



gemeente
Haarlemmermeer

nota van B&W

Onderwerp Uitgangspunten voor de Schaalsprong van de Oostflank Haarlemmermeer

Portefeuillehouder mr. Mariëtte Sedee-Schuitemaker
Collegevergadering 10 december 2019
Inlichtingen Selma Zorgman-Schippers, Joanna Stegenga-Rydlowska
Registratienummer 2019.0058297

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. de 'Nota van Uitgangspunten Schaalsprong Oostflank Haarlemmermeer' vast te stellen met daarin de volgende uitgangspunten voor een samenhangende ontwikkeling:
 - het optimaliseren van vervoerskeuzes (station Hoofddorp);
 - een goede inpassing van de luchthaven;
 - het creëren van stedelijke plekken voor ontmoeting en beleving;
 - het verbreden en versterken economische structuur;
 - het zorgen voor een prettige gezonde en groene leefomgeving;
 - toekomstbestendig ontwikkelen.
2. een visie en ontwikkelingsstrategie voor de schaalsprong van de Oostflank in Haarlemmermeer op te gaan stellen en hiertoe de volgende strategische vragen met belanghebbenden in het gebied te gaan bespreken:
 - Wat is het gemeenschappelijke perspectief van de gemeente en de belanghebbenden op het vestigingsmilieu van de Oostflank als een versterkend onderdeel van de internationale entree van Nederland?;
 - Wat is een optimale variatie in karakter, inrichting en programma, van de verschillende Oostflank gebieden?;
 - Hoe kunnen er kansen gecreëerd worden die van betekenis zijn voor de ontwikkeling van de zuidwest corridor en tegelijkertijd uitgaan van de lokale krachten?;
 - Hoe komt Haarlemmermeer tot een gezamenlijk ontwikkelstrategie met de belanghebbenden en hoe kunnen afspraken hierover worden vastgelegd?
3. bij de volgende urgente vraagstukken die op korte termijn om afwegingen vragen het doel van deze nota, een schaalsprong in de ontwikkeling van de Oostflank Haarlemmermeer, richtinggevend te laten zijn:
 - Welke mogelijke tracés zijn er voor de metro vanuit Amsterdam via Schiphol naar Hoofddorp? Moet station Hoofddorp een intercitystation worden? Hoe kan een rangeerterrein voor de metro ingepast worden?;
 - Wat is de beste plek voor het transformatorstation 150/20 KV?;
 - Welk programma en inrichting van de projecten STP (delen campus en zuidelijke rand), de Hoek(en), het oostelijk deel van PARK21, Beukenhorst Oost-Oost en onderdelen van

PrimA4a dragen het beste bij aan de schaalsprong van de Oostflank? Wat is er nu nodig om de weg daarvoor vrij te maken of te houden?;

- Hoe kunnen we goed de onder- en bovengrondse infrastructuur en faciliteiten ten behoeve van digitalisering (bijvoorbeeld datacenters) en energietransitie ruimtelijk inpassen?;
- Wat zijn kansrijke transformatiemogelijkheden voor het bedrijventerrein Graan voor Visch Zuid?

4. de raad voor te stellen deze nota te agenderen ter bespreking.

2. Samenvatting

De Oostflank van Haarlemmermeer (hierna: de Oostflank) maakt met de nationale luchthaven binnen haar grenzen een wezenlijk onderdeel uit van het gebied tussen Amsterdam Zuid en Hoofddorp (ook wel: de corridor Zuid-West Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp) dat de potentie heeft om door te groeien tot dé internationale entree van Nederland. Dit is één van de doelstellingen, waar ook wij ons aan verbonden hebben, van het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' van het Rijk en de regio. Hiermee wordt onze internationale concurrentiekracht versterkt.

Om deze doorgroei mogelijk te maken is het belangrijk dat wij samen met het Rijk en de regio, de potenties van onze Oostflank beter benutten en aansluiten bij de internationale functie en uitstraling van de corridor Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp. Dit vraagt om een schaalsprong in ambitie en aanpak voor de Oostflank naar een meer samenhangend en kwalitatief sterker (inter)nationaal georiënteerd gebied.

Hiervoor is een heroriëntatie op de huidige planontwikkelingen in de Oostflank nodig.

Met deze nota stellen wij uitgangspunten vast voor de visie en ontwikkelingsstrategie voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied. In het proces om tot de visie voor de Oostflank te komen zullen nadrukkelijk de belanghebbenden in het gebied worden betrokken.

