstaven. Kantoren worden vooral betrokken door bedrijven in handel, industrie&transport en ICT. Financiële dienstverlening is ondervertegenwoordigd. Haarlemmermeer kent een relatief hoog percentage leegstand in de kantoren deels omdat het aanbod niet meer voldoet aan wensen van potentiële gebruikers. Deze situatie wordt verergerd door de economische crisis. Zie verder: 2.3 *Reeds lopende plannen*.

Landbouw

Grote delen van de polder zijn nog steeds agrarisch. Het gaat om voornamelijk akkerbouwgebied en op enkele plekken graslanden. Aan de Aalsmeerse zijde komt rond Rijsenhout ook veel glastuinbouw voor en is het complex PrimAvera in ontwikkeling. Bij Buitenkaag ligt een kleiner kassencomplex. Daarnaast liggen er verspreid door de gehele polder incidenteel boomgaarden. Soms krijgen de boerenbedrijven een bijna landgoedachtige allure. Een mooi voorbeeld is de Olmenhorst vlakbij Lissersbroek. Zie verder: 2.3 *Reeds lopende plannen*.

De akkerbouwsector in de Haarlemmermeer staat onder druk, waardoor de Haarlemmermeer het risico loopt een karakteristiek historisch landschap te verliezen. Uit eerdere onderzoeken bleek dat ten opzichte van 2004 het aantal agrarische bedrijven in 2008 met 20% gedaald. Ook de werkgelegenheid daalt van jaar op jaar. Oorzaken zijn de sterk toegenomen schaalvergroting (en arbeidsproductiviteit) en grond die uit productie wordt genomen voor andere activiteiten (verstedelijking, natuur, recreatie). Daarnaast vinden vanwege bedrijfseconomische en demografische redenen bedrijfsbeëindigingen plaats dan wel wordt in bestaande bedrijfsgebouwen andere bedrijfsactiviteiten gestart. Een andere ontwikkeling is dat agrarische ondernemers hun landbouwactiviteiten verbreden. Deze vorm van innovatie is voor de gemeente belangrijk. Landbouw en verstedelijking komen hiermee dichterbij elkaar en een nieuwe economische drager voor het landelijk gebied ontstaat. In de komende jaren zal een groot deel van het huidige landbouwgebied in de gemeente Haarlemmermeer te maken krijgen met functiewijzigingen.

Landbouw Effect rapportage

Door provincie Noord-Holland is een Landbouw Effect Rapportage (LER) voorgesteld. Het onderzoek zal zich in hoofdzaak richten op de blijvende agrarische gebieden in de Haarlemmermeer en op het onderzoeksgebied van Park 21. Voor deze gebieden moet het (toekomstig) functioneren van de agrarische sector nauwgezet in kaart worden gebracht. De conclusies en aanbevelingen van de LER zijn van belang als onderdeel van de besluitvorming rond de beoogde functiewijzigingen in Haarlemmermeer. De centrale vraag is wat de effecten zijn van de toekomstige functiewijzigingen op het functioneren van economisch duurzame agrarische bedrijven in de overblijvende landbouwgebieden. Welke

maatregelen moeten getroffen worden om voor de blijvende landbouwbedrijven in de genoemde gebieden goede productieomstandigheden te behouden en een economisch duurzame ontwikkeling mogelijk te maken.

Energie

Op het ogenblik wordt ongeveer 9.000 TJ aan energie gebruikt in de polder. Extrapolatie van huidige gebruiksgegevens bij uitvoering van alle geplande (bouw-) activiteiten leidt tot verdubbeling van het energieverbruik tot 18.000 TJ in 2030. Het landelijk beleid is om het energieverbruik voor woningbouw in 2011 met 25% en in 2015 50% terug te brengen ten opzichte van 2007 en utiliteitsbouw 50% in 2017 t.o.v. 2007 (Lente-akkoord, 2008). Dit leidt tot een 'automatische' besparing van 4000 TJ op de verwachte groei, zodat het totale energieverbruik in 2030 14.000 TJ zal zijn. Dit komt grotendeels op het conto van de bedrijventerrein-ontwikkelingen aan de oostzijde van de polder (PrimAviera en ACT)

Het klimaatbeleid beschrijft in hoofdlijnen te behalen CO₂ reducties en geeft een doel van 30% minder CO₂ (ten opzichte van 1990). Voor ruimtelijke ordening betekent dat grofweg voor CO₂-reductie een besparing in bestaand stedelijk gebied van 80 kton; in nieuwbouw van 75 kton, bij agrarische bedrijven 80 kton, bij verkeer van 30 kton. Schiphol levert een bijdrage van 170-275 kton [Klimaatbeleid 2009]

De ruimtelijke consequenties van CO₂ reductie zijn niet altijd precies te duiden. Voorbeelden van verbanden tussen ruimtelijke ordening en CO₂ reductie zijn:

- Verstedelijking en mobiliteit: uitstoot van het verkeer kan beperkt worden door kortere woon-werk afstanden (b.v. door meer functiemenging); aanwezigheid, snelheid en frequentie van het openbaarvervoer in woon en werkgebieden; doorstroming van het verkeer, beschikbaarheid van (veilige) langzaam verkeer routes, compactere en verspreide bebouwing, etc.
- Verstedelijking en zonoriëntatie: door een goede zonoriëntatie van bebouwing kan (in de winter) verwarming worden bespaard. Dit vergt echter wel om zorgvuldige architectuur om hitte stress en onnodige koeling in de zomer te voorkomen. Verder zijn natuurlijk daken op het zuiden beter geschikt (te maken) voor zonenergie.
- Verstedelijking en ondergrond: op veel plaatsen in de Haarlemmermeer is de ondergrond geschikt voor opslag van warmte. Met een goede zonering van bronnen kan effectief gebruik worden gemaakt van het grondwater om gebouwen zomers te koelen en in de winter weer op te warmen. Dit vergt een soort Masterplan voor de (benutting) van de ondergrond.

Verder zijn er nog tal van afgeleide ruimtelijke verbanden te noemen zoals ruimte voor energieopwekking uit lokaal organisch afval, slimme benutting van reststromen, meer ruimte voor waterberging (vraagt om minder energie in gemalen), etc.

Het klimaatbeleid geeft ook aan dat 20% van de energie in 2020 Duurzame energie zal zijn. Afhankelijk van het besparingsbeleid moet dan worden ingezet op een duurzame opwekking tussen de 2800 TJ (bij geen besparing) tot 2000 TJ (bij maximaal mogelijk geachte besparing).

