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:

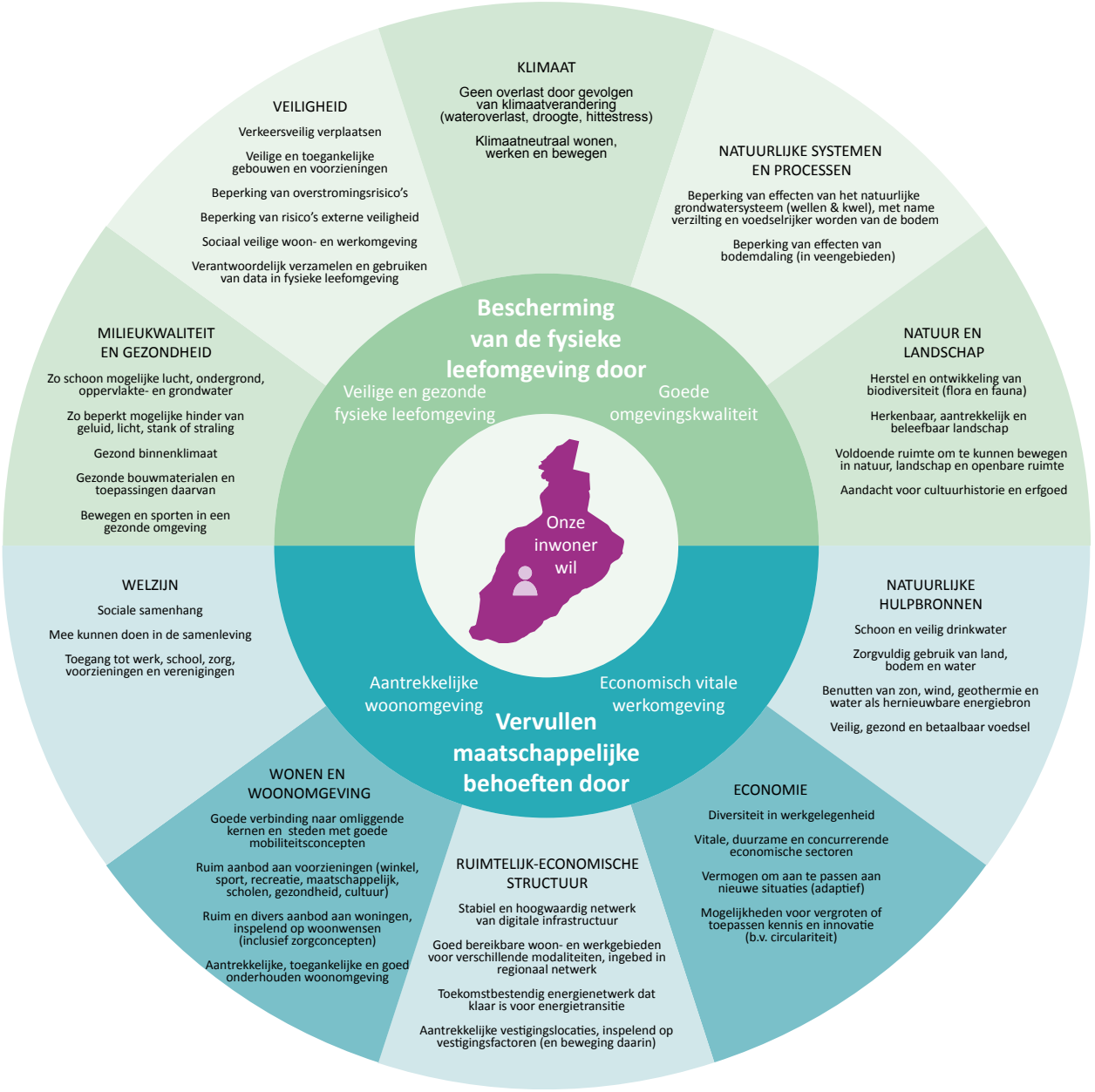
- Draagt de beslissing bij aan wat we met elkaar willen bereiken?
- Leidt de beslissing tot een verbetering van de kwaliteit van onze leefomgeving? Ook op de langere termijn?

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.

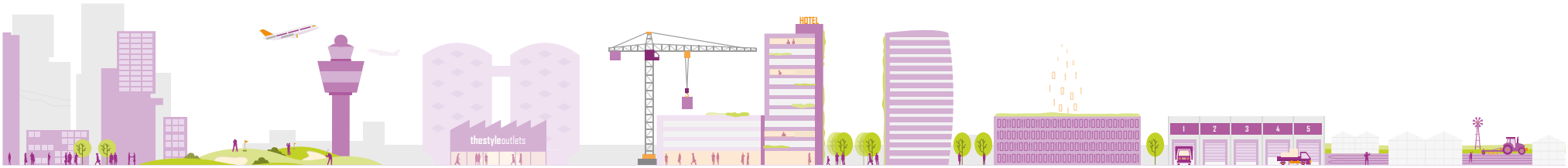
### In gesprek over de omgeving

**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**

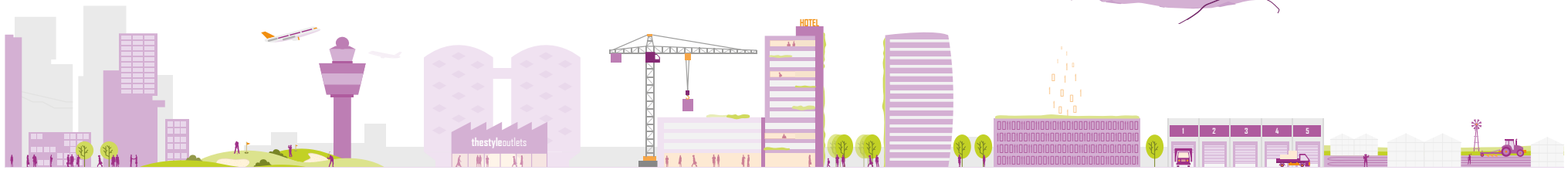
Het merendeel van de arbeidsplaatsen bevindt zich aan de oostzijde van Haarlemmermeer; de Oostflank. De locaties hierhebben de potentie om een schaalsprong te maken in internationale oriëntatie. Zo dragen ze bij aan de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Voorwaarde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

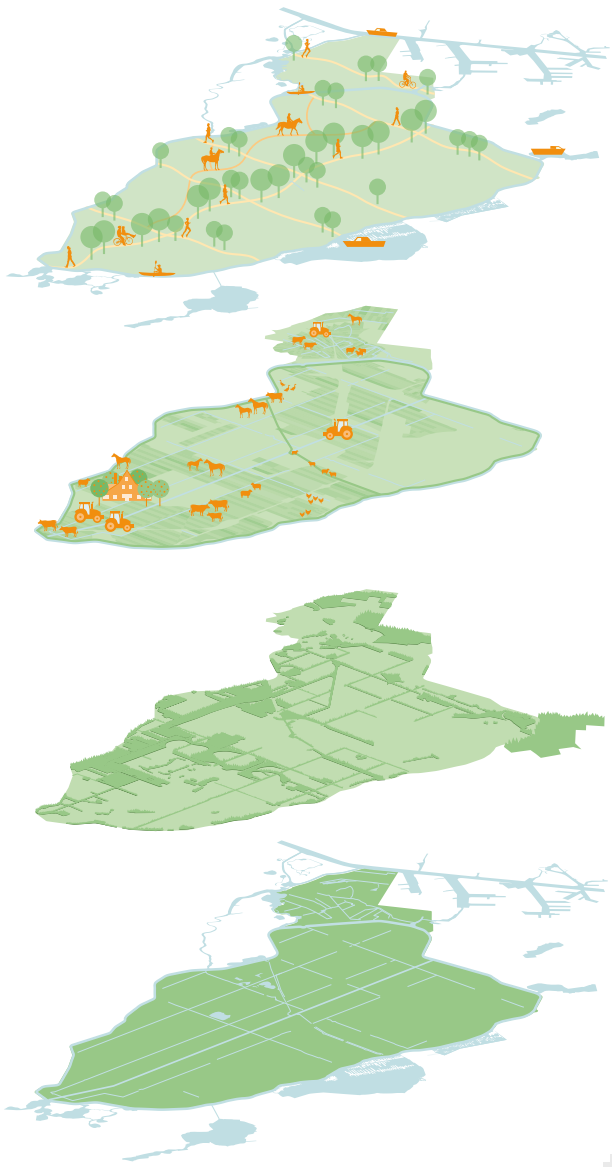
**Uniek in de regio, uniek voor de regio**

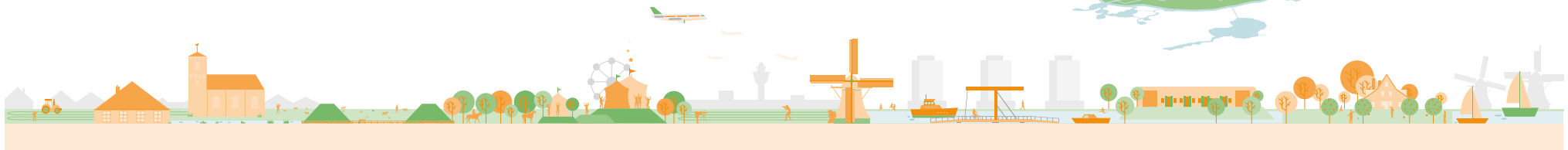
Wij streven naar het koesteren, versterken en uitbouwen van de unieke positie van ons landschap, ook voor de regio. Door ruimte voor voedsel en vergezichten te houden, maar ook door een beleefbaar landschap met natuur, water en erfgoed. Agrariërs hebben een rol als beheerder en hoeder van een beleefbaar 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.