Onze uitgangspunten voor deze schaalsprong van de Oostflank van Haarlemmermeer zijn:

- het optimaliseren van vervoerskeuzes (station Hoofddorp);
- een goede inpassing van de luchthaven;
- het creëren van stedelijke plekken voor ontmoeting en beleving;
- het verbreden en versterken van de economische structuur;
- het zorgen voor een prettige gezonde en groene leefomgeving;
- toekomstbestendig ontwikkelen.

De strategische vragen die met belanghebbenden besproken gaan worden en waar de op te stellen visie en ontwikkelingsstrategie antwoord op moeten geven, zijn:

- Wat is het gemeenschappelijke perspectief van de gemeente en de belanghebbenden op het vestigingsmilieu van de Oostflank als een versterkend onderdeel van de internationale entree van Nederland?;
- Wat is een optimale variatie in karakter, inrichting en programma, van de verschillende Oostflank gebieden?;
- Hoe kunnen er kansen gecreëerd worden die van betekenis zijn voor de ontwikkeling van de zuidwest corridor en tegelijkertijd uitgaan van de lokale krachten?;
- Hoe komt Haarlemmermeer tot een gezamenlijk ontwikkelstrategie met de belanghebbenden en hoe kunnen afspraken hierover worden vastgelegd?

De analyse voorafgaand aan het opstellen van deze nota heeft geresulteerd in een aantal urgente vraagstukken waarbij het doel van deze nota, een schaalsprong in de ontwikkeling van de Oostflank, richtinggevend zal zijn voor noodzakelijke afwegingen.

Het gaat om:

- Welke mogelijke tracés zijn er voor de metro vanuit Amsterdam via Schiphol naar Hoofddorp? Moet station Hoofddorp een intercitystation worden? Hoe kan een rangeerterrein voor de metro ingepast worden?;
- Wat is de beste plek voor het transformatorstation 150/20 KV?;
- Welk programma en inrichting van de projecten STP (delen campus en zuidelijke rand), de Hoek(en), het oostelijk deel van PARK21, Beukenhorst Oost-Oost en onderdelen van PrimA4a dragen het beste bij aan de schaalsprong van de Oostflank? Wat is er nu nodig om de weg daarvoor vrij te maken of te houden?;
- Hoe kunnen we goed de onder- en bovengrondse infrastructuur en faciliteiten ten behoeve van digitalisering (bijvoorbeeld datacenters) en energietransitie ruimtelijk inpassen?;
- Wat zijn kansrijke transformatiemogelijkheden voor het omvormen van het bedrijventerrein Graan voor Visch Zuid zoals onder andere opgenomen in de Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 (2013.0028472)?

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

3.1.1 Wat is de aanleiding, context?

De Oostflank van Haarlemmermeer (hierna: de Oostflank) maakt met de nationale luchthaven binnen haar grenzen een wezenlijk onderdeel uit van het gebied tussen Amsterdam Zuid en Hoofddorp (ook wel: de corridor Zuid-West Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp) dat de potentie heeft om door te groeien tot dé internationale entree van Nederland. Dit is één van de doelstellingen, waar ook wij ons aan verbonden hebben, van het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' van het Rijk en de regio. Hiermee wordt onze internationale concurrentiekracht versterkt. In ons coalitieakkoord 'Samen bouwen aan een krachtig nieuw Haarlemmermeer' hebben wij opgenomen ons in te zetten op het doortrekken van de Noord/Zuidlijn (metro) van Amsterdam, via Schiphol naar Hoofddorp dan wel op het realiseren van een andere extra hoogwaardige OV-verbinding van Amsterdam, via Schiphol naar Hoofddorp. Ook spannen wij ons in voor het bevorderen van economische diversificatie, waardoor economische risico's gespreid worden over verschillende sectoren wat Haarlemmermeer minder gevoelig maakt voor conjunctuurschommelingen. De urgentie van het ontwikkelen van een brede visie op het stationsgebied in Hoofddorp is hierbij door het college onderstreept.