Duurzame energie opwekken gebeurt de laatste jaren steeds meer in de gebouwde omgeving zelf waarbij de installaties integraal onderdeel uitmaken van de bebouwing zelf (bijvoorbeeld PV-panelen, zonnecollectoren voor warmwater, kleine windturbines). Deze

vragen vrijwel geen (extra) ruimte maar kunnen met een volledige benutting van de mogelijkheden een aanzienlijk deel van de eigen energiebehoefte van woningen opvangen.

Meer ruimtelijk impact hebben grote windmolens. Naast het in voorbereiding zijnde windmolenpark Burgerveen-Oost (14,9 MW) is momenteel een groot windmolenpark in het zuiden in wording. Het vermogen wordt 20 tot 40 MW waarmee beide parken samen 4,2 tot 7,4% van de Haarlemmermeerse behoefte kunnen dekken.

Onder grond zijn ook kansen. In regioverband is de laatste jaren onderzoek gedaan naar kansen en mogelijkheden geothermie (diepe aardwarmte) . Dit heeft geresulteerd in een kaart met kansrijke gebieden in de regio. Voor de Haarlemmermeer betreft dit alleen een strook in het noordelijk deel van de polder. Recent onderzoek in de Zuidrand van Hoofddorp heeft uit gewezen dat er thans geen basis is voor rendabele exploitatie. Door Schiphol en Amsterdam momenteel verder onderzoek gedaan naar exploitatie mogelijkheden.

Tenslotte moet worden opgemerkt dat de polder voor haar energiebehoefte sterk afhankelijk is van bronnen buiten de polder. Door de polder loopt ook een uitgebreid netwerk van energiedragers w.o. een 150 kV hoogspanningsleiding en een kerosine leiding voor Schiphol. Het traject van een nieuw aan te leggen 380 kV is op dit moment onderwerp van discussie tussen rijk, provincie en gemeente. Gemeente en Provincie zetten daarbij in op de oostkant van de polder.

Zorg, welzijn & niet commerciële voorzieningen

Haarlemmermeer heeft 26 kernen, sterk variërend in inwonersaantal en voorzieningenniveau. Hoofddorp en Nieuw-Vennep zijn centraal gelegen en goed uitgerust met (niet)-commerciële voorzieningen. Alle overige kernen liggen aan de ringvaart, behalve Abbenes. Zwanenburg en Badhoevedorp zijn redelijk toegerust met voorzieningen, de overige kernen minder. De meeste 'ringvaart-kernen' zijn gericht op de buurgemeenten aan de overkant van de Ringvaart. Abbenes ligt meer geïsoleerd in de polder, heeft weinig voorzieningen en is bovendien slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. Het detailhandelaanbod is de afgelopen jaren in de gehele polder sterk verbeterd. Zo is Hoofddorp Centrum drastisch vernieuwd en een verdere ontwikkeling is gaande. De Woonboulevard Cruquius in 2007 uitgebreid met 20 nieuwe grootschalige winkels. De nieuwe wijkwinkelcentra in Getsewoud en Floriande zijn opgeleverd en er heeft een herstructurering en uitbreiding van het winkel pakket in Nieuw-Vennep plaatsgevonden. Het algemene beeld is dat de meeste centra in de gemeente goed functioneren en voldoende koopkracht weten te binden van inwoners en bezoekers.

2.2 Reeds lopende plannen

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

Gebiedsontwikkeling Westflank Haarlemmermeer

Dit project vloeit voort uit de gebiedsuitwerking van de Nota Ruimte van de Rijksoverheid. De opgave is het realiseren van 500 hectare strategisch groen, het bieden van een oplossing voor (toekomstige) problemen met de waterhuishouding in combinatie met een duurzame ecologische verbinding en recreatief gebruik, de bouw van 10.000 woningen op nieuwe locaties, de bouw van 5.000 woningen binnen de bestaande bebouwde omgeving en de aanleg van de bijbehorende infrastructuur.

Park21 en de visie op de Geniedijk

De ambitie van Park21 is een grootschalig parklandschap dat het recreatieve hart van Haarlemmermeer moet worden. Samen met de eveneens in ontwikkeling genomen visie op de Geniedijk wordt Park21 vervlochten met het groene raamwerk en de recreatieve en ecologische verbindingen in de polder.

Intensivering en herstructurering bestaand stedelijk gebied

Voor Hoofddorp zijn er reeds plannen voor minimaal 3.300 woningen. Dit aantal kan in de looptijd van de visie door intensiever gebruik van de ruimte en door herstructurering in met name Hoofddorp Noord met 6 tot 7000 woningen worden uitgebreid. In Badhoevedorp wordt gewerkt aan ruimte voor ongeveer 1.100 woningen. Tevens is voor het bestaande stedelijk gebied al een verantwoordelijkheid aangegaan om de kwaliteit van de woongebieden voor de toekomst in ieder geval te behouden en waar mogelijk te versterken. Ook elders in de kernen is binnenstedelijk of direct aan de kern nog ruimte voor een aanzienlijke hoeveelheid woningen.

Amsterdam Connecting Trade (ACT)

ACT wil het duurzaamste aan de luchtvaart gerelateerde logistieke knooppunt van Europa worden. Het is een van de Randstad Urgent-projecten van de Rijksoverheid en wordt gerealiseerd in de Oostflank. Het project richt zich op verbetering van de bereikbaarheid, de economische dynamiek en de kwaliteit van leven binnen de Metropoolregio Amsterdam en in Haarlemmermeer in het bijzonder.

PrimAviera

PrimAviera wordt een duurzaam glastuingebied van totaal 650 hectare langs de A4 tussen de Geniedijk, de Westeinderplassen en de Venneperweg, vlakbij de Greenport Aalsmeer en Schiphol. 200 hectare wordt nieuw ontwikkeld. Het bestaande glastuinbouwgebied van 140 hectare rond Rijsenhout wordt geherstructureerd en in het totaalplan geïntegreerd.

De gebiedsontwikkeling Badhoevedorp

Dit project in het noorden van Haarlemmermeer behoort tot de grote opgaven. Het behelst de omlegging van rijksweg A9 en de bijbehorende gebiedsontwikkeling met woningen, bedrijven- en kantorenterreinen, (sport)voorzieningen en groengebieden.