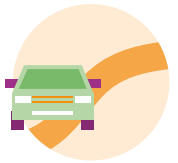
**Fysieke netwerken bundelen**

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**



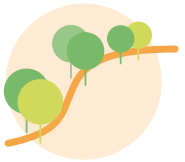
Mobiliteitsnetwerk



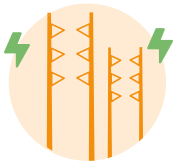
Luchtvaart netwerk



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**

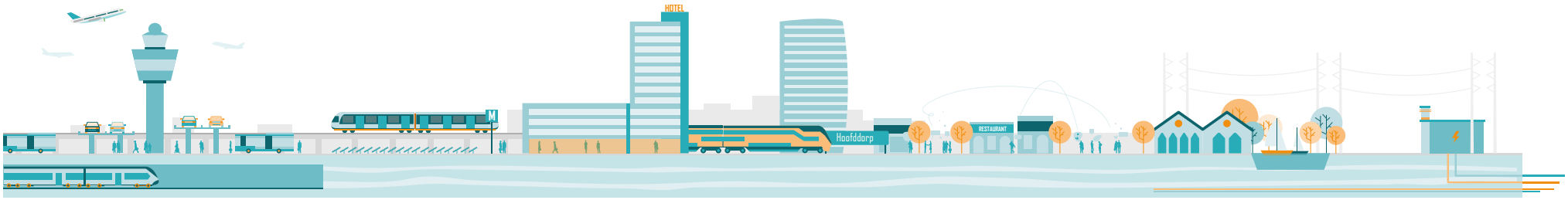

Familie


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



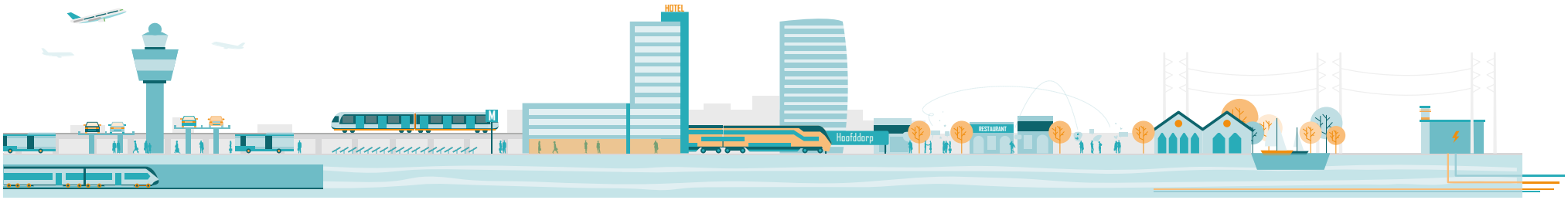

De cloud



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**

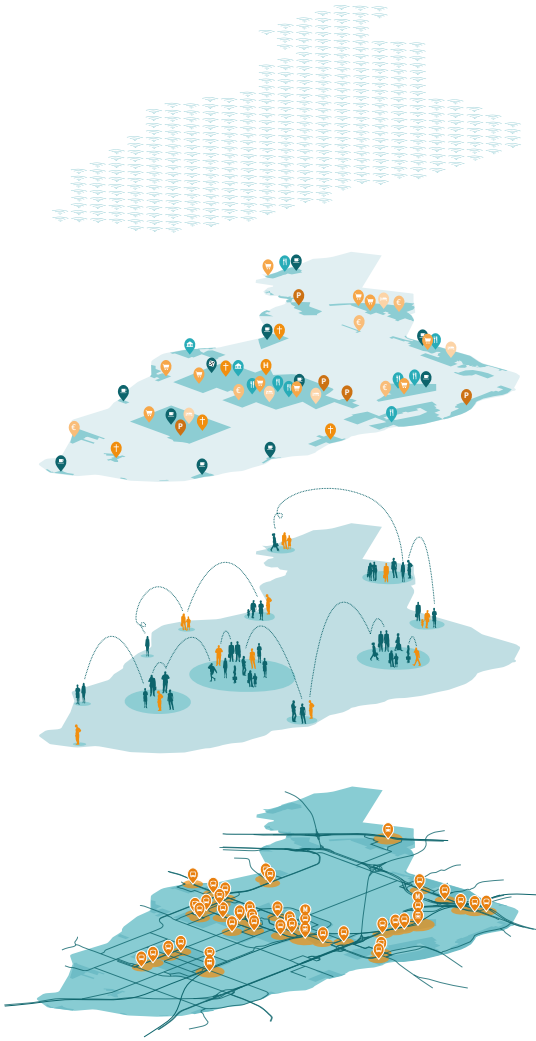
Waar meer netwerken samen komen ontstaan knopen, waar uitwisseling plaatsvindt. De knopen hebben een bepaalde 'vervoerswaarde' en 'plaatswaarde'. Als de plaatswaarde toeneemt ontstaat er een plek die sociaal maatschappelijk waardevol is. Dit zijn de plekken waar handel en geplande en toevallige ontmoetingen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

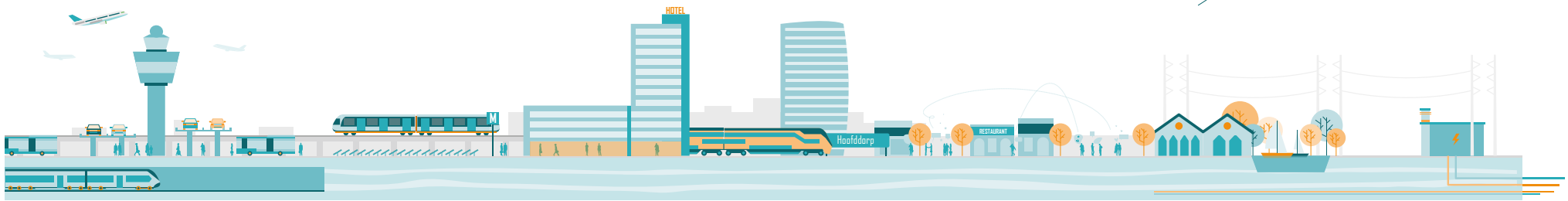
We willen onze knooppunten strategisch positioneren in netwerken. Dit versterkt onze positie in het regionale netwerk en daarmee onze economische positie. In de knooppunten worden virtuele en fysieke netwerken met elkaar verknoopt. Denk aan een werkplek nabij een halte in een omgeving met meerdere voorzieningen.
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

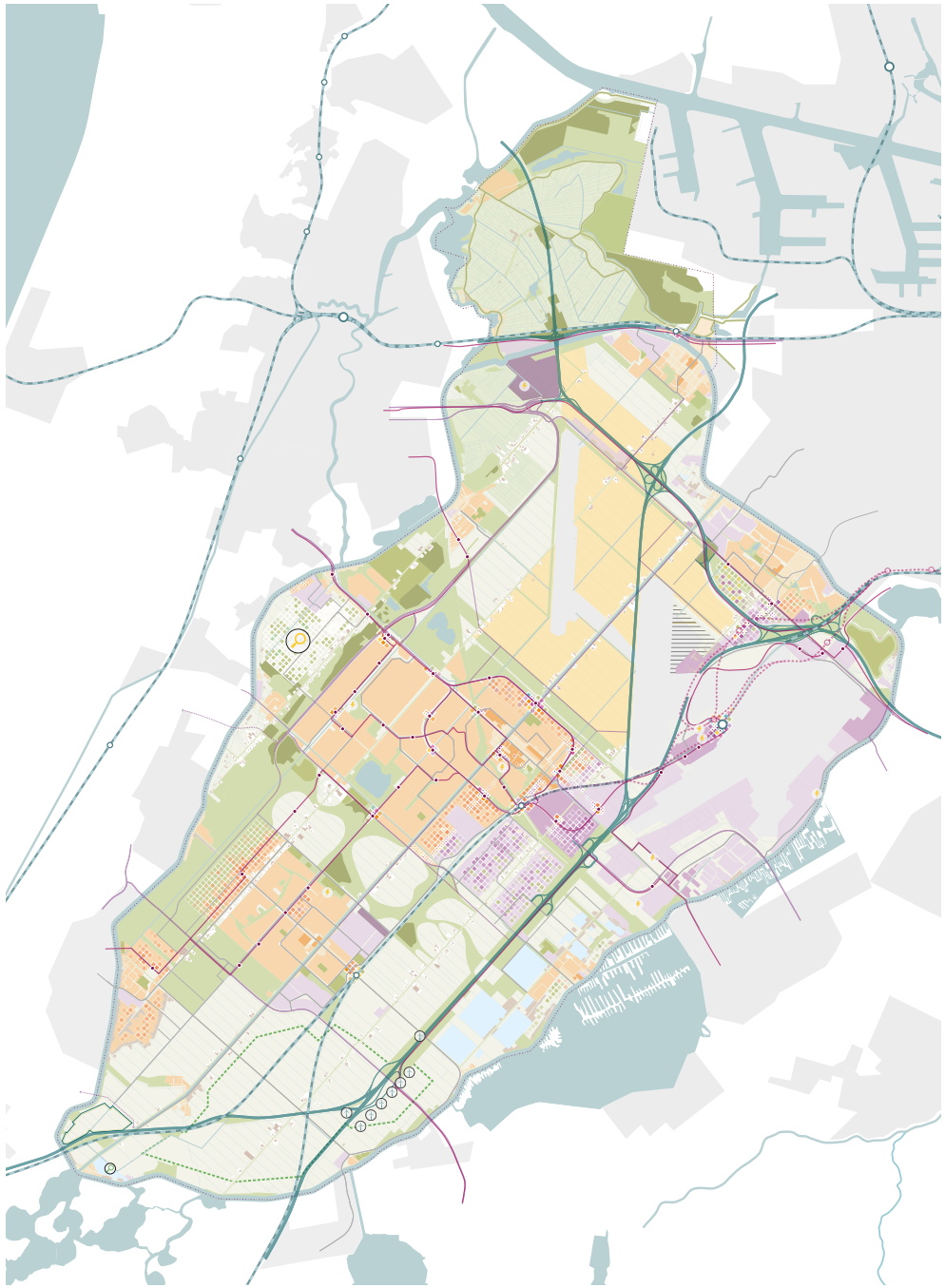
- landelijk
- centrum dorps
- stedelijk centrum
- stedelijk plus
- functiemix / verdichting rond knooppunt
- toekomstig groen
- gebied in onderzoek voor wonen en groen
- mogelijke transformatie naar recreatie

## 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.

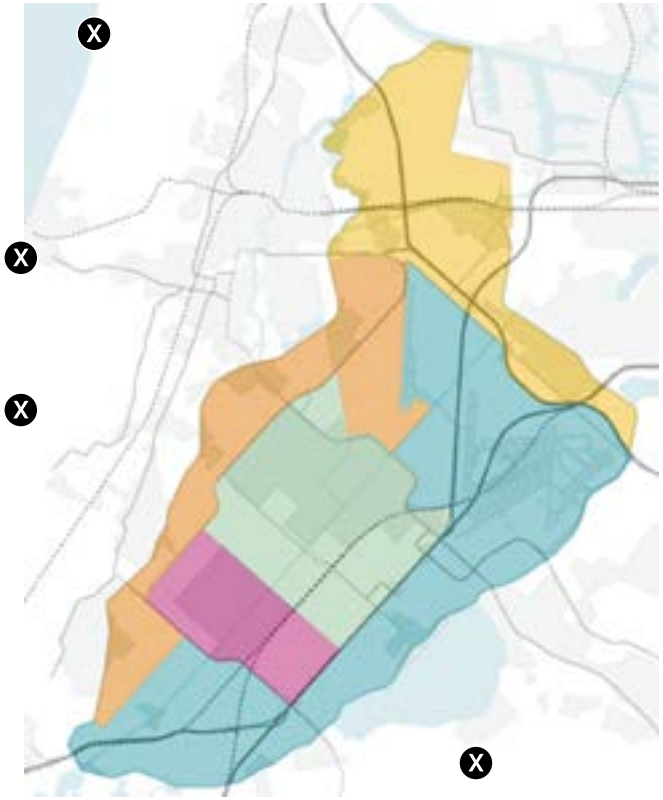
We hebben deze inbreng vertaald in opgaven voor de toekomst en aangevuld en verrijkt met bestaande en nieuwe inzichten. In onze programma's werken we verder uit hoe we deze opgaven concreet kunnen maken. Lees en bekijk per gebied wat op hoofdlijnen nodig is.

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?

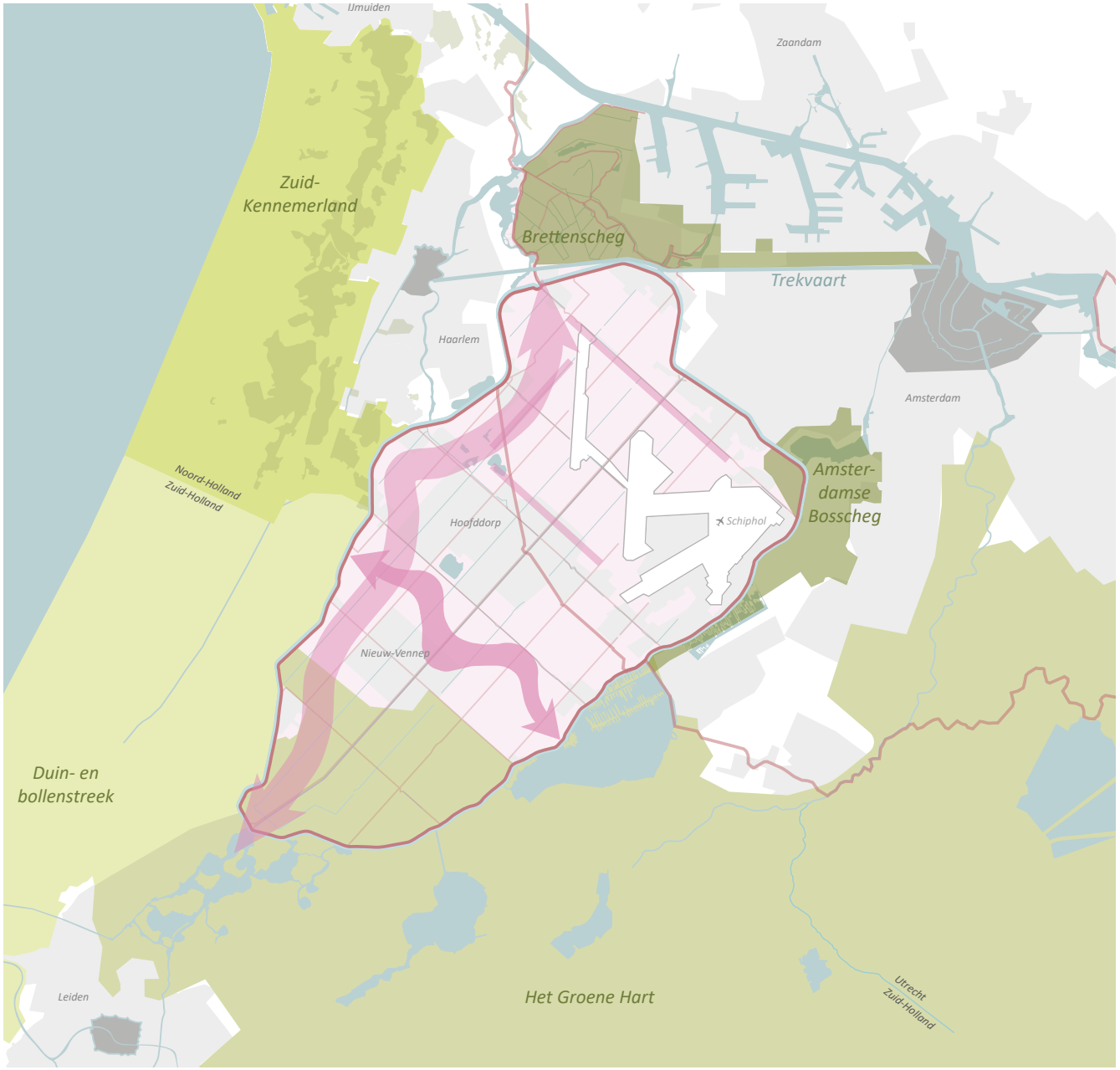
De MRA wil haar internationale concurrentiepositie behouden en waar mogelijk versterken. Daar is een schaalsprong voor nodig op het gebied van verstedelijking en mobiliteit.