Om de doorgroei tot dé internationale entree van Nederland, de ambities uit onze Structuurvisie (2012) en coalitieakkoord voor dit gebied mogelijk te maken is het belangrijk dat wij samen met het Rijk en de regio, de potenties van onze Oostflank beter benutten en aansluiten bij de internationale functie en uitstraling van de corridor Zuidwest Amsterdam–Schiphol–Hoofddorp. Dit vraagt om een schaalsprong in ambitie en aanpak voor de Oostflank naar een meer samenhangend en kwalitatief sterker (inter)nationaal georiënteerd gebied. Daarbij streven wij naar een goede balans tussen wonen en werken, bereikbaarheid, voorzieningen, groen en internationale oriëntatie, waardoor de ruimtelijke, programmatische en de belevingskwaliteit verhoogd wordt.

Voor deze schaalsprong in de gewenste ambitie en ontwikkelingsaanpak is een heroriëntatie op de huidige planontwikkelingen in de Oostflank nodig. Zowel van bestaande als nog te ontwikkelen werk-, woon- als groenlocaties.

Het gaat om:

ontwikkellocaties werken/wonen	ontwikkellocaties groen
Badhoevedorp Zuid, Schiphol driehoek, Schiphol Noord, Schiphol Elzenhof, Schiphol Oost, Schiphol Centrum, Schiphol-Rijk, De Hoek, Beukenhorst West/Hyde park, Stationsgebied Hoofddorp, Schiphol Trade Park (STP), Schiphol Logistic Park (SLP), Beukenhorst Zuid, Beukenhorst Oost, Beukenhorst Oost-Oost, Graan voor Visch Zuid, De President en PrimA4a	Golfpark (Park Oeverlanden), Geniedijk en park (Unesco), PARK21 (deel 4, tussen spoor en A4), de groen-blaauwe structuur reservering A4 zone, het Groene Carré bij Spaarnwoudertocht en de polderpaden



Figuur 1 Overzichtsk kaart studiegebied Oostflank Haarlemmermeer

De werklocaties moeten ontwikkeld worden tot vestigingsmilieus met een variatie aan kwaliteiten en programma. Naast mogelijkheden voor bedrijfsvestiging en werkplekken, zullen ook stedelijke voorzieningen, waar mogelijk woningaanbod, hoge architectonische kwaliteit en hoge kwaliteit van de openbare ruimte plekken creëren waar het fijn is om te verblijven en elkaar te ontmoeten.

Om dit te kunnen bereiken moet het wegen-, fiets-, spoor- en OV-netwerk geoptimaliseerd worden. Voor de optimalisatie van de bereikbaarheid werken wij mee aan de studies naar de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) door het rijk en de regio (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid) en de komst van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp.

3.1.2 Welk doel wordt nagestreefd?

We willen nu de koers bepalen voor een schaalsprong in ambitie en aanpak voor de Oostflank. Deze is nodig om invulling te geven aan de potentie van het gebied en de door Haarlemmermeer onderschreven ambitie van regio (MRA) en het Rijk om het gebied tussen Amsterdam Zuid en Hoofddorp door te laten groeien tot dé internationale entree van Nederland. Het resultaat van deze ambitie moet meerwaarde bieden voor de lokale, regionale en internationale economie én de woonkwaliteit in Haarlemmermeer. Om de schaalsprong in de gebiedsontwikkeling te kunnen maken moeten we als gemeente met een visie aangeven waar we naartoe gaan en een ontwikkelstrategie opstellen zodat we kunnen sturen. Er is een visie nodig op een samenhangende ontwikkeling van het hele gebied waarbij de mogelijkheden die de (werk)locaties bieden optimaal benut worden, de functies op de juiste plekken landen en we kunnen voorzien in voldoende capaciteit van de energie-infrastructuur. Een visie op een aantrekkelijke en prettige omgeving waarbij flexibiliteit en ruimte is om toekomstige ontwikkelingen een plek te geven zoals de inpassing van de metro. Hiermee wordt duidelijk waartoe de investeringen in de bereikbaarheid zowel dienen, als wat zij mogelijk kunnen maken.

Het gebied kent verschillende typen belanghebbenden met soms tegengestelde belangen en ambities. Daarom vinden wij het uitermate belangrijk tot een visie te komen waarin we de belanghebbenden hebben betrokken en welke goed gesteund wordt.

De centrale vraag voor het opstellen van de visie luidt:

‘Hoe zetten we de internationale potentie van de Oostflank van Haarlemmermeer om in te beleven kwaliteiten met meerwaarde voor de lokale, regionale en (inter)nationale economie én de ruimtelijke kwaliteit in Haarlemmermeer; hoe maken we, samen met onze partners, die schaalsprong in de Oostflank van Haarlemmermeer?’