3. De context van het planMer: Het Voorontwerp Structuurvisie

De planMer studie beschrijft de milieu- en duurzaamheideffecten aan de hand van de ruimtelijke ontwikkelingsscenario's die in het *Voorontwerp Structuurvisie Haarlemmermeer 2030* worden beschreven en toetst deze mede aan de ambities neergelegd in de in het voorontwerp geformuleerde kernpunten. Op deze wijze krijgt het bevoegd gezag op de meest inzichtelijke wijze en gekoppeld aan haar bestuurlijke opgave te zien welke gewenste en ongewenste effecten per ontwikkelingsrichting optreden.

3.1 Kernpunten

Het *Voorontwerp* formuleert in Hoofdstuk 3 een 6 tal kernpunten of grondslagen die als uitgangspunt worden gehanteerd bij de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de Haarlemmermeer.

1. **Duurzaam en klimaatbestendig watersysteem;**
De voorontwerp zet in op een integrale aanpak om komen tot een duurzaam, zelfvoorzienend watersysteem. Voorkomen van water tekorten, verbeteren van de kwaliteit en voorkomen van wateroverlast door o.m. ruimte te creëren (voor zowel seizoen als piekberging), berging in de bodem, afkoppelen van regenwater van het rioolnet, hergebruik (keten benadering), etc. Ook de aanvoer van (zoet) water van elders wordt overwogen om met name ook autonome verslechtering van de waterkwaliteit tegen te gaan.
2. **Energie als speerpunt;**
Het voorontwerp zet, naast het stimuleren van individuele oplossingen waarbij besparingen in de gebouwde omgeving centraal staan, in op twee collectieve oplossingen om het energie gebruik terug te dringen: afstemming vraag en aanbod warmte koude en het duurzaam collectief opwekken van elektriciteit.
3. **Netwerk (keten)mobiliteit: de knopen benut;**
Het voorontwerp ziet het als de uitdaging om naast een optimale auto bereikbaarheid alternatieven te bieden waarbij wordt ingezet op ketenmobiliteit, een kwaliteitssprong te maken in het openbaar vervoer met een betere aansluiting tussen de verschillende typen vervoer én een samenhangend openbaar vervoer (OV)-netwerk met regionale trein en metro als hoofdstructuur te organiseren.
4. **Synergie met Schiphol;** Het Voorontwerp streeft naar een versterking van de synergie tussen Schiphol en de omgeving door verder onderzoek van de verbeteringen op het gebied van duurzaamheid, ruimtegebruik en de kwaliteit van het vestigingsmilieu voor bewoners en bedrijven. Zij wil daarbij o.m. de knooppuntfunctie van behouden en Schiphol, de lokale voorwaarden scheppen om (selectief) bedrijvigheid aan te trekken en de luchthaven internationaal concurrerend te houden, het ruimte beslag te optimaliseren (groei binnen het bestaande banenstelsel) , bouwen te dicht bij de geluidshindercontour voorkomen en anticiperen op eventuele wijzigingen in de beperkingenzones, zoals de 20 Ke-contour .
5. **Ontmoeten en verbinden: ruimte voor attracties;**
De Haarlemmermeer moet haar onderscheidende positie binnen de Metropoolregio Amsterdam behouden, kansen benutten en bijzondere locaties als de Amsterdam Airport Corridor. Ruimte voor grootschalige attracties en evenementen w.o. de huisvesting van de Olympische Spelen, internationale exposities, culturele festivals en andere omvangrijke sportieve of recreatieve evenementen.
6. **Cultuurhistorie en diversiteit als dragers;**
Cultuurhistorische karakteristieken van het landschap versterken. De dorpen koesteren als 'parels' van Haarlemmermeer. Cultuurhistorische linten en de Ringvaartdijk verkeersluw maken verplaats het lokale autoverkeer deels naar nieuwe ontsluitingsroutes. Leg een nieuw parallel autowegennet aan, in combinatie met nieuwe functies die passen het bestaande landschap, inclusief wonen. Versterk de Ringvaart als verbindend element en identiteitsdrager, zowel landschappelijk, functioneel als recreatief. Benut de sterk gevarieerde en atypische stedelijkheid optimaal door de diversiteit in stedelijke milieus in stand te houden en de beleving van openheid van het landschap te borgen.

Deze kernpunten geven in feite sturing aan de verdere ontwikkeling van de programmatische opgave die gemeente Haarlemmermeer tot 2030 wil verwezenlijken. Het voorontwerp is geen plan maar met de nadruk een visie. “Een structuurvisie is een hoofdstructuur en een samenhangend kader voor het ruimtelijk beleid in de komende decennia. Het is geen uitvoeringsplan met een vaststaand eindbeeld.

Juist omdat het hier gaat om een kaderstellende nota kan het doorrekenen van een aantal op deze kaders gebaseerde ruimtelijke scenario's een wezenlijke bijdrage vormen aan het aanscherpen en compleet maken van deze kaders in de Structuurvisie.

3.2 De opgaven voor Haarlemmermeer

De opgave voor de polder laat zich vertalen in deelopgaven voor duurzaamheid, landschap, water, infrastructuur, een versterking van de stedelijke kwaliteit en in specifieke opgave voor de hoogdynamische oostflank en de laagdynamische westflank. In het nu volgende worden deze deelopgaven kort samengevat.

3.2.1 de opgave voor duurzaamheid

Het begrip duurzaamheid wordt in de Structuurvisie onder meer gezien als een ontwerpprincipe. De wijze van inventariseren, analyseren, afwegen, agenderen en ontwerpen wordt erdoor bepaald.

De structuurvisie gaat uit van de lagenbenadering, waarin ondergrond, netwerken en occupatie worden onderscheiden. Aangegeven is dat wijzigingen in de ondergrond langlopend van aard zijn en ook een langdurige doorwerking hebben. Het gaat hierbij vaak om grote investeringen. Het maken van goede afwegingen en de juiste keuzen levert dan veel resultaat op waar lang van geprofiteerd kan worden. Dit geldt ook voor netwerken, al is de levensduur door techniek en innovatie vaak korter. De meeste aandacht gaat echter vaak uit naar de occupatielaag. Concrete programma's voor woningbouw, voorzieningen, verkeer en vervoer en dergelijke bepalen veelal de agenda en sturen in prioriteitstelling, samenhang en bijvoorbeeld in de vraag naar financiering.

De Structuurvisie brengt de doorwerking in de lagen en de samenhang in het maken van keuzen in beeld zodat er meer evenwicht kan ontstaan. Duurzaamheid hanteren als uitgangspunt geeft andere keuzen in het gebruik van ruimte en in programmering. Bij alle afwegingen gaat het steeds om de *sociale*, *ecologische* en *economische* duurzaamheid (analoog aan de drie 'traditionele' pijlers van duurzaamheid, People, Planet en Profit).