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.

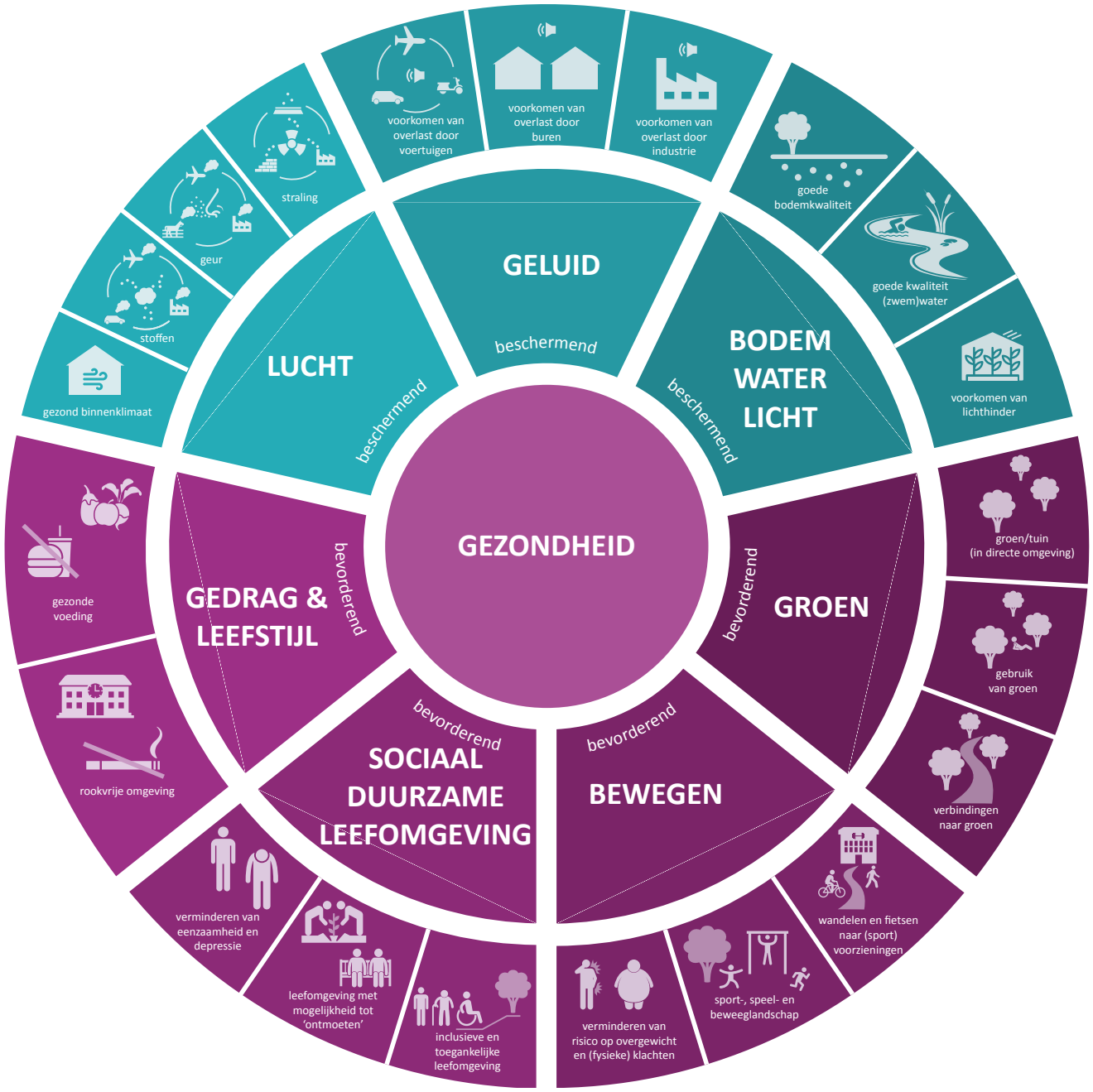
# Gezondheid

## 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.<br>Voorkomen opbarsting bodem en ontstaan wellen bij ruimtelijke ontwikkelingen (bodem vormt niet doorlatende laag).<br>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.<br>Slimme functiecombinaties maken.<br>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.<br>Terugloop van organisch stofgehalte in bodem voorkomen (maakt dat bodem beter regenval verwerkt of droogte doorstaat).<br>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. |
| **Productie** | | |
| Gewasproductie | Natuurlijke hulpbronnen, klimaat, milieukwaliteit, gezondheid | Voorkomen van erosie, vervuiling grondwater, emissies naar milieu door verkeerde afstemming tussen bodemvruchtbaarheid en gewasproductie.<br>Goede afstemming leidt tot hogere opbrengsten en beperkingen in gebruik van meststoffen. |
| Voorraad drinkwater | Natuurlijke hulpbronnen | N.v.t. geen waterwingebied of grondwaterbeschermings-gebied.<br>Bij mogelijke toekomstige waterwinning mogen geen nadelige effecten optreden. |
| Voorraad grondwater | Natuurlijke systemen en processen, klimaat, | Zorgvuldig grondwaterbeheer. Verdroging voorkomen door waterberging.<br>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.<br>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 afval-watersysteem 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<br>  Droogtegevoeligheid verminderen<br>  Koele woon- en werkomgeving |  Beperken verzilting<br>  Anders omgaan met regen- en afvalwater<br>  Verminderen vuilemissie<br>  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.

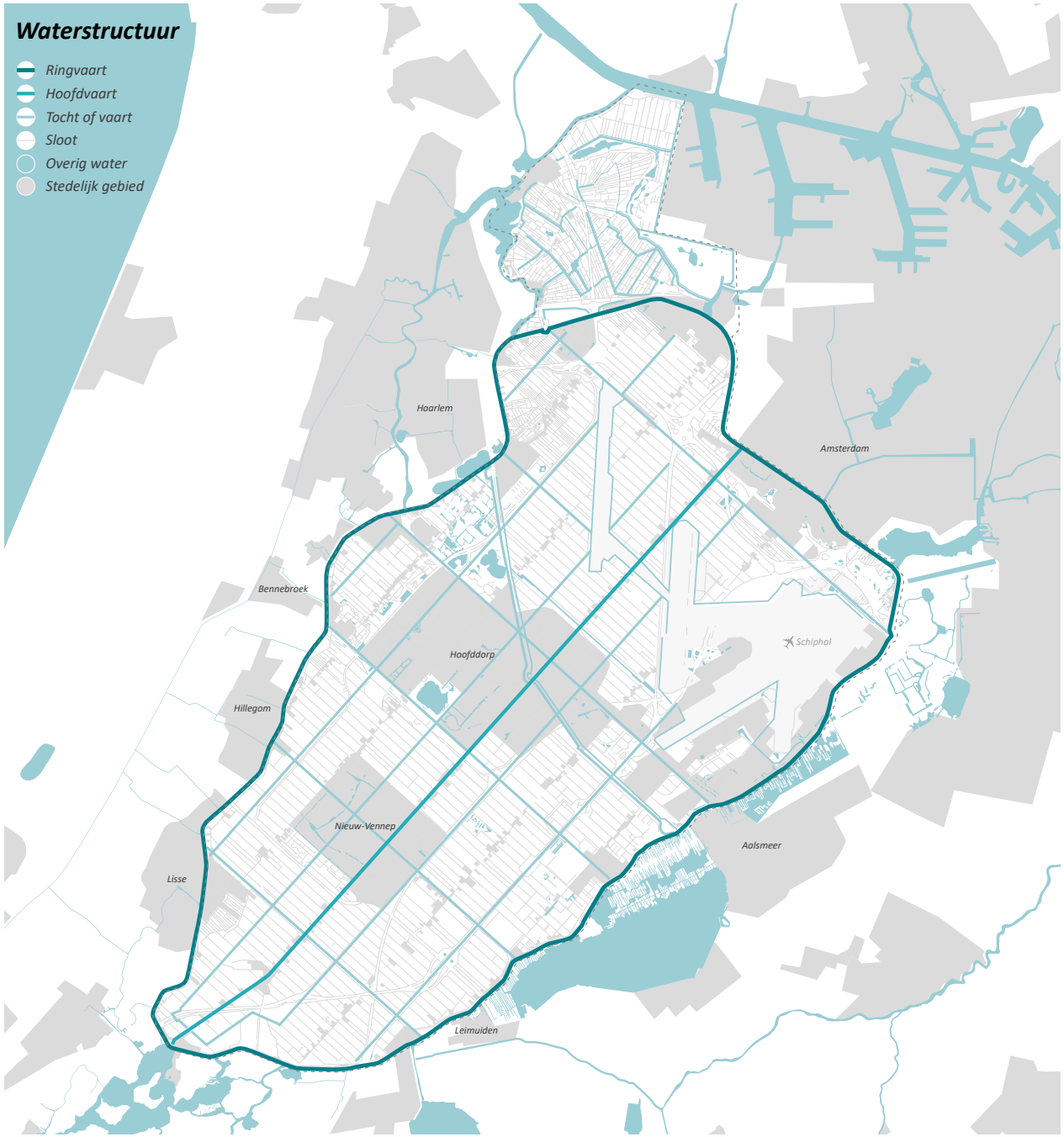
Grondwateroverlast beperken we door de nadelige gevolgen te monitoren, rekening te houden met grondwater bij nieuwbouw en waar nodig de aanleg van drainage. Het Hoogheemraadschap van Rijnland stelt eisen voor het compenseren van verhard oppervlak en adviseert over het opnemen van waterberging in bouwplannen.

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.