De strategische vragen die we met belanghebbenden willen gaan bespreken en waar de op te stellen visie en ontwikkelingsstrategie antwoord op moeten geven, zijn:

- Wat is ons gezamenlijk perspectief op het vestigingsmilieu van de Oostflank als een versterkend onderdeel van de internationale entree van Nederland?
- Wat is een optimale variatie in karakter, inrichting en programma, van de verschillende Oostflank gebieden?
- Hoe kunnen er kansen gecreëerd worden die van betekenis zijn voor de ontwikkeling van de zuidwest corridor en tegelijkertijd uitgaan van de lokale krachten?
- Hoe komt Haarlemmermeer tot een gezamenlijk ontwikkelstrategie met de belanghebbenden en hoe kunnen afspraken hierover worden vastgelegd?

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

We gaan een visie voor de schaa sprong van de Oostflank van Haarlemmermeer opstellen. Het benodigde ambitieniveau van de (werk)locaties moet worden omgevormd naar een hoogwaardig vestigingsmilieu met een gevarieerd voorzieningen aanbod, goede architectuur en een mooie openbare ruimte waar het fijn is om te verblijven en elkaar te ontmoeten. Impulsen in het voorzieningenaanbod, de ruimtelijke kwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte zijn daarvoor noodzakelijk.

De verschillende locaties moeten in samenhang ontwikkeld worden en zich verder ontwikkelen. Het optimaliseren van de bereikbaarheid van gebieden en locaties is hierbij een noodzakelijke randvoorwaarde. Het wegen-, fiets-, spoor- en OV-netwerk moet verbeterd worden, passend bij de toekomstige ontwikkeling van het gebied en zorgend voor uitstekende verbindingen met omliggende gebieden.

Uitgangspunten

Op basis van onze lokale ambities en de ambities die wij delen met de regio en het Rijk benoemen wij de volgende uitgangspunten voor het opstellen van de visie op een samenhangende ontwikkeling van de Oostflank:



Figuur 2 Lokale, regionale ambities en de uitgangspunten voor de schaa sprong van de Oostflank

- **Optimaliseren van vervoerskeuzes (station Hoofddorp)**

De Oostflank wordt onderdeel van een robuust regionaal openbaar vervoernetwerk. De komst van de Noord/Zuidlijn (metro) vanuit Amsterdam naar Hoofddorp zorgt voor een veilig station op Schiphol, een optimaal bereikbare regio en is een belangrijke drager voor de gebiedsontwikkeling van de Oostflank. Ook biedt het ruimte voor de groei van het internationale treinverkeer. In dit robuust openbaar vervoer (OV)-netwerk willen wij bij NS station Hoofddorp een metro- en een halte intercity halte.

- **Inpassing van de luchthaven**

Met name de landzijdige ontwikkelingen op Schiphol zijn van belang voor de doorontwikkeling van de Oostflank. Deze moeten worden ingepast in de integrale ontwikkeling van de Oostflank. Daarbij streven we naar oplossingen die meerdere opgaven en belangen dienen, zoals geluid adaptief bouwen, en richten we ons op het gebruikmaken van de kansen die toekomstige ruimtelijke en economische ontwikkelingen gerelateerd aan de luchthaven bieden in het realiseren van onze ambities in dit gebied. Het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving, aandacht en zorg voor gezondheid en het vergroten van de OV-capaciteit en veiligheid op en rond Schiphol zijn hierbij de belangrijke doelen.

- **Stedelijke plekken voor ontmoeting en beleving**

In de Oostflank wordt gewoond en gewerkt. Rondom station Hoofddorp en in de directe nabijheid van de luchthaven worden de werklocaties aantrekkelijke stedelijke, compacte en gemengde vestigingsmilieus. Station Hoofddorp en haar omgeving wordt een bruisende plek voor werk, wonen, (zakelijke) ontmoetingen en vermaak. Bovendien wordt het gebied goed verbonden met zowel het stadscentrum van Hoofddorp, de bestaande en nieuwe woongebieden van Haarlemmermeer, als de regionale en internationale omgeving. Schiphol is de fysieke internationale top-entree die zich richt op direct hieraan verbonden functies. Deze schaalsprong in stedelijke ambitie betekent dat naast verdichting en intensieve programmering ook ruimte moet zijn voor voldoende, een goed functionerende en hoogkwalitatieve openbare ruimte, groenstructuur en voorzieningen.