3.2.2 de opgave voor het landschap

De grote opgave is de transformatie van het huidige grootschalige agrarische landschap, naar een toegankelijk landschap met een goede beleving- en gebruikswaarde en dat een grote waarde heeft en drager is van de functies als wonen, werken, recreëren, mobiliteit en de wateropgave in de metropool. Deze transformatie vindt plaats met behoud van de cultuurhistorische waarden, de openheid en de agrarische functie in twee agrarische kerngebieden.

Specifieke projecten die bij de transformatie horen, zijn de westflank als woonlandschap en Park21 als het groene en recreatieve hart in het gebied, maar ook een omvangrijke piekberging voor Rijnlands boezem.

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

Haarlemmermeer krijgt een landschappelijk raamwerk dat de natuur- en recreatiegebieden met elkaar en met de woonwijken verbindt. Het raamwerk begint in de dorpen, leidt langs

groengebieden en doet onderweg attracties en voorzieningen aan en legt verbindingen over de Ringvaart naar de duinen, het Groene Hart, Spaarnwoude en andere recreatiegebieden in de omgeving. De recreatieve kwaliteiten van de Ringvaart worden beter benut. De groengebieden in Haarlemmermeer krijgen een sterke identiteit en onderscheidende karakters.

3.2.3 de opgave voor het water

Voor de waterhuishouding van de Haarlemmermeer is de centrale opgave de omvorming van het huidige 'doorspoelsysteem' naar een duurzaam, zelfvoorzienend watersysteem. Dit betekent de ontwikkeling van een watersysteem dat niet belastend is voor de omgeving en robuust genoeg om perioden van droogte en hevige regenval zelf op te vangen, zodat er geen water meer van buitenaf ingelaten te hoeft te worden. Daarbij is dit watersysteem van goede kwaliteit, zodat het als basis kan dienen voor hoogwaardige landbouw, natuur, recreatie en woon-werkomgevingen in de polder.

De ontwikkeling van een duurzaam, zelfvoorzienend watersysteem bestaat uit drie deelopgaven: (1) het voorkomen van watertekorten, (2) het verbeteren van de waterkwaliteit en (3) het voorkomen van wateroverlast.

3.2.4 de opgave voor de infrastructuur

De doelen van een toekomstvast mobiliteitssysteem richten zich op een goede lokale en regionale bereikbaarheid, optimale doorstroming, het verbeteren van de verkeersstructuur en goede ontsluiting van de kernen, verdere ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de regio en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

In de structuurvisie wordt ruimte en mobiliteit als één geheel benaderd. Het mobiliteitsvraagstuk en de ruimtelijke ontwikkelingen worden beschouwd vanuit het denken in netwerken. Knooppunten worden aangewezen om ketenmobiliteit te kunnen combineren met ruimtelijke programma's waarin ontmoeten en verbinden centraal staan. Deze knooppunten zijn aantrekkelijk om te bezoeken, bieden geborgenheid en zijn veilig.

De intensiteit van mobiliteit in Haarlemmermeer noodzaakt tot het aanbrengen van hiërarchie van wegen en openbaar vervoer. Dit richt zich op het rijkshoofdwegennet, het regionaal verbindingsnetwerk en de (lokale) gebiedsontsluitingswegen. De noodzakelijke inhaalslag voor verbetering betekent ontvlechting, capaciteit toevoegen en het maken van reserveringen voor de langere termijn.

De keuzes in de structuurvisie maken het mogelijk om in een vroeg stadium te bepalen welke investeringen noodzakelijk zijn om bereikbaarheid ook op langere termijn te garanderen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen kunnen dan gericht voorwaarden worden gesteld aan realisering en bekostiging van bereikbaarheid. De paragraaf over Mobiliteit in de structuurvisie gaat over de reservering van ruimte voor mobiliteit. Duidelijk moet worden welke ruimtelijke reserveringen nodig zijn, wat de prioriteit van benodigde verbindingen is, wanneer en in welke volgorde deze gerealiseerd worden en hoe de bekostiging plaats vindt.

3.2.5 de opgave voor versterken stedelijke kwaliteit

De stedelijkheid in Haarlemmermeer kan nu en in de toekomst vooral gevonden worden op Schiphol, in Hoofddorp en in Nieuw-Vennep. Als deze locaties op de schaal van de Metropoolregio Amsterdam worden gezien in combinatie met het metropolitane Park 21 dan dient de kans zich aan om de stedelijke kwaliteiten aanzienlijk te versterken door intensivering van wonen en voorzieningen en realisering van stedelijk groen en water. Herstructurering, inbreiding en verdichting gaan gepaard met binnenstedelijke ruimte voor verblijf en recreatie..

Het begrip stedelijkheid hoeft daarbij niet vertaald te worden in uitsluitend hoogbouw of intensieve dichtheden, het gaat om de functie van stedelijkheid, haar beleefbaarheid en begripbaarheid, de geborgenheid, bereikbaarheid en concentratie van voorzieningen.

Voor wat betreft de grootschalige voorzieningen sluiten we aan bij de visie zoals eind 2004 door de gemeenteraad geformuleerd:

“De grootschalige voorzieningen worden vooral geconcentreerd in Hoofddorp en Nieuw-Vennep. De kleinere kernen maken gebruik van gespreide, goed bereikbare gecombineerde voorzieningen, mobiele voorzieningen en van voorzieningen in buurgemeenten”.
(Toekomstvisie Haarlemmermeer 2030).

Structurerende elementen voor versterking van de stedelijkheid zijn gericht op de verhouding en verbindingen tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. De vraagstukken daarbij zijn de positionering van Park 21, de wijze waarop Park 21 bereikbaar is vanuit beide kernen, de ligging en vormgeving van de verbinding Bollenstreek-A4 in de vorm van de Nieuwe Bennebroekerweg. Daaraan verbonden is het vraagstuk over het schaalniveau van de invulling en de stedenbouwkundige vormgeving van de Zuidrand van Hoofddorp. Het zijn belangrijke ruimtelijke en functionele elementen die meer in samenhang moeten worden benaderd, er ligt hier een belangrijke ontwerp-opgave die de huidige afzonderlijke projecten overschrijdt.

De verbinding in ruimtelijke en functionele zin tussen het NS-station inclusief de stationsomgeving en het centrum van Hoofddorp wordt benoemd al kans voor kwaliteitsverhoging en een sterke verbetering van de belevingswaarde.

