

Management rapport

In dit management rapport zijn de verschillende onderdelen van het eindrapport samengevat. Het biedt een duidelijke en compacte toelichting van wat de uitdagingen zijn in de regio, hoe de toekomstvisie eruit ziet, de empirische analyse van het gebied gevolgd door de uitwerking in het ontwikkelplan, detailplan en participatieplan.

Probleemstelling

De regio Rijsenhout-Aalsmeer is een van de drukste plekken van Nederland. De luchthaven en de bloemenveiling zorgen voor enorme economische activiteit en werkgelegenheid in het gebied. Deze industrie kent echter ook negatieve kanten, zoals geluids- en verkeeroverlast en vervuiling. De leefbaarheid staat hierdoor al tijden onder druk. Daarnaast kampt de regio, net als de rest van Nederland, met een woningtekort. Er is te weinig nieuwbouw waardoor huizen onbetaalbaar zijn voor starters.

De centrale ligging en de aanwezigheid van Schiphol maakt de regio aantrekkelijk voor distributie- en datacentra. Deze worden dan ook veel gebouwd, tot ergernis van de bewoners. Het onaantrekkelijke landschap en de grootte van de industriegebieden zorgen ervoor dat de menselijke schaal daar de laatste jaren aan het verdwijnen is.

Visie

De Nieuwe Linie probeert deze uitdagingen in de regio op te lossen. Door middel van het herstellen van de Stelling van Amsterdam en deze uit te breiden met een nieuwe dijk wordt een scheiding tussen de industrie en dorpskernen gevormd. Rondom deze linie komt een overgangsgebied tussen deze twee extremen waar natuur, recreatie en functiemenging centraal staan. Dit overgangsgebied vervaagt de harde grens tussen wonen en industrie doordat de natuur het industriegebied ingetrokken wordt.

Empirische analyse

Er is onderzoek gedaan naar belangrijke thema's voor dit gebied, om een beargumenteerd plan te kunnen ontwikkelen voor haar toekomst.

Mobiliteit

Kijkende naar de mobiliteit en infrastructuur wordt geconcludeerd dat zo'n 48% van de reisbewegingen binnen de regio plaatsvindt. Hiervan wordt 44% met de auto gemaakt. Dit duidt op een wezenlijk probleem dat de infrastructuur en het OV-netwerk niet goed zijn ingericht. Een verbetering hiervan door een nieuwe busverbinding en verbeterde infrastructuur voor wandelen en fietsen zal het autogebruik kunnen verlagen.

Wonen

In de regio wordt de leefbaarheid verstoort door de industrie. Uit de afgenomen enquête blijkt dat de bewoners zich niet sterk ingesloten voelen door de bedrijven in hun omgeving. Wel blijkt dat bewoners van Rijsenhout zich relatief vaker ingesloten voelen dan de bewoners van Aalsmeer-Centrum. Auto- en vrachtverkeer wordt niet als overlast gevoeld ervaren, wat wel geldt voor vliegtuigen. Naast deze overlastfactoren is ook gevraagd naar de overlast van kassen maar uit deze resultaten is geen eenduidige conclusie te trekken.

Cultuur

Uit de enquête blijkt dat men in Aalsmeer-Rijsenhout waarde hecht aan historische landschappen en cultureel erfgoed. Bij planvorming wordt hiermee rekening gehouden

Een belangrijk onderdeel van de cultuurhistorie van het gebied is veenontginning, dat begon in de 13^e eeuw.(Provincie Noord-Holland, 2018). De veenontginning zorgde voor het ontstaan van meren, waarvan de meeste in de 17e en 19e eeuw zijn ingepolderd. Veel dijken zijn voor de veenontginning aangelegd. Op enkele locaties is nog laagveen aanwezig.

Langs Aalsmeer loopt de Stelling van Amsterdam, opgebouwd uit nieuwgebouwde dijken (Geniedijk) en bestaande polderdijken. Fort Aalsmeer en fort Kudelstaart is zijn onderdeel van de stelling.

Water, klimaat en ecologie

De regio Rijsenhout-Aalsmeer heeft relatief veel natuur en waterlichamen in haar omgeving. Echter, mist er een groenblauwnetwerk dat deze natuurgebieden en waterlichamen verbindt. In de visie wordt zo'n netwerk gecreëerd op lokale en regionale schaal door een bufferzone langs het dijklichaam te maken. Voor de vormgeving van dit natuurgebied is gekeken naar kunstmatige en natuurlijke ingrepen die klimaatproblematiek en de slechte waterkwaliteit aanpakken. Voorbeelden van ingrepen die geïmplementeerd kunnen worden zijn: waterretentiegebieden, fluctuerende waterpeilen, natuurlijke oevers, paddenpoelen, legakkers etc. Voor het ontwikkelingsplan zal er gekeken worden naar ruimtelijke implementatie van deze ingrepen.