- **Verbreding en versterking economische structuur**

Internationaal georiënteerde bedrijven, midden- en kleinbedrijven (MKB) en startende ondernemingen worden gemengd en versterkt. In de Oostflank wordt ook ingezet op het minder gevoelig maken van Haarlemmermeer voor economische schokken (onverwachte of onvoorspelbare gebeurtenissen) en om conjunctuurschommelingen beter te kunnen absorberen. Daardoor wordt onze lokale economie minder afhankelijk van de wereldmarkt en daarmee ook minder afhankelijk van Schiphol gerelateerde bedrijvigheid.

- **Prettige, gezonde en groene leefomgeving**

De verblijfskwaliteit in de Oostflank wordt vergroot en verbeterd door de inrichting, programmering en uitstraling. De verbindingen naar omliggende landschappen worden versterkt zodat de kwaliteiten ervan beter benut kunnen worden. De Oostflank gaat bijdragen aan het verbeteren van de gezondheids- en belevingswaarde van de leefomgeving door het ontwikkelen van een recreatief netwerk, het beschermen van de cultuurhistorische, natuur- en landschappelijk waarden en door natuur-inclusief bouwen toe te passen bij de nieuwbouwontwikkelingen. De openbare ruimte in de Oostflank wordt uitnodigend, groen en gebruiksvriendelijk.

- **Toekomstbestendige ontwikkelingen**

In de Oostflank zullen het landschap en de bebouwde omgeving flexibel en circulair ontwikkeld worden. Bovendien zullen er oplossingen gerealiseerd worden die bijdragen aan het streven om Haarlemmermeer energieneutraal te maken. De Oostflank biedt kansen om opgaven en ontwikkelingen in dit perspectief te combineren.

We zijn ons bewust dat in het gebied nu al veel ontwikkelingen gaande zijn. Daarom is het belangrijk dat we voortdurend in contact te staan met lopende projecten en belanghebbenden zodat we de actuele ontwikkelingen goed afstemmen op de toekomstige ontwikkelingen. Op veel (werk)locaties zijn er kansen voor een sprong naar een hoogwaardige invulling met

stedelijke uitstraling en meer functiemenging indien de bereikbaarheid verbeterd wordt. Verbetering van de bereikbaarheid brengt echter ook een aantal – soms gebied overstijgende – opgaven met zich mee zoals een schaalsprong in het OV-netwerk (bijvoorbeeld de metro), aanpassingen in de auto- en fietsstructuur, het inpassen van landzijdige ruimtelijke ontwikkelingen van Schiphol, of het herdefiniëren van het landschap en recreatiegebieden.

Urgente vraagstukken

De analyse voorafgaand aan het opstellen van deze nota heeft een aantal urgente vraagstukken in beeld gebracht, die nu al extra aandacht vragen. Deze urgente vraagstukken zullen op korte termijn, in samenspraak met partners en direct belanghebbenden, onderzocht worden en noodzakelijke afwegingen zullen gemaakt worden, waarbij het doel van deze nota, een schaalsprong in de ontwikkeling van de Oostflank Haarlemmermeer, richtinggevend is. Het gaat om:

- Welke mogelijke tracés zijn er voor de metro vanuit Amsterdam via Schiphol naar Hoofddorp? Moet station Hoofddorp een intercitystation worden? Hoe kan een rangeerterrein voor de metro ingepast worden?;
- Wat is de beste plek voor het transformatorstation 150/20 KV?;
- Welk programma en inrichting van de projecten STP (delen campus en zuidelijke rand), de Hoek(en), het oostelijk deel van PARK21, Beukenhorst Oost-Oost en onderdelen van PrimA4a dragen het beste bij aan de schaalsprong van de Oostflank? Wat is er nu nodig om de weg daarvoor vrij te maken of te houden?;
- Hoe kunnen we goed de onder- en bovengrondse infrastructuur en faciliteiten ten behoeve van digitalisering (bijvoorbeeld datacenters) en energietransitie ruimtelijk inpassen?;
- Wat zijn kansrijke transformatiemogelijkheden voor het bedrijventerrein Graan voor Visch Zuid?