De ontsluiting en bereikbaarheid van Hoofddorp in het kader van de N201 vraagt om een nieuwe Weg om de Noord met een aansluiting op de A5. Deze nieuwe weg vereist als bundel van infrastructuur een goede ruimtelijke inpassing ten opzichte van de nieuwe 380 kV-lijn die zich uitstekend laat voegen in de A4 zone. Ruimtelijk, programmatisch en qua bereikbaarheid biedt een herstructurering van Hoofddorp Noord in combinatie met de aanleg van een Nieuwe weg om de Noord zeer goede kansen om te komen tot een herprofilering en het leggen van een goede verbinding tussen Hoofddorp met Schiphol en ACT. Hoofddorp kan daarbij beter verbonden worden met het belangrijke knooppunt Schiphol.

Voor Nieuw-Vennep is een goede bereikbaarheid van groot belang. De functie van het NS station zal op korte termijn door intensivering van de dienstregeling in belang toenemen. Als knooppunt biedt het perspectief om te worden ontwikkeld.

3.2.6 de opgave voor de hoogdynamische oostflank

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

Zowel het oostelijk deel van Park 21 als het oostelijk deel van Nieuw Vennep bieden perspectief voor grootschalige activiteiten en exhibition. Indien er ooit sprake is van een nieuwe locatie voor de RAI of het mede accommoderen van de Olympische Spelen dan bieden deze locaties ruimte, bereikbaarheid, snelle verbindingen met zowel Schiphol en Amsterdam als met Leiden en Den Haag. Een reservering voor een nieuwe railverbinding langs de A4 is hiertoe benoemd.

De beëindiging van de tot Nieuw Vennep doorgetrokken Airportcorridor manifesteert zich in de overgang naar het agrarische kerngebied in het zuiden. De openheid en het traditionele landschappelijke beeld –al dan niet voorzien van windmolens- biedt tevens het decor voor de zeer gewilde kleinschalige dorpen langs de Ringvaart. Het gebied sluit qua karakter aan en gaat over in de westflank.

3.2.7 de opgave voor de laagdynamische westflank

Het overwegend agrarische productielandschap van 3000 hectare in de westflank van Haarlemmermeer zal in de komende decennia worden getransformeerd in een landschap dat

zich kenmerkt door natuur, water, recreatie en wonen langs de Ringvaart. Diversiteit in ontwerp levert gebieden op die verschillend qua karakter zijn. Het noorden lommerrijk, het midden het waterrijk en het zuiden behoudt haar open karakter. Deze verschillen worden vooral bepaald door de ondergrond en de relatie van die gebieden met de directe omgeving.

De ambities zijn:

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

3.3 De visie en de varianten; scenario's voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer.

In het voorontwerp is een visieparagraaf opgenomen. Die uitgaat van het beeld dat in 2030 de identiteit en aantrekkelijkheid van Haarlemmermeer verder versterkt zijn. Dat de oostzijde herkenbaar is door zijn hoogwaardige dynamiek: het accent op de luchthaven, innovatieve werkgebieden en de duurzame kassen gekoppeld aan hoogwaardige infrastructuur. Dat in de westzijde een aantrekkelijk gebied is ontstaan met recreatief groen, een duurzaam watersysteem en woningbouw die in een deze context past. De kleine kernen en de polderstructuur dragen met hun eigen identiteit bij aan de variatie binnen Haarlemmermeer. Het centrale deel van de polder bestaat uit Hoofddorp en Nieuw-Vennep, de voormalige kruisdorpen met daartussen het Park21.

Voor de Structuurvisie wil ons college inzetten op:

- *Hoogdynamische en laagdynamische ontwikkeling*
Stimulering en concentratie van economische activiteiten zoals de luchthaven Schiphol, logistiek knooppunt ACT, glastuinbouw PrimaViera in de hoogdynamische oostflank en een gespreide en ontspannen ontwikkeling gericht op wonen, landschap en water in de laagdynamische westflank van de Haarlemmermeer.
- *Compacte en duurzame luchthaven*
Versterking van de potenties van de luchthaven Schiphol op basis van een duurzame ontwikkeling met beperkt ruimtebeslag, een reservering van de Schipholdriehoek en het terugdringen van geluidoverlast.
- *Mobiliteit*
Inzet op ketenmobiliteit en het benutten van vervoersknooppunten, versterken van de auto- en fietsinfrastructuur, uitbreiding van het netwerk van openbaar vervoer en de ontwikkeling van een smartgrid voor energietransport.
- *Atypische stedelijkheid*
Versterken van de stedelijke kwaliteit van Hoofddorp en Nieuw Vennep door intensivering van wonen en voorzieningen en verbetering van kwaliteit.
Een zorgvuldige inpassing van de groei in de westflank met aandacht voor de dorpen langs de Ringvaart en in samenwerking met de buurgemeenten.
- *Landschap en Natuur*
Aanwijzing van twee kerngebieden voor de traditionele agrarische teelten, prioriteit voor de realisering van Park21 en een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem.

Tevens zijn in het voorontwerp een 3-tal scenario's uitgewerkt. In scenario 1 wordt een ontwikkeling beschreven waarin wordt gekozen Hoofddorp en de overige kernen meer organisch te laten groeien. Dit krijgt prioriteit boven een snelle ontwikkeling van het buitengebied. Dit leidt tot een compactere verstedelijking waarbij versterken van de knopen en draagvlak voor het openbaarvervoer centraal staan. In scenario 1 is wordt gekozen voor het accent op binnenstedelijke verdichting, zowel op basis van bestaande plannen en projecten als met een inzet op inbreiding en functiewijziging van met name werkgebieden.

In scenario 2 wordt het accent verlegd van de organische groei en binnenstedelijke verdichting naar een snelle ontwikkeling van de Westflank in combinatie met Park21.

Beide scenario's lenen zich goed om naast de klassieke leefomgevingthema's zoals geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, etc. te beoordelen op hun bijdrage aan het bereiken van de geformuleerde kernpunten t.a.v. duurzaamheid, energie, klimaat bestendigheid in de periode tot 2030.