Werkgelegenheid en economie

De regio Rijsenhout-Aalsmeer wordt economisch gezien gekenmerkt door de agglomeratie van logistieke en bloemenbedrijven rond Schiphol. Met name op het Schiphol Logistics Park heeft in de laatste jaren veel ontwikkeling plaats gevonden, wat wordt gekenmerkt door het groeiend aantal grote gebouwen die steeds meer richting de dorpskernen komen. Doordat de lokale economie relatief weinig overhoudt aan deze grote bedrijven leidt dit tot een zeker discrepantie tussen verminderde leefbaarheid voor de bewoners, zonder mee te profiteren van deze grootschalige ontwikkelingen. In de ontwikkeling van dit gebied zal gezocht moeten worden naar manieren om de lokale economie meer te betrekken bij deze grootschalige economie.

Ontwikkelplan

Het ontwikkelplan is opgedeeld in de korte en lange termijn. Op de korte termijn worden voorbereidende ontwikkelingen uitgevoerd. Zo wordt het participatieplan in gang gezet en wordt overlegd met belangenorganisaties en grondbeheerders. Een belangrijke partij hierbij is UNESCO, omdat de visie zich richt op het herstellen van de Stelling van Amsterdam, wat onderdeel is van UNESCO Werelderfgoed.

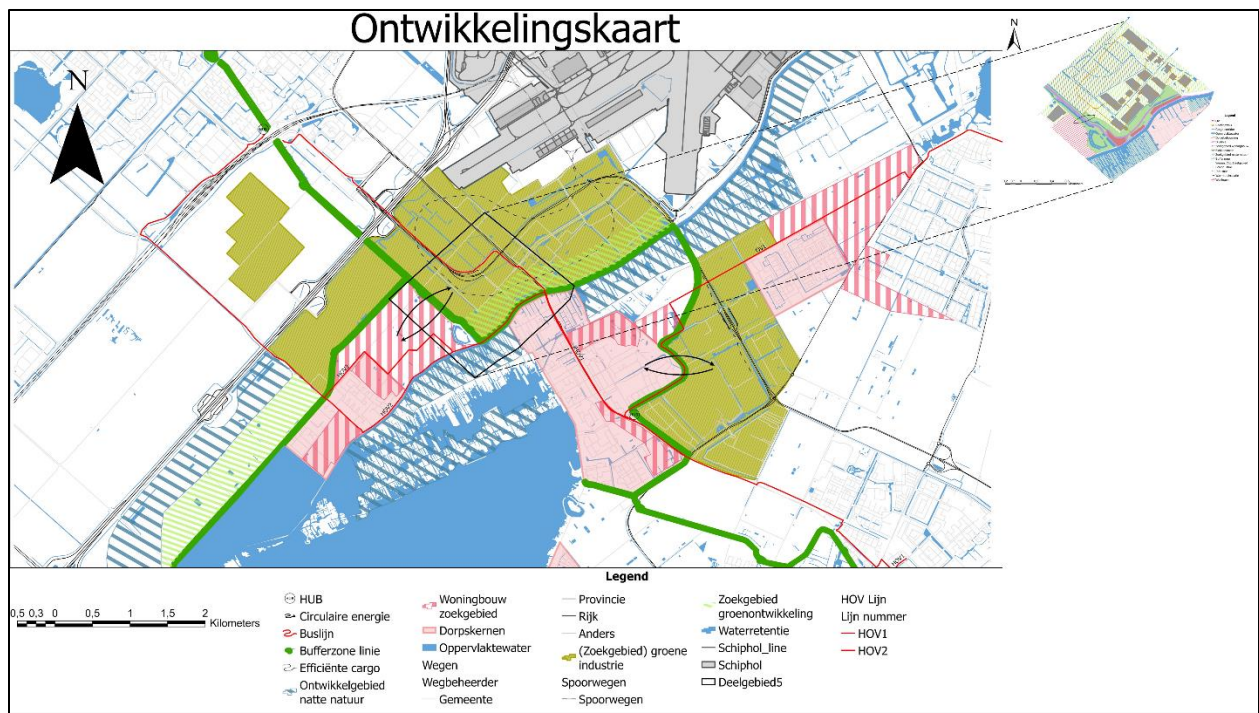
Onderzoeken en projecten zullen worden gestart om de Nieuwe Linie als ecologische corridor vorm te geven en het blauwe netwerk te ontwikkelen. Hierbij wordt ook gekeken naar de juiste vegetatie om dit verder te verminderen. Ook wordt door de aanleg van de nieuwe dijk geluidsoverlast van de A4 en industriële activiteiten aangepakt.