Met het vaststellen van deze nota maken wij duidelijk wat onze uitgangspunten zijn voor de Oostflank, welke kansen we zien en waar we over in gesprek willen met de ontwikkelpartijen en belanghebbenden van dit gebied. Daarmee is er nog geen visie, maar wel de uitnodiging voor overleg en afstemming aan belanghebbenden. Belanghebbenden zijn onder andere onze inwoners, lokale ondernemers, ondernemersverenigingen, het Rijk, de provincie, de MRA, de Vervoerregio, de buurgemeenten en instanties zoals Stallingsbedrijf Glastuinbouw Nederland (SGN), Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO), Schiphol Area Development Company (SADC), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), Schiphol, netbeheerders, vervoersbedrijven, investeerders en grondeigenaren. Hun inbreng, betrokkenheid en steun is nodig voor schaalsprong in de ontwikkeling van de Oostflank van Haarlemmermeer.

3.3 Wat mag het kosten?

Het opstellen van de visie voor de Oostflank zal middels een plan van aanpak worden uitgevoerd waarin ook de financiële dekking van hieraan verbonden middelen en de verantwoording daarvan wordt aangegeven.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De raad is verantwoordelijk voor het vaststellen van de visie. Het college is verantwoordelijk voor het opstellen en het uitvoeren ervan.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar? Om de Oostflank door te ontwikkelen en de internationale potentie beter te benutten hebben we hulp nodig van onze omgeving. De inzet en steun van de andere partijen is onmisbaar om de potenties van Haarlemmermeer voor de versterking van de zuidwestcorridor en metropoolregio te kunnen verzilveren. Het dient een gemeenschappelijk en gemeente overstijgend belang.

Om tot een visie voor de schaalsprong in de Oostflank van Haarlemmermeer te komen doorlopen we de volgende stappen.

De eerste stap zetten we door de voorliggende nota van B&W '*Uitgangspunten voor de Schaalsprong van de Oostflank Haarlemmermeer*' vast te stellen en ter bespreking aan te bieden aan de raad. Hiermee geven wij aan wat voor ons de belangrijke uitgangspunten zijn voor de schaalsprong van de Oostflank van Haarlemmermeer, de strategische vragen en de kansen die wij zien voor de huidige gebiedsontwikkelingen in de Oostflank als de bereikbaarheid geoptimaliseerd wordt en we de schaalsprong inzetten.

Vervolgens gaan we op basis van deze nota in gesprek met de huidige en nieuwe belanghebbenden in het gebied.

Wij zullen hiervoor met strategische publieke partners een zogeheten 'Atelier' inrichten. Een plek voor participatie, kennis delen, het werken aan draagvlak en vorming van mede-eigenaarschap van de opgaven en de ambitie voor de Oostflank. Hier gaan we de strategische vragen met elkaar onderzoeken en komen we tot oplossingen voor de wijze waarop de Oostflank van Haarlemmermeer optimaal kan bijdragen aan de ontwikkeling van de zuidwest corridor. Op verbeeldende wijze worden inzichten verkregen.

We zijn ons bewust dat in het gebied nu al veel ontwikkelingen gaande zijn. Daarom is het belangrijk dat we voortdurend contact houden met lopende projecten en belanghebbenden zodat we de actuele ontwikkelingen goed afstemmen op de toekomstige ontwikkelingen.

Op basis van de inzichten uit het Atelier en de resultaten uit de onderzoeken kan de integrale visie worden geformuleerd die richtinggevend is voor de toekomstige ontwikkeling van de Oostflank van Haarlemmermeer en een ontwikkelingsstrategie die helder uiteenzet wat daarvoor nodig is.

Na de vaststelling van de visie volgt een uitvoeringsprogramma en het vastleggen van de hiervoor benodigde wederkerige afspraken met de partners in deze realisatie.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad/het college over de voortgang worden geïnformeerd?

De visie voor de schaalsprong van de Oostflank van Haarlemmermeer willen we in de tweede helft van 2020 aan de raad voorleggen.

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?

Wij hebben ons verbonden aan de doelstelling van het Rijk en de MRA om de corridor Zuid-West Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp door te laten groeien tot dé internationale entree van Nederland. Met een visie op de schaalsprong voor de Oostflank van Haarlemmermeer maken wij duidelijk welke bijdrage de Oostflank hieraan kan leveren.