Naast een uitwerking van verschillende combinaties van projecten en programma's in de tijd (scenario 1 en 2) wordt ook de totale, nu bekende, opgave voor de polder gebruikt als scenario. Het laatste scenario (3) geeft de fysieke draagkracht en het maximale 'laadvermogen' van de polder weer en geeft een doorkijk naar de ontwikkelingsmogelijkheden en het maken van afwegingen in een prioriteitstelling. Dit scenario kan goed dienen als de ultieme test voor duurzaamheid. Het gaat immers over effecten op de lange termijn. Hoe is dan de balans tussen de functies? Hoofddorp is flink gegroeid, de Westflank is voltooid, PrimAvera en ACT bereiken hun grenzen. Welke strategische keuzes en reserveringen vraagt dat. Naar verwachting zullen klimaatproblemen als verzilting, water te korten, piekbuien, grotere kweldruk, etc. dan echt manifest zijn geworden en het nu al weinig veerkrachtige watersysteem nog verder onder druk zetten. Kunnen we het stedelijk en recreatief groen in het zomers van voldoende zoetwater voorzien? Kan de landbouw in ongewijzigde vorm blijven functioneren? Daartegenover staat dat er een seizoensberging (in de Westflank) gerealiseerd is en de Piekberging in het zuiden gereed is gekomen. Ook de energiebehoefte is gegroeid maar de nu geplande windmolens zijn er en zonnecellen op daken zijn gemeengoed geworden. Hoe we kunnen we daar met een programma van maximale verstedelijking op inspelen en aan welke voorwaarden moet worden voldaan?

4. Aanpak onderzoek

4.1 Plan- en studiegebied

Het plangebied is het gemeentelijk grondgebied c.q. de Haarlemmermeerpolder. Het studiegebied is breder. De Haarlemmermeer vormt immers een belangrijke schakel tussen de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Als studie gebied wordt vooralsnog het westelijk deel van de Metropool Regio Amsterdam (MRA) aangehouden tenzijde thema beschrijvingen tot en grotere reikwijdte aanleiding geven. In het studiegebied liggen meerdere economische complexen van nationaal belang: Mainport luchthaven Schiphol en grenzend aan de Haarlemmermeer, het Westelijk havengebied waarmee binnenkort en directe wegverbinding gereed komt, de Zuid-as van Amsterdam, de Greenport Aalsmeer en verder weg de Bollenstreek. Een deel van het plangebied in het zuiden van de polder valt binnen het nationaal landschap Groene Hart. Het studiegebied is niet exact af te bakenen. Sommige

thema's zoals water staan sterk onder invloed van een wereldwijde klimaatverandering. Het water in de Haarlemmermeer wordt dan ook sterk beïnvloed door de gevolgen hiervan elders (bron gebieden grote rivieren, zee). De reikwijdte van dit thema ligt in ieder geval buiten het boven omschreven studiegebied.

4.2 Referentiesituatie

De effecten van (alternatieve) beleidsopties worden beoordeeld ten opzichte van de z.g. referentiesituatie. Dit is de toestand van het milieu (in 2030) zoals het zich zou voordoen als voorgestelde beleid niet zou worden vastgesteld en uitgevoerd. In de referentie situatie worden alleen de autonome ontwikkelingen meegenomen. Op die manier kan een absolute beoordeling van milieugevolgen van alternatieve beleidskeuzes worden gemaakt. De referentie zal zoveel mogelijk worden gebaseerd op lokale, regionale en Provinciale bronnen. Indien niet of onvoldoende beschikbaar kunnen landelijke bronnen zoals de Balans voor de Leefomgeving (2010) van het Planbureau voor de leefomgeving en de Mid-term Review voor de Nota Ruimte (2010) worden aangewend.

4.3 Reikwijdte

De reikwijdte van de studie worden mede bepaald door de mate waarin de te verwachten duurzaamheids- en milieueffecten zich uitstrekken voorbij het plangebied en de planhorizon.

Per thema kunnen effecten sterk in reikwijdte verschillen. Geluid van vliegverkeer en de consequenties daarvan gaan bijvoorbeeld veel verder dan het plangebied. Maatregelen en afspraken daarover gaan veel partijen aan. In principe worden vliegroutes en geluidscontouren op rijksniveau vastgelegd in luchthavenverkeersbesluit (LVB) en luchthavenindelingsbesluit (LIB). In het kader van regionaal overleg over de ontwikkeling van luchthaven Schiphol tot 2020 (de z.g. "Alderstafel"), wordt momenteel o.m. hinderbeperkende maatregelen uitgevoerd waaronder het onderzoeken van het op kleine schaal aanpassen van vliegroutes. De veiligheid van het vliegverkeer heeft een reikwijdte die van de Haarlemmermeer overstijgt maar de meeste consequenties liggen binnen het plangebied zelf zoals de vergaande restricties in bouwhoogte en open water (vogels). Voor de effecten van (grond) verkeer en vervoer, waaronder geluid maar ook lucht, geldt dat deze voor een deel worden veroorzaakt door externe vervoersstromen waarop de Haarlemmermeer weinig invloed heeft. Anderzijds heeft ook veel verkeer de polder zelf als bestemming (Schiphol) en zijn ook de eigen inwoners zeer mobiel. Het Voorontwerp ziet het als de uitdaging om naast een optimale auto bereikbaarheid alternatieven te bieden waarbij wordt ingezet op ketenmobiliteit, een kwaliteitssprong te maken in het openbaar vervoer met een betere aansluiting tussen de verschillende typen vervoer én een samenhangend openbaar vervoer (OV)-netwerk met regionale trein en metro als hoofdstructuur te organiseren.

Vanuit milieu oogpunt zullen verkeer en vervoer in een brede regionale context bekeken moeten worden. Vooral de rijkswegen dragen veel bij aan de milieudruk op de polder. De groei van de luchthaven en zijn effecten op de Haarlemmermeer zal in Europese context moeten worden bezien.

Ook het thema "water" is breed zowel in kwantiteit als kwaliteit. Zoals uit de verkenning blijkt heeft de Haarlemmermeer niet alleen te maken met de invloed van de stijgende zeespiegel maar ook met de aanvoer, beschikbaarheid en kwaliteit van water dat via de grote rivieren ons land binnenkomt en qua inlaat (Hollandsche IJssel) steeds kwetsbaarder wordt voor verzilting. Het lijkt zinvol hierbij het advies van de Commissie Veerman "Samenwerken met Water"² te betrekken met wellicht een update van de daarin gehanteerde klimaat scenario's .