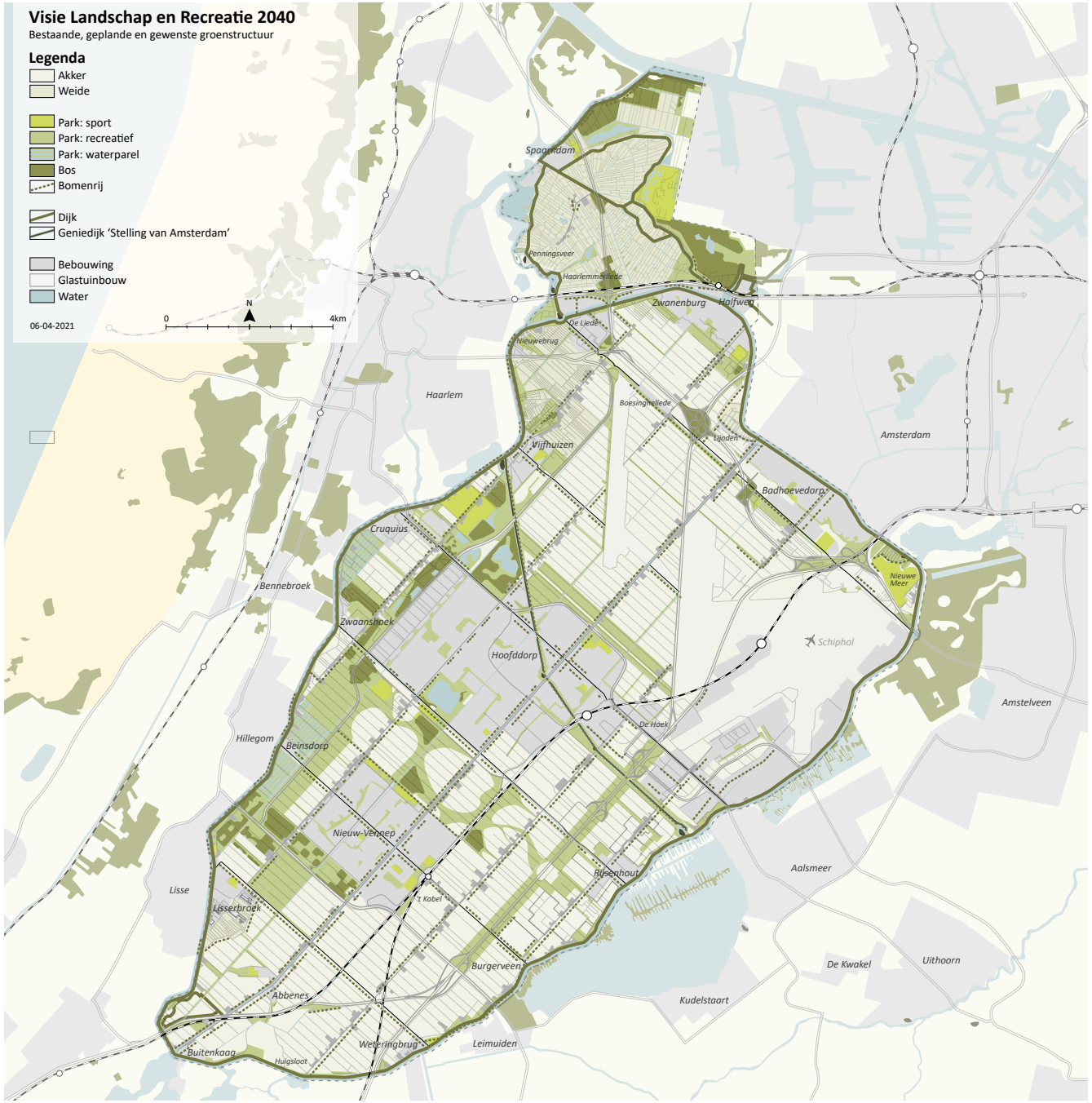
In de jaren 70 in de vorige eeuw is een begin gemaakt met de aanleg van recreatiegebieden voor bewoners van onze gemeente maar ook voor Haarlem en Amsterdam: recreatiegebied Spaarnwoude en de Houtrakpolder in het noorden, het Haarlemmermeerse bos in het zuiden. Vanaf eind jaren 90 gevolgd door Groene 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.



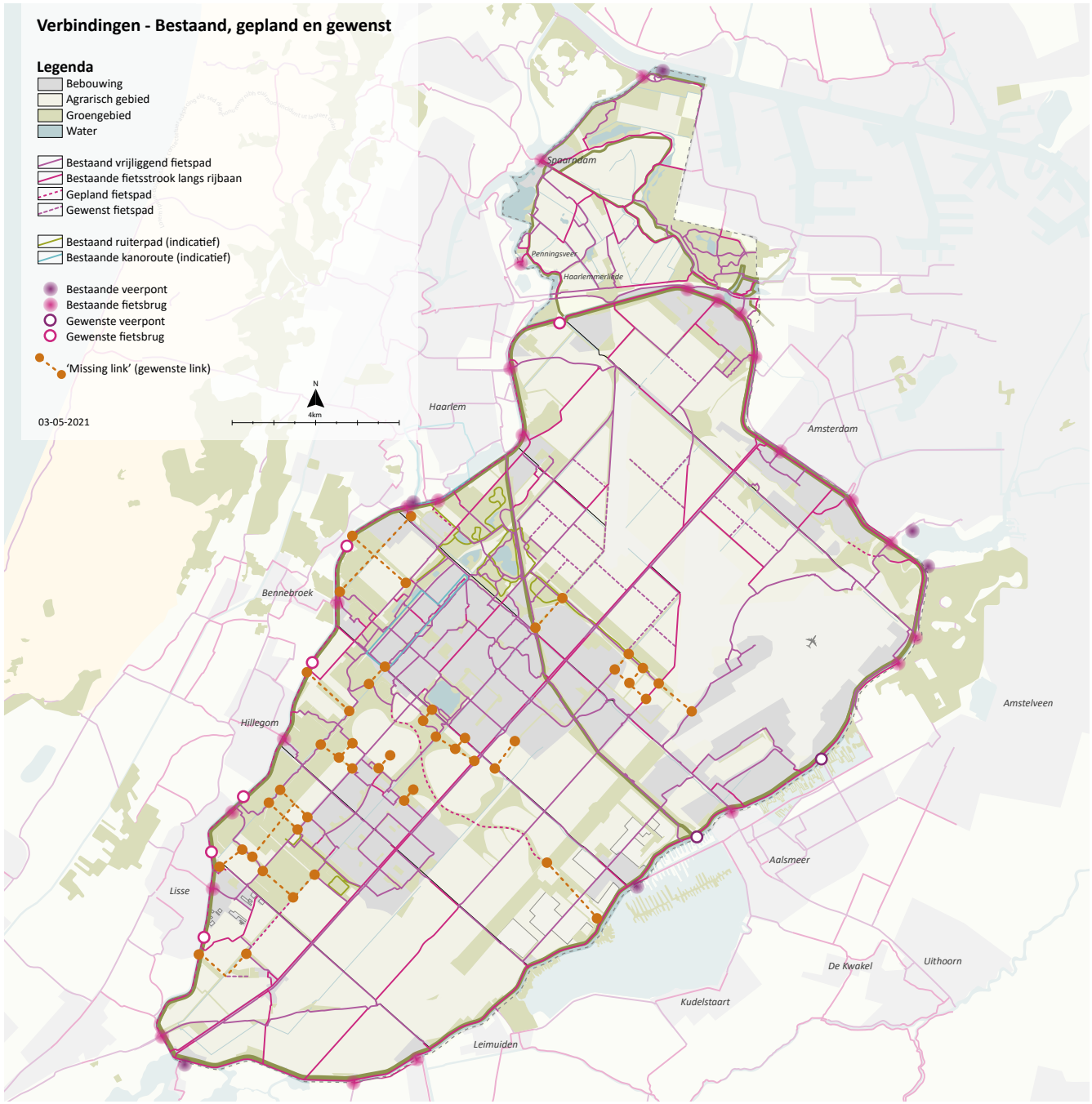
## Wat gaan we doen?

**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

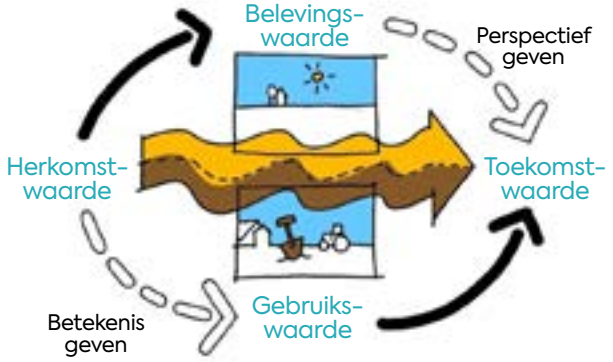
## Waar staan we? Wat is er aan de hand?

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

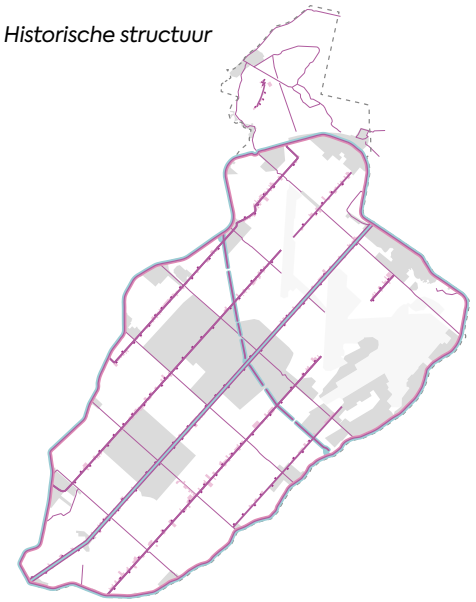
**Toekomstwaarde** is ook betrekkelijk eenvoudig te beredeneren. Is iets duurzaam, gaat het lang mee, of wordt het zelfs meer waard in de tijd? Hier ligt ook een duidelijke relatie met duurzaamheid, circulariteit en ecologische principes. Waardeontwikkeling is een vorm van groei die niet ten koste gaat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

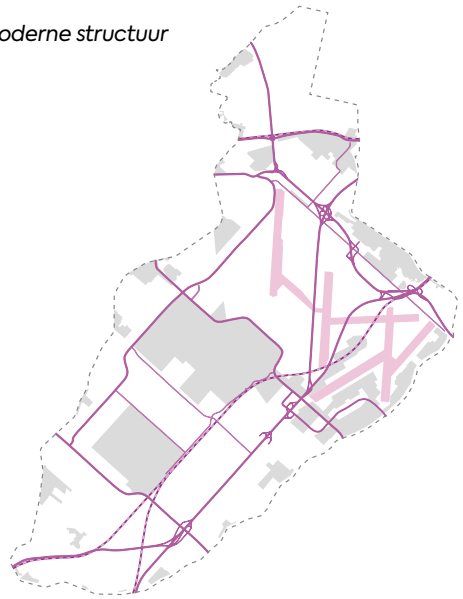
**Omgevingskwaliteit in Haarlemmermeer**

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.

### 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.

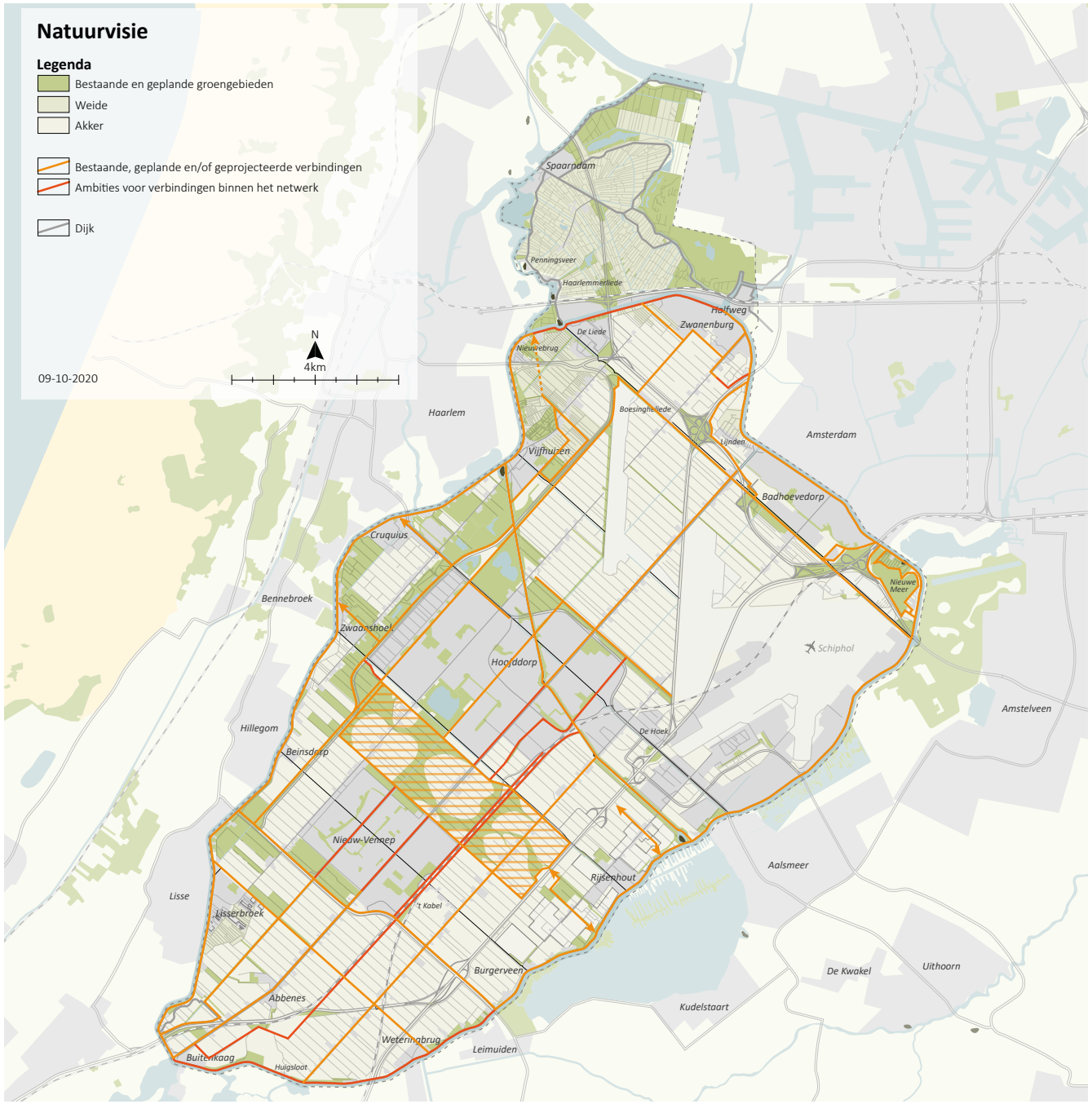
### Natura 2000

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.