3.8 Wat zijn de gevolgen in verband met de vorming van de nieuwe gemeente Haarlemmermeer (Preventief toezicht)? De beslis punten van deze nota vallen niet onder het preventief toezicht in het kader van de samenvoeging, omdat er geen financiële gevolgen zijn.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,

drs. Carel Brugman

de burgemeester,

Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n)

- Nota van Uitgangspunten -HOOFDDOCUMENT- Oostflank Haarlemmermeer
- Bijlagen bij de Nota van Uitgangspunten Oostflank Haarlemmermeer

Oostflank 2050



Nota van Uitgangspunten - HOOFDDOCUMENT Oostflank Haarlemmermeer

10 december 2019



gemeente
Haarlemmermeer



Bedrijvenpark Beukenhorst Oost. Foto genomen vanaf het dak van de Rabobank. Op de voorgrond de busbaan, links Zuidtoren en rechts daarvan Southpoint. Fotograaf: Kees van der Veer

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	8
1.2 De centrale vraag	10
1.3 Doel van Nota van Uitgangspunten	10
1.4 Proces op hoofdlijnen	10
1.5 Leeswijzer	10
2 Ambities en uitgangspunten	12
2.1 Ambities	13
2.2 Uitgangspunten voor de Oostflank	15
3 Gebiedsontwikkeling	18
3.1 Gebied gebonden kansen en mogelijkheden	20
3.2 Gebied overstijgende opgaven	21
3.3 Urgente opgaven	21
4 Het vervolg	22
5 Colofon	25

Samenvatting

De Oostflank van Haarlemmermeer (hierna: de Oostflank) maakt met de nationale luchthaven binnen haar grenzen een wezenlijk onderdeel uit van het gebied tussen Amsterdam Zuid en Hoofddorp (ook wel: de corridor Zuid-West Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp) dat de potentie heeft om door te groeien tot dé internationale entree van Nederland. Dit is één van de doelstellingen, waar ook wij ons aan verbonden hebben van het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' van het Rijk en de regio. Hiermee wordt onze internationale concurrentiekracht versterkt. Om deze doorgroei mogelijk te maken is het belangrijk dat wij samen met het Rijk en de regio, de potenties van onze Oostflank beter benutten en aansluiten bij de internationale functie en uitstraling van de corridor Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp. Dit vraagt om een schaa sprong in ambitie en aanpak voor de Oostflank naar een meer samenhangend en kwalitatief sterker (inter)nationaal georiënteerd gebied. Hiervoor is een heroriëntatie op de huidige planontwikkelingen in de Oostflank nodig.

Schaalsprong

De (werk)locaties in de Oostflank van Haarlemmermeer hebben de potentie om een schaa sprong te maken in hun internationale oriëntatie en zodoende bij te dragen aan de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Wij willen de aanwezig potenties omzetten in beleefbare kwaliteiten. Impulsen in de kwaliteit van de openbare ruimte, de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid zijn daarvoor noodzakelijk.

Wij willen de ruimtelijke kwaliteit verhogen en de bereikbaarheid verbeteren. Een belangrijk aspect daarvan is het optimaliseren van de bereikbaarheid van gebieden en locaties. Daarvoor moet het omliggende wegen, fiets- en spoornet verbeterd worden. De studies naar de bereikbaarheid van de MRA door het Rijk en de regio (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid) en de komst van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp bieden kansen voor een goede bereikbaarheid van de Oostflank en een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit.

Verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid vraagt op haar beurt om een heroriëntatie op de huidige planontwikkelingen in de Oostflank en een visie op een samenhangende ontwikkeling met meerwaarde voor de lokale, regionale en internationale economie én de woonkwaliteit in Haarlemmermeer. Om de Oostflank door te ontwikkelen en de internationale potentie beter te benutten hebben we hulp nodig van onze omgeving. De inzet en steun van de andere partijen is onmisbaar om de potenties van Haarlemmermeer voor de versterking van de zuidwestcorridor en metropoolregio te kunnen verzilveren. Het dient een gemeenschappelijk en gemeente overstijgend belang.

Uitgangspunten, opgaven, strategische- en onderzoeksvragen voor de doorontwikkeling van de Oostflank

Als eerste stap hebben wij in de voorliggende 'Nota van Uitgangspunten Schaa sprong Oostflank Haarlemmermeer' onze uitgangspunten, opgaven, strategische- en onderzoeksvragen voor de doorontwikkeling van de Oostflank benoemd. Hiermee geven wij aan wat voor ons de belangrijke

uitgangspunten zijn voor de schaa sprong van de Oostflank van Haarlemmermeer, de strategische vragen en de kansen die wij zien voor de huidige gebiedsontwikkelingen in de Oostflank als de bereikbaarheid geoptimaliseerd wordt en we de schaa sprong inzetten.