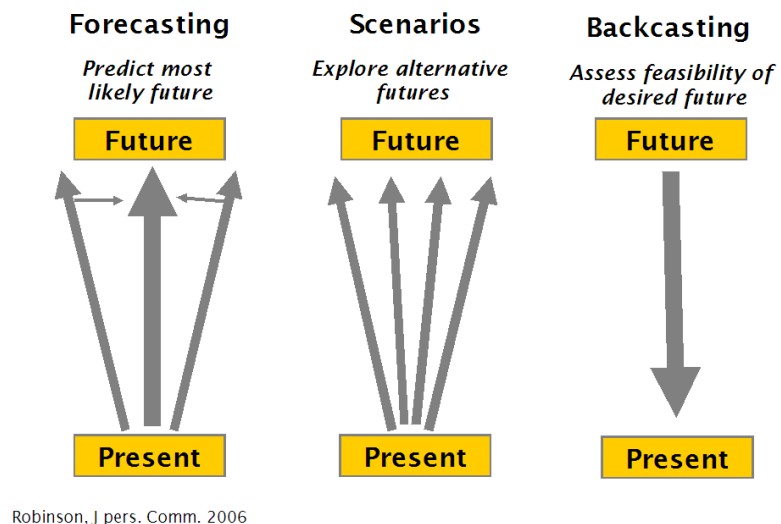
² Samenwerken met water, Bevindingen van de Deltacommissie, 2008

Planhorizon, fore- en backcasting

Vooruit kijken speelt in de ruimtelijke planning een belangrijke rol. Echter, hoe verder we in de tijd kijken, hoe flexibeler de meeste keuzes lijken te zijn. Toch zullen thema's reeds nu om een zekere richting vragen. E.a. hangt mede af van de informatie die nu beschikbaar is en de (ruimtelijke) impact van het onderwerp. Voor de meeste thema's is heel ver vooruitzien ook niet echt mogelijk want de prognoses en trend beschrijvingen gaan niet veel verder dan 2020-2030 maar bij thema's als water en klimaatbestendigheid wordt al veel verder gekeken.

De prognoses en scenario's richten zich daarbij al op 2050 en verder (zoals 2100 in de rapporten van de Commissie Veerman). Dit pleit er voor vanuit de toekomstscenario's terug te kijken naar het heden en vervolgens zodanig te structureren en reserveren dat meerdere oplossingen mogelijk blijven en dat andere niet onmogelijk worden gemaakt (b.v.

reserveringen voor infrastructuur en waterberging op de lange termijn). Dit heet "Backcasting" i.p.v. "Forecasting" waarbij vanuit het heden een toekomstig "eindbeeld" wordt geschetst. E.a. wordt met in het bijgaande schema geïllustreerd. Met name scenario 3 (max. laadvermogen van de polder) biedt hiertoe goede aangrijpingspunten.



Speelveld Structuurvisie en planMER is gelijk

De in de ruimtelijke scenario's beschreven ontwikkelingen vormen het speelveld. Worden nieuwe projecten en ontwikkelingen tussentijds (d.w.z. tussen het voorontwerp en het aan de gemeenteraad voor te leggen ontwerp) aan het Structuurvisie Ontwerp toegevoegd dan zullen die (eventueel aanvullend) ook deel moeten uitmaken van de planMER –studie. Een evenwichtige afweging is anders niet mogelijk.

4.4 Detailniveau

De structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling tot 2030. Het abstractieniveau van het planMER wordt hierop afgestemd. Uitspraken in een structuurvisie zijn op een hoger abstractieniveau dan in een bestemmingsplan of deel structuurvisie zoals die voor Hoofddorp. Het Voorontwerp stelt dat de Structuurvisie Haarlemmermeer een hoofdstructuur en een samenhangend kader voor het ruimtelijk beleid in de komende

decennia formuleert en niet gezien moet worden als uitvoeringsplan met een vaststaand eindbeeld.

In veel gevallen zal daarbij een kwalitatieve benadering met een proportionele invulling voldoende zijn (bv 50% van ...of te vergelijken met). Voorspellingen zullen afhankelijk van het thema een meer of minder visionair karakter hebben; voor sommige aspecten zijn namelijk momenteel al veel gegevens en inzichten voor handen. Waar mogelijk en zinvol zal gewerkt worden met kwantitatieve gegevens. Dit is echter afhankelijk van de beschikbaarheid van data en modellen. Begrippen als “zeer veel”, “weinig”, “matig”, “slecht” moeten in de effectbeschrijving zoveel mogelijk vermeden worden.

4.5 Beoordelingscriteria

In het planMER worden de ontwikkelingsscenario's op basis van een brede set aan criteria beoordeeld en vergeleken. Gezien het abstractieniveau is ervoor gekozen om de milieueffecten en milieudoelen op het niveau van relevante thema's van de lagenbenadering te beoordelen. De uitwerking in thema's is toegesneden op de (ruimtelijke) onderwerpen die aan de orde komen in de structuurvisie. Qua doelbereik ofwel de mate waarin “gewenste effecten” worden bereikt met deze Visie, wordt o.m. bezien in hoeverre de scenario's de duurzaamheidsambities die in voorontwerp zijn geformuleerd, schragen.

Tijdens een expertmeeting op 20 augustus 2009 in Hoofddorp is vanuit inhoudelijke invalshoeken gekeken naar duurzaamheidsaspecten voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de Haarlemmermeer. De resultaten van de expertmeeting geven antwoorden op de vraag welke onderwerpen moeten minimaal worden meegenomen in de planMER? Dit leidde tot navolgende aandachtsvelden/thema's:

Water & Groen

- een duurzaam robuust watersysteem met voldoende waterbergingscapaciteit en duurzame omgang met verzilting en kwel;
- de maakhistorie van de Haarlemmermeer aanwenden voor een betekenisvolle inrichting en het creëren van identiteit;
- transformatieopgave naar een polder met afwisselende landschappen;
- buitengebied koppelen aan steden en dorpen: een complementaire inrichting.

Energie

- een compact stedelijk gebied met functiemenging op twee schaalniveaus;
- het stedelijk gebied moet op den duur CO2 neutraal worden;
- inzet in de volle breedte van duurzame energie;
- het energienetwerk in de Haarlemmermeer moet gericht zijn op de toekomst;
- multifunctioneel benutten van water en groen;
- regie op de ondergrond.

Mobiliteit en verstedelijking

- samenhang tussen woon/werkmilieus- verdichting/uitleg – (OV)bereikbaarheid;
- verknoping van netwerken op verschillende niveaus en centrumvorming/positie van knooppunten binnen die netwerken;
- versterking van eigen identiteit van de polder en onderdelen van de polder met onder andere openheid – verstedelijking en identiteit van de kernen (Ringvaart);
- de ontwikkeling van Schiphol.

Deze studie heeft de inhoudelijke bouwstenen opgeleverd voor onderhavige concept notitie R&D. Ook is de studie betrokken bij het opstellen van het voorontwerp.