- 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

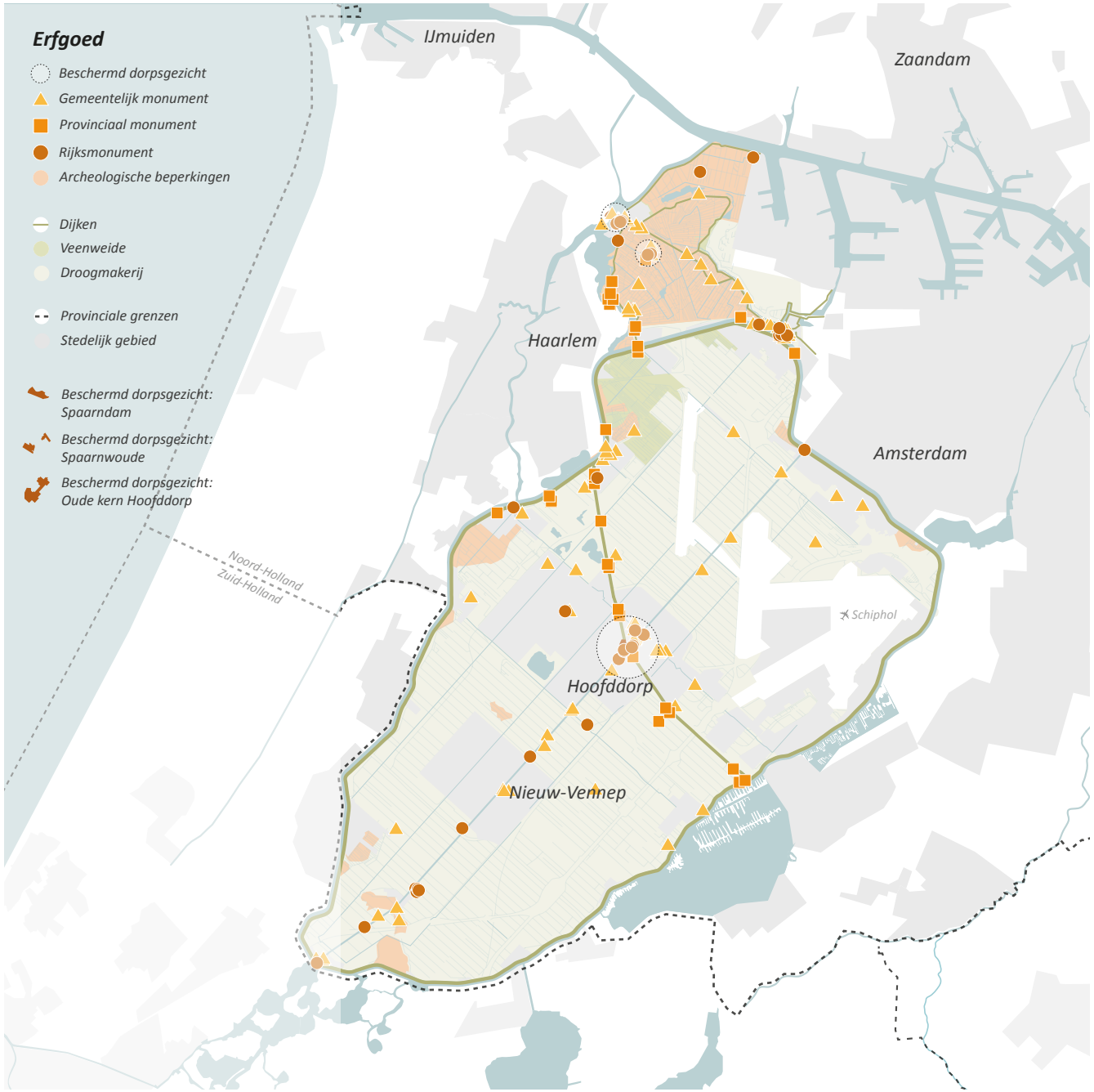
# Erfgoed

## 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?

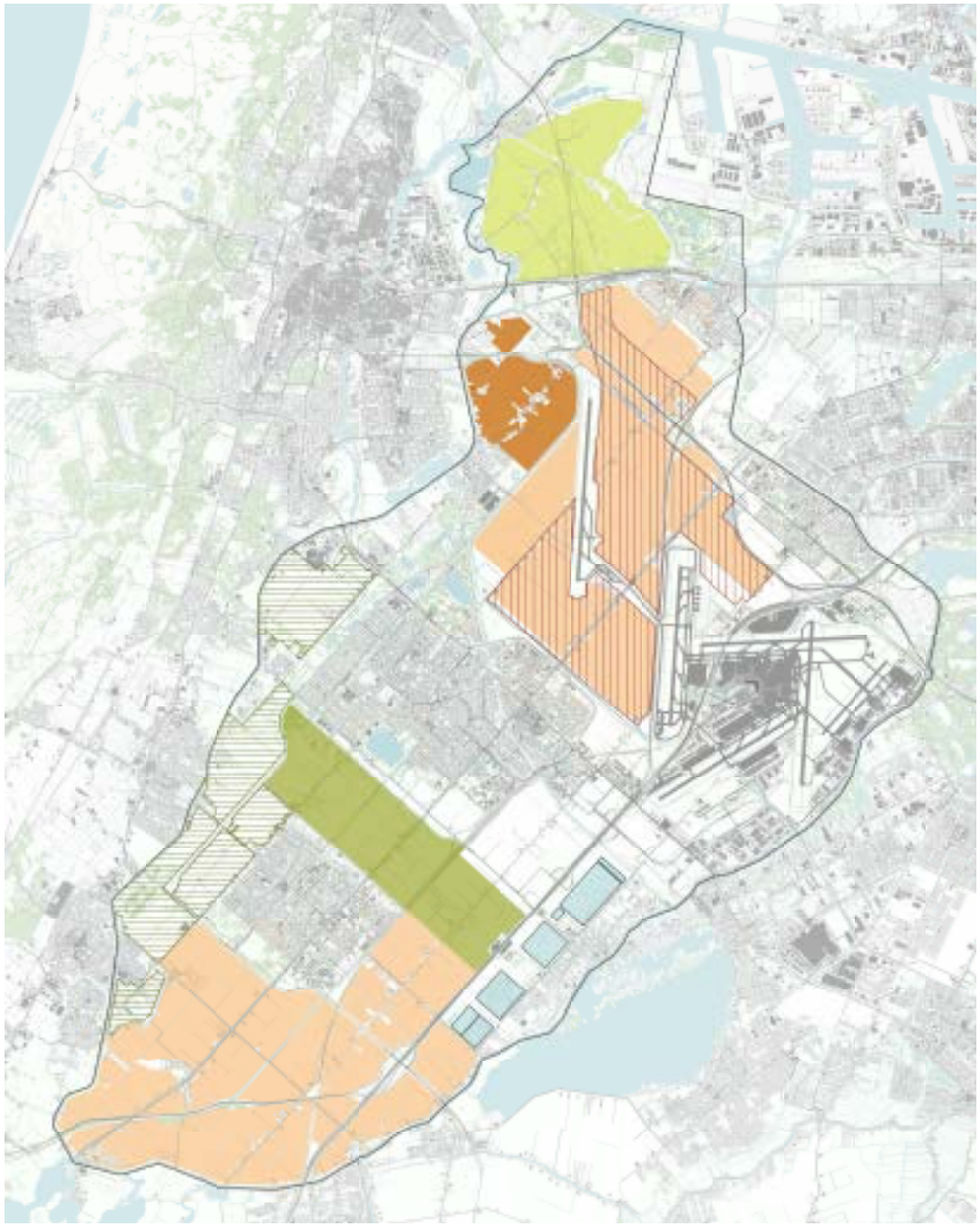
Vanzelfsprekend is dat de agrarisch ondernemers zelf aan het stuur staan van de ontwikkelingsstrategie van hun bedrijf. Zij bepalen zelf welke keuzes in hun bedrijfsvoering nodig zijn, waaronder keuzes zoals schaalvergroting, verbreding, beëindiging, specialisatie of verplaatsing. Wij faciliteren hen 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.



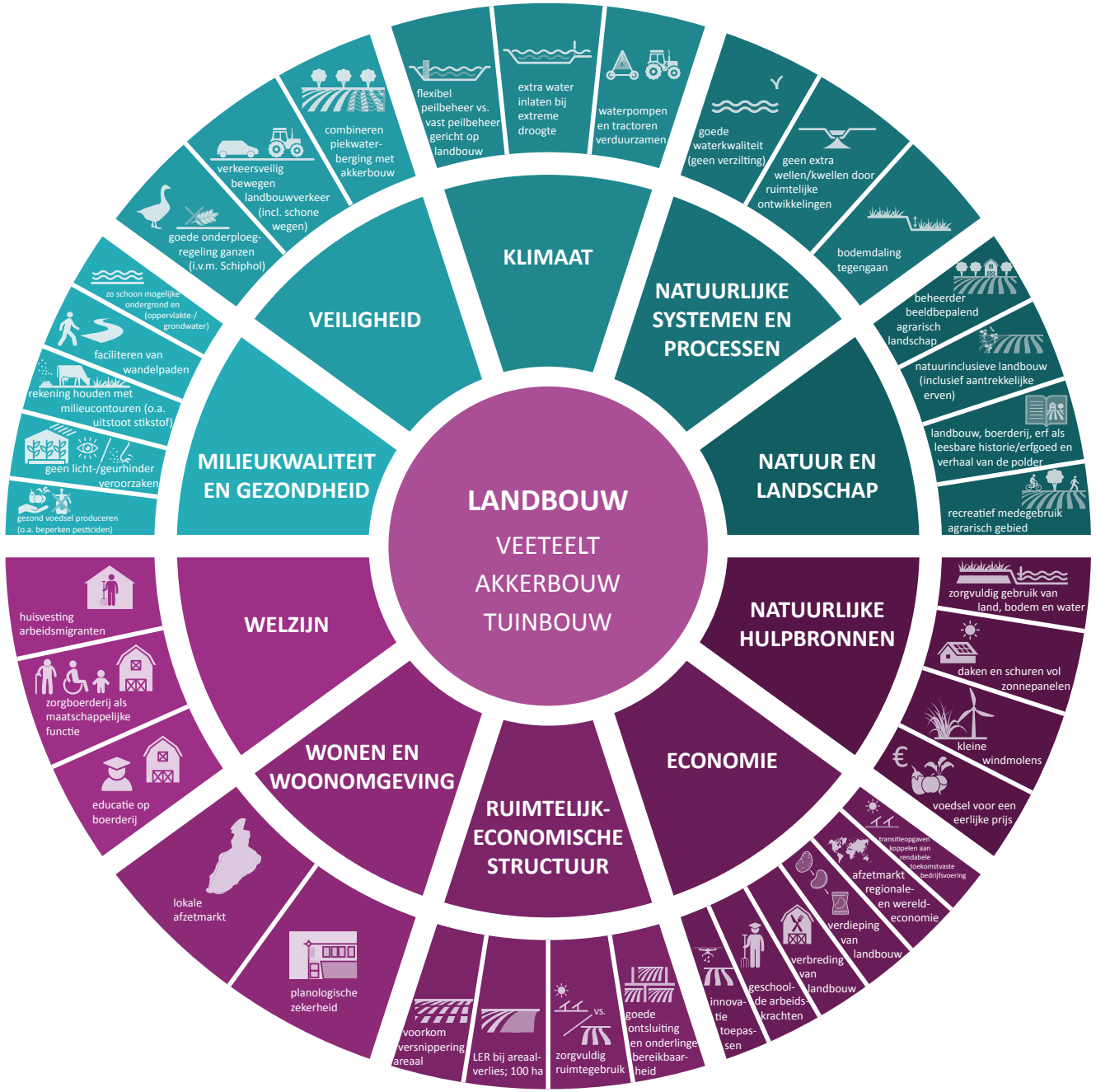
Ter behoud van de cultuurhistorische waarde van het landelijk gebied sturen wij op de beeldkwaliteit van de agrarische bedrijven en de omgevingskwaliteit en belevingswaarde van het landschap. Zo mogelijk adviseren wij over subsidiemogelijkheden, bijvoorbeeld voor het terugbrengen van de oorspronkelijke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