Daarnaast wordt een nieuwe OV-verbinding gerealiseerd vanuit Hoofddorp via Rijsenhout naar Aalsmeer om zo de bereikbaarheid van dit gebied te verbeteren. Ook wordt de Aalsmeerderdijk tussen Rijsenhout en Aalsmeer alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer om zo het sluipverkeer tegen te gaan.

Op de lange termijn richt het plan zich meer op de ontwikkelingen die langer duren, zoals de vergroening van het industriegebied en de realisering van de woningbouwplannen.

De implementatie van de nieuwe dijk en het herstel van de Stelling van Amsterdam zullen plaatsvinden, inclusief onderhandelingen met grondeigenaren en de realisatie van dijken en het blauwgroene netwerk. Mogelijkheden om de Nieuwe Linie verder uit te breiden en eco-ducten te creëren zullen worden onderzocht. De gecontroleerde groei van de industrie en de ontwikkeling van eco-industrieterreinen staan centraal, waarbij duurzaamheid, groene energie en circulaire ontwikkelingen belangrijk zijn. Verder wordt er gefocust op het mengen van functies (natuur, horeca, recreatie en industrie) en wordt er onderzoek gedaan naar nieuwe vormen van vrachtvervoer om zo de overlast te verlagen. Er wordt een waterretentiegebied gerealiseerd die tegelijkertijd ook het cultuurhistorisch moerassenlandschap terugbrengt. In het gehele project zorgt de stikstofproblematiek natuurlijk als uitdaging voor de uitvoering.

Het ontwikkelingsplan benadrukt de participatie van belanghebbenden en de betrokkenheid van bedrijven bij de ontwikkelingen. De ontwikkelingen in het project zullen dan ook zo goed als mogelijk inspelen op de belangen van de betrokken partijen. Het plan erkent ook het belang van gelijkheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de betrokken gebieden. Het streven is om een groene, leefbare omgeving te creëren waar de verschillende functies van het gebied samengaan. De ontwikkelingskaart is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: ontwikkelingskaart

Participatieplan

Het participatieplan beschrijft de betrokkenheid van stakeholders in het besluitvormingsproces op een gestructureerde manier. Het plan bestaat uit vijf fasen die de chronologische volgorde van het besluitvormingsproces volgen.

De gemeente en de provincie zijn doorlopend betrokken bij het proces. De gemeente organiseert de participatie. De provincie toetst of ideeën en ontwikkelingen passen binnen haar visie.

De eerste fase, genaamd "Raadplegen", omvat het betrekken van sleutelfiguren zoals bewoners, bedrijven en grond- en vastgoedbezitters bij het beoordelen van de visie en het verzamelen van hun reacties. De grond- en vastgoedbezitters wordt medegedeeld dat gezocht wordt naar geschikte locaties voor de Nieuwe Linie, waterretentie en woningbouw. Ook worden beïnvloeders zoals UNESCO en de Provincie Noord-Holland geïnformeerd en geraadpleegd. Experts worden geraadpleegd om de visie te onderbouwen en mogelijke implicaties te voorspellen.

De tweede fase, "Adviseren en onderhandelen", is gericht op het verkrijgen van adviezen en de dialoog aangaan met betrokken partijen. Er vinden formele gesprekken en onderhandelingen plaats met belangrijke stakeholders, zoals bedrijven die zich willen vestigen in het gebied, bedrijven die verplaatst moeten worden, en Schiphol. Ook worden adviezen gevraagd aan instanties zoals het waterschap en verkeersdeskundigen.

De derde fase, "Meebeslissen en toetsen", gaat over het toetsen of de meningen en voorwaarden van stakeholders voldoende zijn meegenomen in het project. Er wordt geanalyseerd of de randvoorwaarden van stakeholders terug te zien zijn in het project. De bedoeling hiervan is dat de partijen echt gehoord worden om zo weerstand te voorkomen.

In de vierde fase, "Ter inzage leggen en informeren", wordt het masterplan gepresenteerd aan buurtbewoners en bedrijven tijdens een informatieavond, georganiseerd door de gemeente. Feedback uit eerdere fasen wordt van tevoren verwerkt in het masterplan. Het masterplan wordt vervolgens gedeeld met alle betrokken partijen en er wordt overlegd over de tijdsplanning van het project. Daarna wordt het masterplan gepubliceerd en wordt overgegaan op de uitvoering.