Bij de analyse van de effecten in het planMER gaat het om de beoordeling van verschillende thema's. Per thema zijn aspecten te benoemen die we onderscheidend achten voor dat thema. In de planMER worden de alternatieven met elkaar vergeleken. Op basis daarvan worden de effecten vergeleken en kan beoordeeld worden in hoeverre die zich (in positieve /negatieve zin) onderscheiden van elkaar en of het scenario een meer sturend dan wel volgende aanpak voor het desbetreffende thema mogelijk maakt. Wordt bijvoorbeeld op lange termijn de verzilting onvermijdelijk geacht en omarmd of wordt vooralsnog alleen op afremmen ingezet.

De effectenbeoordeling brengt in kaart wat de mogelijke gevolgen zijn als de alternatieven verder ontwikkeld worden. Voor een aantal thema's/aspecten gelden criteria vanuit beleidsdoelstellingen (we willen 30% CO₂ reductie, halen we dat in het voorliggende alternatief?). Bij de beoordeling gaat het niet zozeer om de precieze omvang van de effecten, maar om de aard van de mogelijke effecten en de vraag in welke deelgebieden deze kunnen optreden. Zoals gesteld onder detailniveau zal de beschrijving van de effecten vooral kwalitatief van aard zijn. Het beoordelingskader zal mede aan de hand van de zienswijzen en adviezen op deze notitie nog nader worden uitgewerkt, zodat in het eindrapport de relevant gebleken effecten kunnen worden weergegeven. In de bijlage is een eerste proeve van een dergelijk beoordelingskader uitgewerkt. Uiteraard kan dit pas na het eerder omschreven advisering- en raadplegingstraject voor deze notitie zijn definitieve beslag krijgen.

4.6 Vervolg

Onderhavige notitie zal worden opgenomen in het communicatieproces rond het voorontwerp. Het bepalen van de scope van de planMER oftewel "reikwijdte en detailniveau" vormt de komende weken een onlosmakelijk deel uit van het verdere proces. Voor raadpleging en advies is 6 weken uitgetrokken. De onderhavige versie dient slechts als eerste handreiking daartoe. Pas nadat deze raadpleging voltooid is kan de gemeenteraad tot vaststelling van de definitieve notitie R&D overgaan en volgt de aanbesteding van de eigenlijke (plan-)Milieu Effectrapportage.

Overzicht in aanpak variaties binnen thema's en mogelijk beoordelingscriteria

Thema's	Aanpak variatie	Aspecten	Duurzaamheidsindicatoren /beoordelingscriteria
Klimaat adaptatie (klimaat bestendigheid)	Sturend of Volgende	Mate van verzilting en/of waterberging Mate van klimaatgerichte inrichting stedelijk gebied (gevels, overstekken, dichtheden) Schaduwrijk groen en de ruimte en andere bergingsmogelijkheden voor water binnen en buiten de stad	- chloride gehalte (zie verzilting) - neerslagoverschot/ aanvoer debiet - geschatte temperatuursprong op warme dagen t.o.v. het buitengebied (hitte stress) - oppervlakte schaduwrijk groen
Verzilting	Omarmend	Autonome proces van verzilting toelaten en aanpassen ruimtegebruik, brakke en zoute milieus als kwaliteiten benutten: unieke flora en fauna en zilte teelten.	- Zoutconcentratie in grondwater (kalium, natrium, magnesium, calcium) - Grootschalige grondwateronttrekkingen - Kwel - Verdroging - Biodiversiteit - Vernietiging / verstoring leefgebied
	Afremmend	Proces van verzilting door waterhuishoudkundige maatregelen (spoelen, optimale inzet regenwater) bestrijden, huidige ruimtegebruik (landbouw, natuur, groen in stad) handhaven	
Energie /CO ₂ reductie (mitigatie)	Sturend	Optimaal plannen voor energiebesparing, uitwisseling warmte-koude en toepassen duurzame energie	- Mate van besparing c.q. vermindering extra behoefte - Reductie CO₂ uitstoot - Aandeel duurzame energie
	Volgend	Energie optimaal inpassen in plan	
Verstedelijking & mobiliteit	Duurzaam als vertrekpunt	Langzaam verkeer en (bestaand) regionaal HOV en ketenbenadering als drager voor locaties wonen, werken, voorzieningen en attracties met veel bezoekers; Hoge mate van functiemenging; Versterken knopen van een selectief aantal knooppunten;	- CO₂ uitstoot naar modaliteit; - Aantal inwoners binnen X afstand/tijd van halte HOV/c.q. overstap knoop - Aantal arbeidsplaatsen binnen X afstand/tijd van OV halte - Verschuiving model split 2010 – 2030 - Verschuiving energiedragers verkeer 2010-2030 (bv hybride en elektrisch auto's) - Aantal geluidbelaste woningen
	Gebundelde deconcentratie	Regionaal woningbouwprogramma als vertrekpunt (groene milieus);	

		Versterking kernen; Handhaven kwaliteit autobereikbaarheid; Verbetering kwaliteit langzaam vervoer en OV Ketenmobiliteit	- Uitstoot fijnstof e.d. door verkeer - Vermindering congestie hoofdwegennet - toename onderliggende wegennet - Ruimte gebruik parkeren
Waterberg ing	Sloten/tocht en	Vergroten waterbergingscapaciteit door stelsel van sloten en tochten	- Bergingscapaciteit (piek en seizoen) - Deklaagweerstand (gelijkblijvend /afnemend) - Recreatief medegebruik water - Flexibiliteit peilbeheer - Waterkwaliteit - Volume en oppervlakte water stedelijk gebied
	Plassen	Vergroten waterbergingscapaciteit door aanleg plassen	
	Bassins	Ondergrondse berging Waterbakken	
Openheid landschap	Haarlemme meer als één open landschap	Droogmakerij als ultiem landschap nastreven in gehele polder: open, strakke verkaveling	- openheid en beslotenheid landschap - overgang landschappen - landschappelijke diversiteit - landschappelijke verrommeling - samenhang water- en groenstructuren - herkenbaarheid droogmakerij -
	Gecomparti menteerd landschap	Benadrukken en versterken diversiteit aan voorkomende landschappen: oud en nieuw, druk en rustig, open en gesloten	
Cultuurhist orie	Visuele ruimtelijke kenmerken	Linten Karakteristiek boerderijen Ringvaart Stelling van Amsterdam	- Bedreiging verschijningsvorm - Bedreiging potentie vindlocaties - Bedreiging aardkundige waarden /monumenten