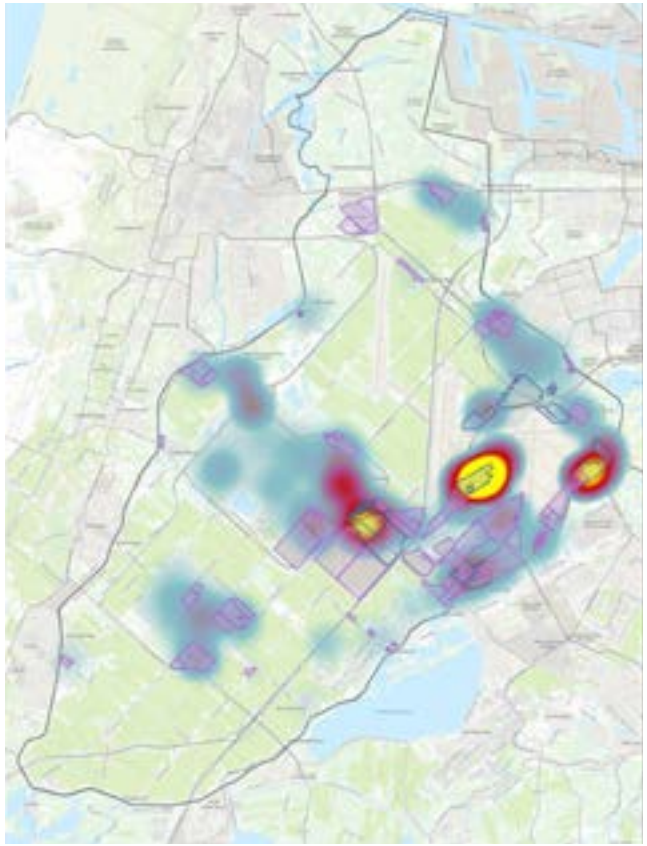
# Economie

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

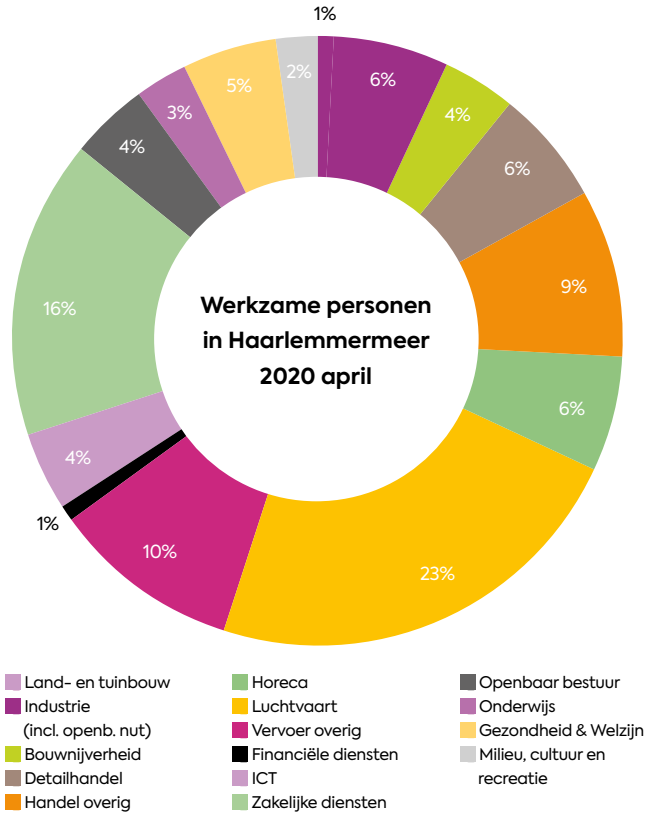


*Zicht op terras en openbare ruimte werkgebied Park 2020 in Hoofddorp.*

## 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.*

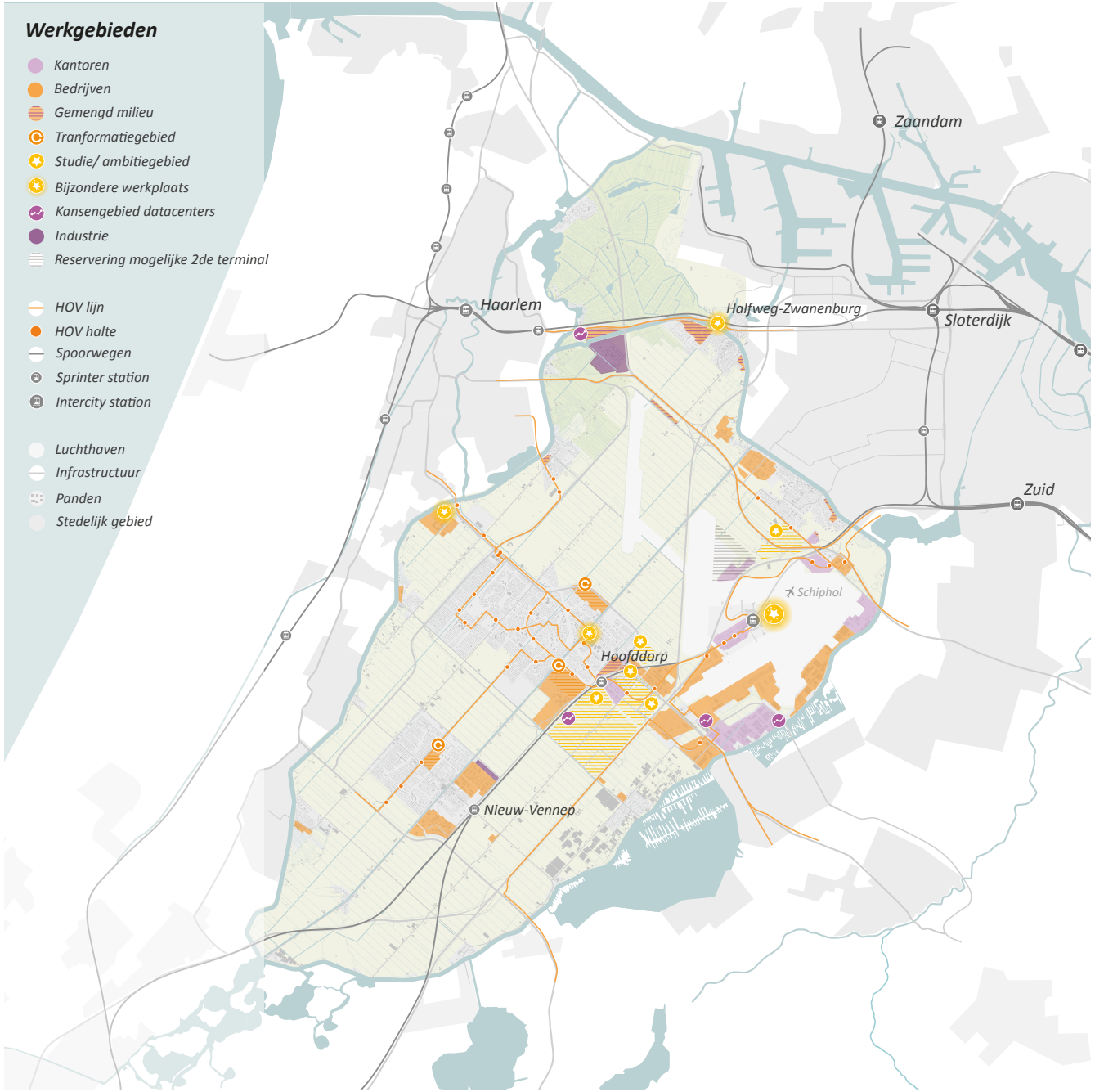
## Wat is daarvoor nodig?

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

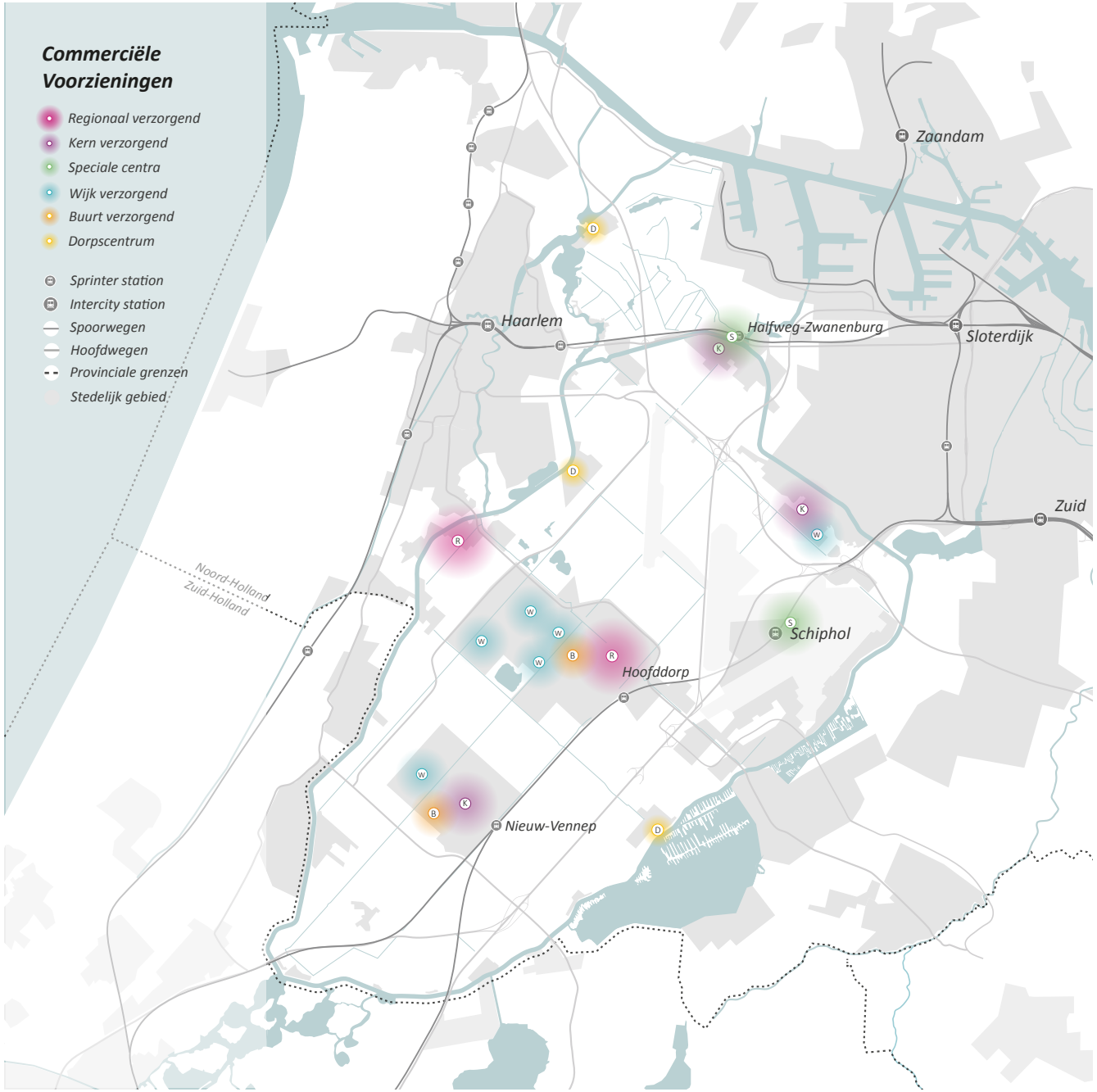
bestaande voorzieningencentra op ruime afstand (meer dan twee autokilometers) liggen, of bij omvangrijke woningbouw (plan met minimaal ongeveer 7.000 inwoners op termijn). Ook het type woningbouw of woonmilieu (bijvoorbeeld hoogstedelijk versus landelijk) speelt een rol bij de afweging voor nieuwe (centrum-) 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?