De laatste fase is de lange termijn. Het masterplan rijkt tot 2040, waardoor er ontwikkelingen zijn die pas op de lange termijn worden gerealiseerd. De participatie voor deze ontwikkelingen worden later gestart.

Detailplan

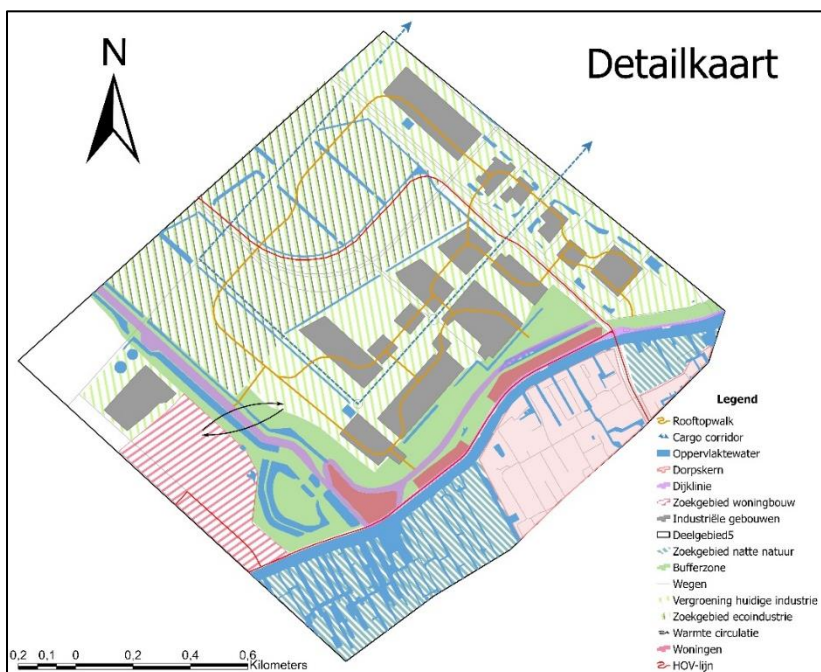
Het detailplan zoomt in op het deelgebied wat weergegeven is in figuur 2. Het beschrijft de gedetailleerde uitwerking van het deelgebied waarbij rekening wordt gehouden met de visie, de SWOT en het ontwikkelingsplan.

In het deelgebied komen veel van de onderwerpen uit het ontwikkelplan naar voren. De bufferzone scheidt de industrie op het Schiphol Logistics Park met de dorpskern van Aalsmeer en de woningen langs de dijk. Door de overgangszone het industriegebied in te laten lopen ontstaan een omgeving waar mensen kunnen recreëren, zoals wandelen over de rooftopwalk of fietsen door de vergroende omgeving. Het vrachtverkeer krijgt één enkele aanvoerroute waardoor overlast wordt geminimaliseerd en door de nieuwe lijn wordt de geluidsoverlast van de A4 verkleind.

Aangezien de Aalsmeerderdijk een waterkerende functie heeft is het onverstandig hier aanpassingen aan te doen. Daarom wordt er in het detailplan een tweede, lagere dijk aangelegd welke dient als visuele barrière. Daarnaast wordt het tracé over de Aalsmeerderdijk aangepast zodat hier alleen nog de buslijn, het bestemmingsverkeer en bewoners van Rijsenhout overheen mogen rijden. Ook komt er betere wandel en fietsinfrastructuur. Daarnaast zijn er in het deelgebied woningbouwplannen ter uitbreiding van Rijsenhout, wanneer inbreiden niet meer mogelijk is.

De herontwikkeling van het industrieterrein zal de leefbaarheid verbeteren door het toevoegen van verschillende nieuwe functies. Het implementeren van verschillende soorten natuur in het gebied zal een ecologische corridor vormen en de biodiversiteit bevorderen. Groene industrie heeft voordelen zoals geluiddemping en het verminderen van visuele overlast. Daarnaast kunnen bedrijven profiteren van vergroening omdat het helpt bij het omgaan met klimaatverandering, door bijvoorbeeld het verminderen van wateroverlast en het verkoelen van versteende gebieden tijdens hittegolven. Natuur heeft ook een stressverminderend effect, wat bijdraagt aan de leefbaarheid. Het maakt het gebied ook aantrekkelijk voor andere gebruiksvormen dan alleen industrie. Voor de ontwikkeling en implementatie van deze onderdelen is overleg met de bedrijven noodzakelijk.

Afsluitend is er in het zuiden van het detailgebied ruimte gereserveerd voor de ontwikkeling van natte natuur om zo het historische moerasachtige landschap terug te brengen en de biodiversiteit te bevorderen.



Figuur 2: Detailkaart (Eigen werk, 2023)