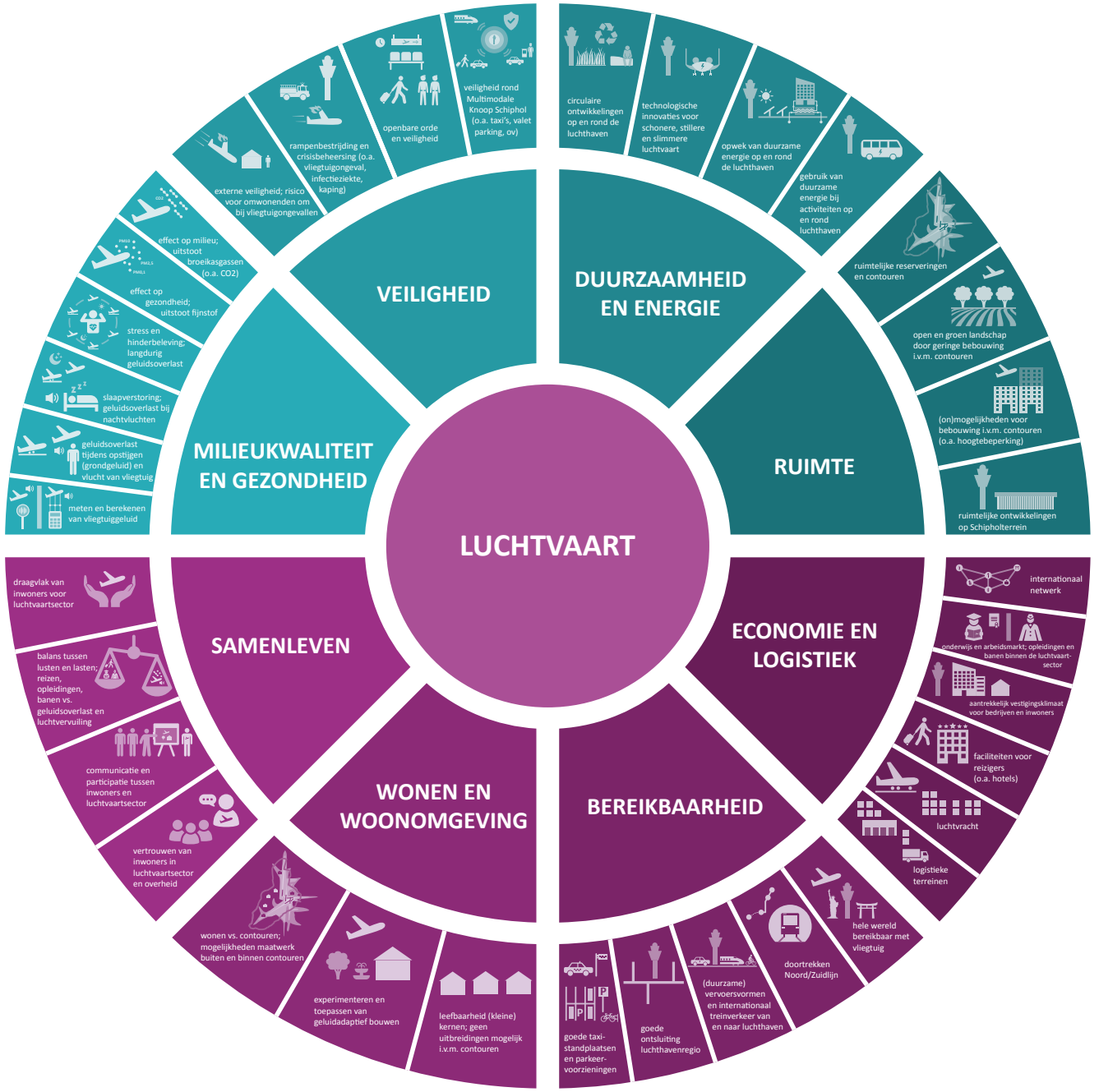
De coronacrisis heeft grote gevolgen voor de luchtvaartsector. Zie het kader voor een toelichting hierop.

### 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 ($CO_2$, 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.

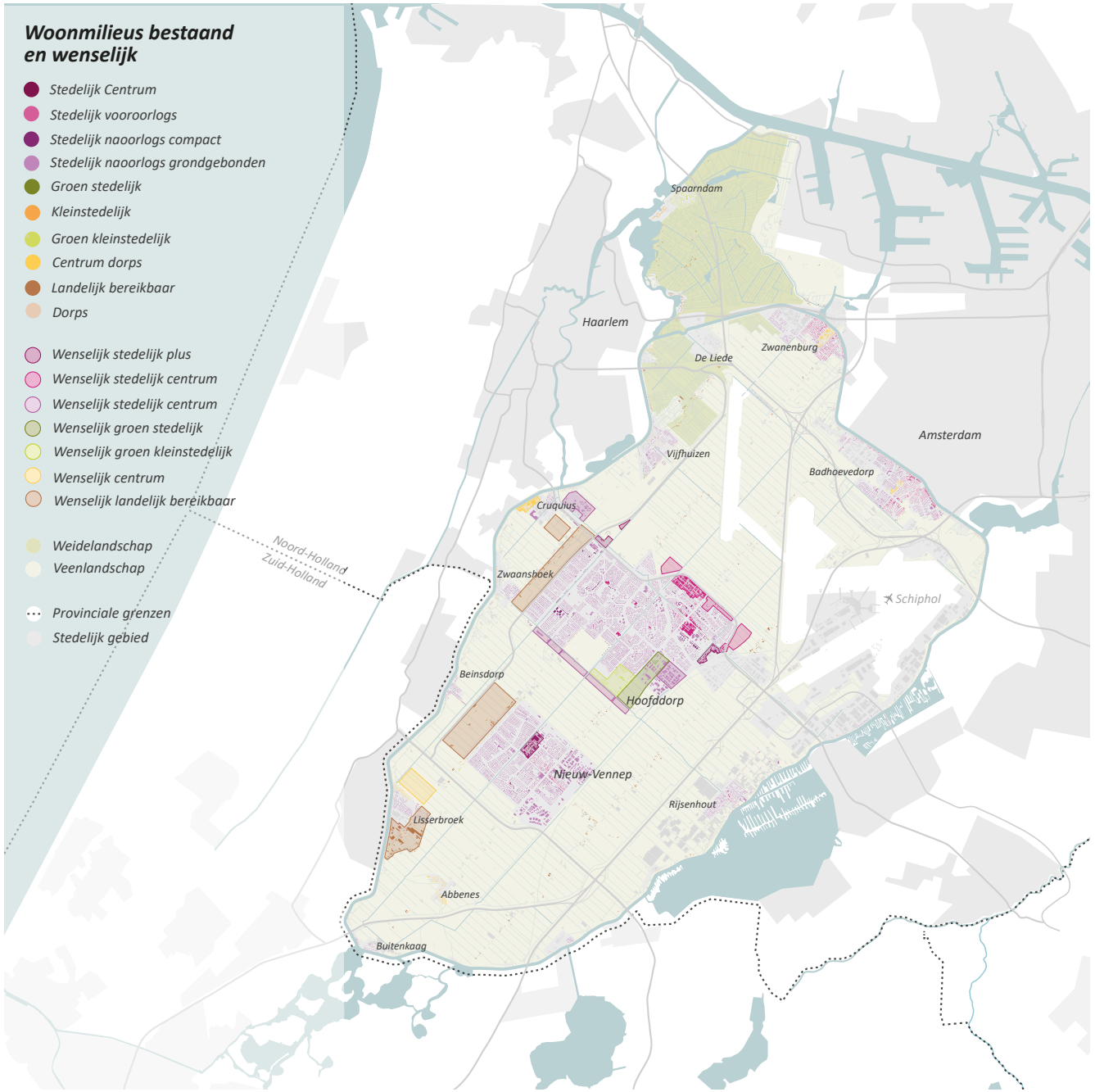
**Diversiteit prijs- en eigendomscategorieën, meer betaalbare woningen**

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

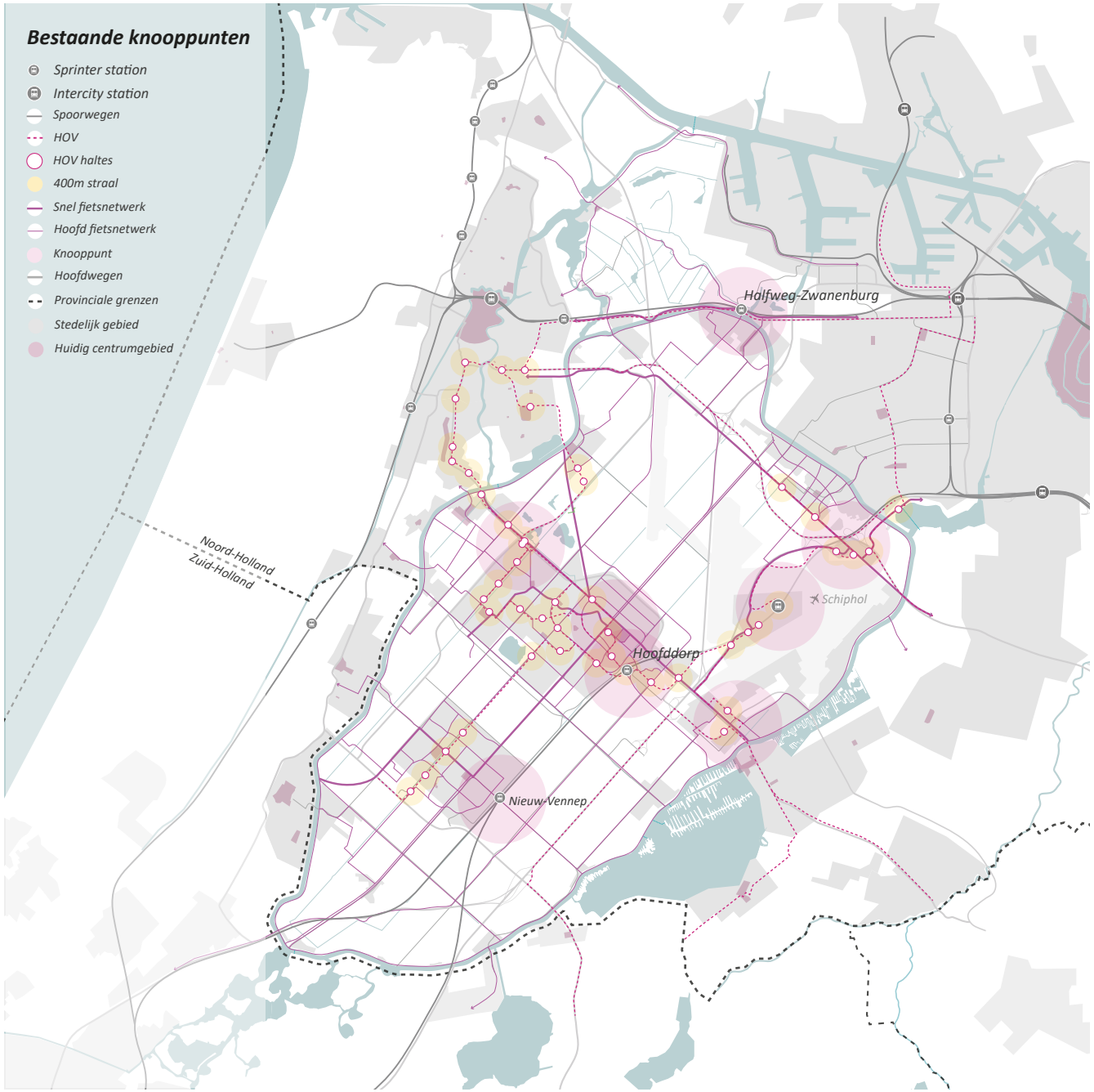


zelfstandig willen gaan wonen. Het is van belang dat er voor de jongeren die In Haarlemmermeer zelfstandig willen gaan wonen ook passend aanbod is. Daarom bouwen we ook studenten- en jongerenwoningen, onder andere in tijdelijke complexen. De kleinere kernen langs de Ringvaart zijn vaker vergrijsd. Daar 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.

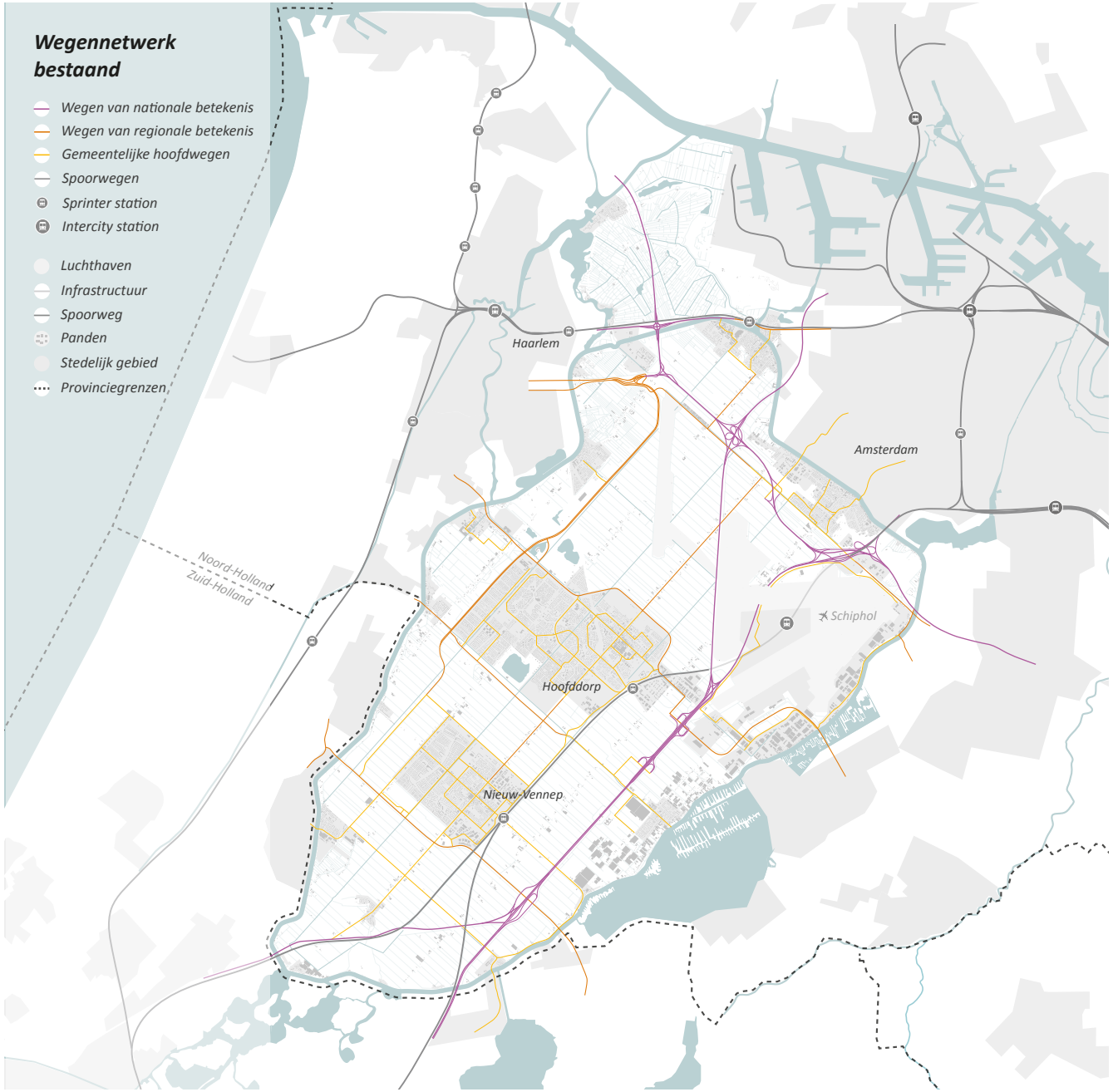
Door de uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen verandert het klimaat. Dit betekent dat we moeten overschakelen van fossiele naar uitstootvrije energie. Wij hebben binnen de Vervoerregio Amsterdam in het beleidskader Mobiliteit een grote ambitie uitgesproken: wij streven naar een CO2- neutraal mobiliteitssysteem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



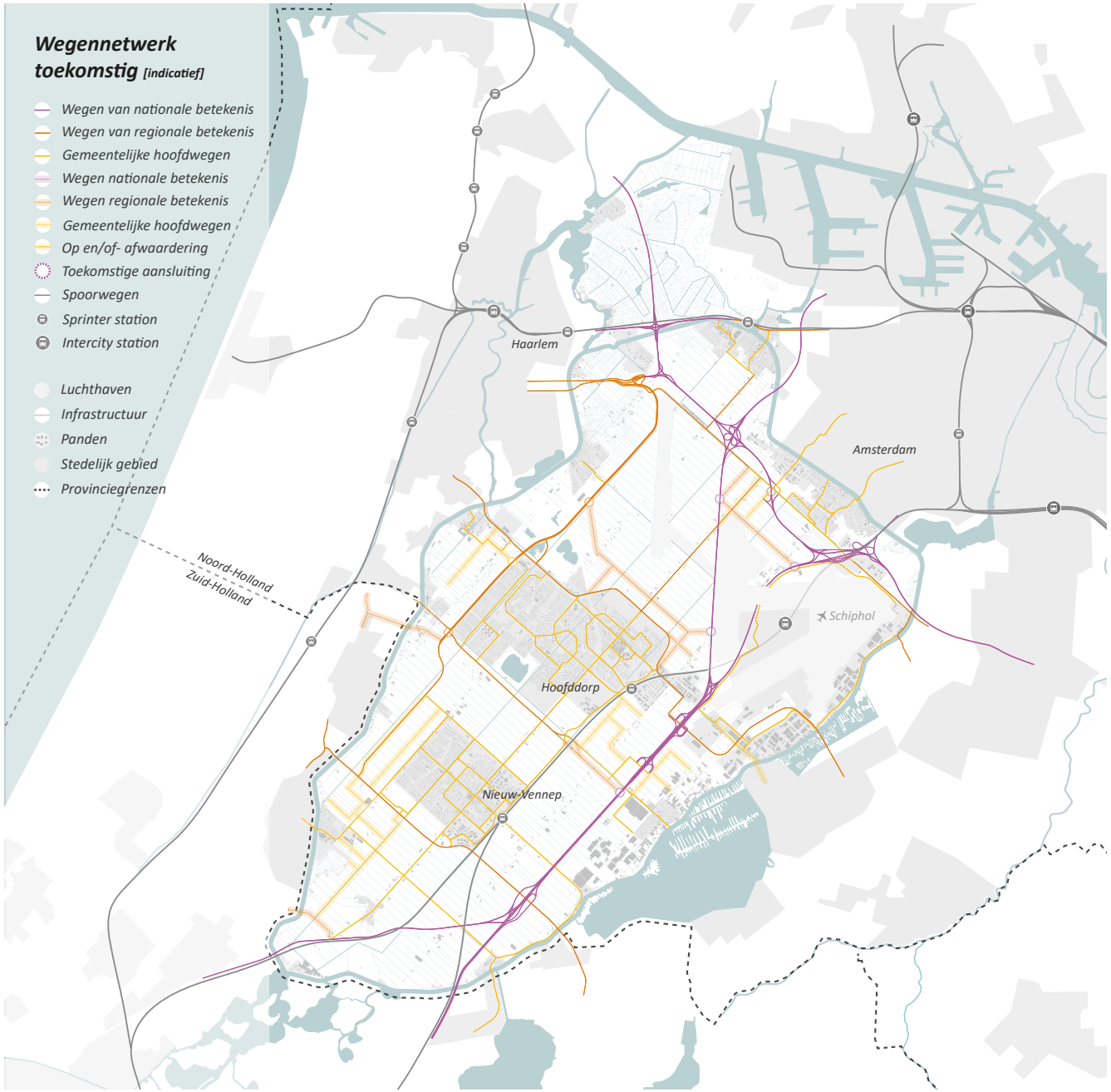
## Wat gaan we doen?

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.

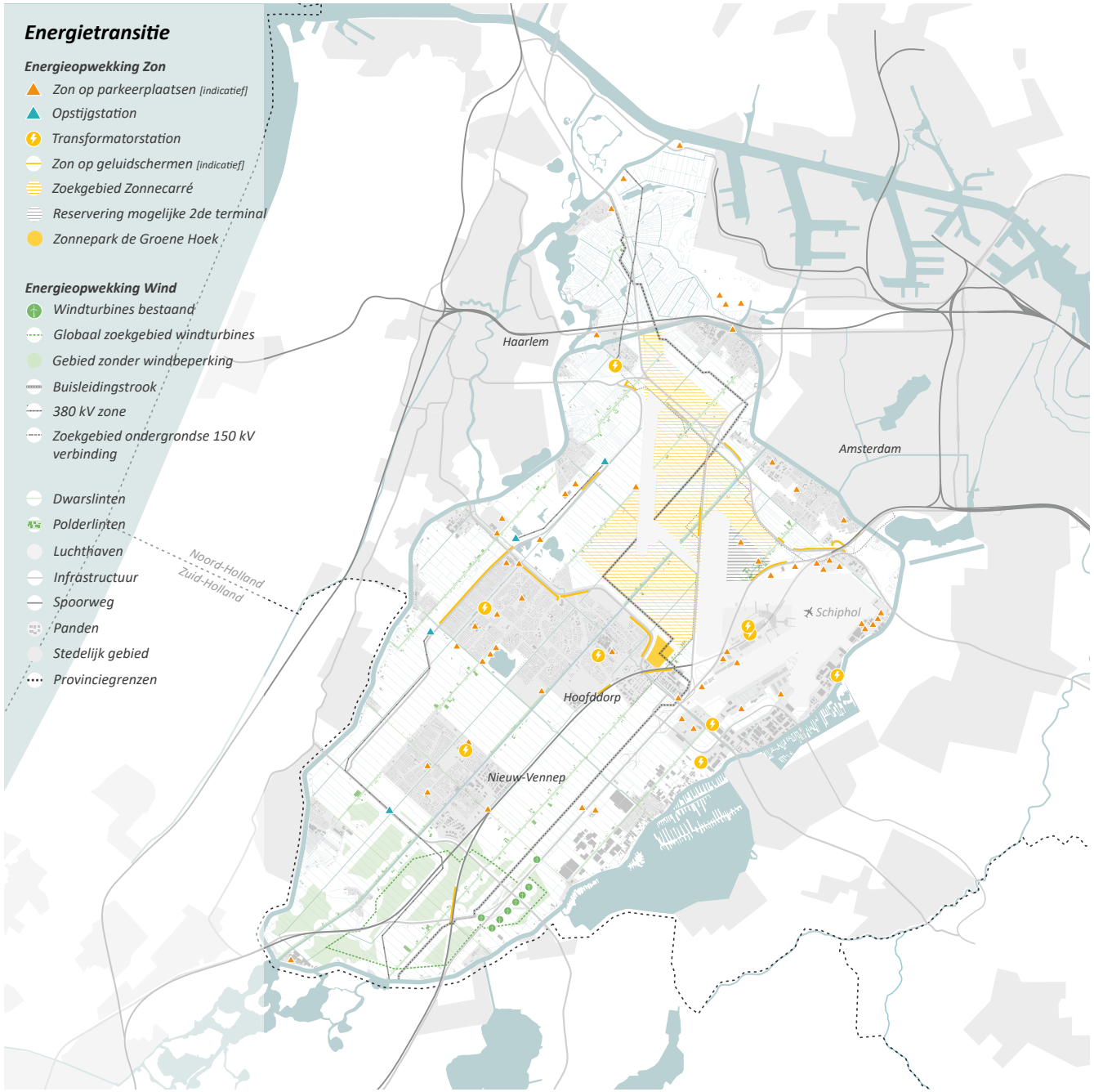
Voor windturbines sluiten we aan bij het provinciale beleid. Zie de provinciale omgevingsverordening voor beleid en regelgeving.

*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

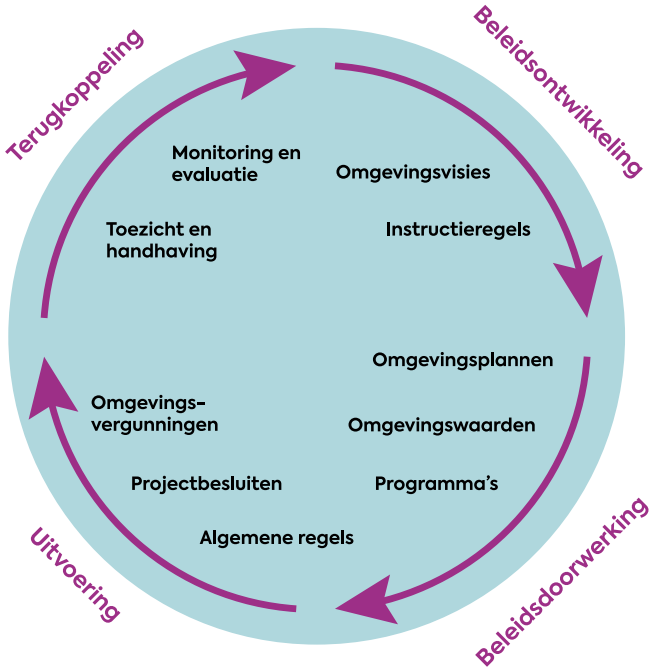
# IV LAAG | Doorwerking en uitvoering

## 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