Centrale vraag voor de ontwikkeling van de Oostflank van Haarlemmermeer

Hoe zetten we de internationale potentie van de Oostflank van Haarlemmermeer om in te beleven kwaliteiten met meerwaarde voor de lokale, regionale en (inter)nationale economie én de ruimtelijke kwaliteit in Haarlemmermeer; hoe maken we, samen met onze partners, die Schaa sprong in de Oostflank van Haarlemmermeer?

Strategische vragen

De strategische vragen daarbij zijn:

- Wat is het gemeenschappelijk perspectief van ons de belanghebbenden op het vestigingsmilieu van de Oostflank als een versterkend onderdeel van de internationale entree van Nederland?
- Wat is een optimale variatie in karakter, inrichting en programma, van de verschillende Oostflank gebieden?
- Hoe kunnen er kansen gecreëerd worden die van betekenis zijn voor de ontwikkeling van de zuidwest corridor en tegelijkertijd uitgaan van de lokale krachten?
- Hoe komt Haarlemmermeer tot een gezamenlijk ontwikkelstrategie met de belanghebbenden en hoe kunnen afspraken hierover worden vastgelegd?



Ambities & uitgangspunten Oostflank

Uitgangspunten

Vanuit de ambities zijn onze uitgangspunten voor een samenhangende visie geformuleerd, in willekeurige volgorde:

- Optimaliseren van vervoerskeuzes (station Hoofddorp)
- Inpassing van de luchthaven
- Stedelijke plekken voor ontmoeting en beleving
- Verbreding en versterking economische structuur
- Prettige, gezonde en groene leefomgeving
- Toekomstbestendig ontwikkelen

Urgente vraagstukken

De analyse voorafgaand aan het opstellen van deze nota heeft geresulteerd in een aantal urgente vraagstukken waarbij het doel van deze nota, een schaa sprong in de ontwikkeling van de Oostflank, richtinggevend zal zijn voor noodzakelijke afwegingen.

Het gaat om:

- Welke mogelijke tracés zijn er voor de metro vanuit Amsterdam via Schiphol naar Hoofddorp? Moet station Hoofddorp een intercitystation worden? Hoe kan een rangeerterrein voor de metro ingepast worden?;
- Wat is de beste plek voor het transformatorstation 150/20 KV?;
- Welk programma en inrichting van de projecten STP (delen campus en zuidelijke rand), de Hoek(en), het oostelijk deel van PARK21, Beukenhorst Oost-Oost en onderdelen van PrimA4a dragen het beste bij aan de schaa sprong van de Oostflank? Wat is er nu nodig om de weg daarvoor vrij te maken of te houden?;
- Hoe kunnen we goed de onder- en bovengrondse infrastructuur en faciliteiten ten behoeve van digitalisering (bijvoorbeeld datacenters) en energietransitie ruimtelijk inpassen?;
- Wat zijn kansrijke transformatiemogelijkheden voor het bedrijventerrein Graan voor Visch Zuid?

Het vervolg

Vervolgens gaan we op basis van deze nota in gesprek met de huidige en nieuwe belanghebbenden in het gebied. Wij zullen hiervoor met strategische publieke partners een zogeheten 'Atelier' inrichten. Een plek voor participatie, kennis delen, het werken aan draagvlak en vorming van mede-eigenaarschap van de opgaven en de ambitie voor de Oostflank. Hier gaan we de strategische vragen met elkaar onderzoeken en komen we tot oplossingen voor de wijze waarop de Oostflank van Haarlemmermeer optimaal kan bijdragen aan de ontwikkeling van de zuidwest corridor. Op verbeeldende wijze worden inzichten verkregen.

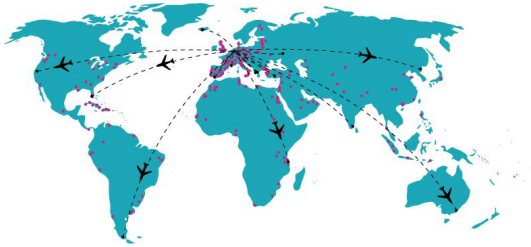
We zijn ons bewust dat in het gebied nu al veel ontwikkelingen gaande zijn. Daarom is het belangrijk dat we voortdurend contact houden met lopende projecten en belanghebbenden zodat we de actuele ontwikkelingen goed afstemmen op de toekomstige ontwikkelingen.

Op basis van de inzichten uit het Atelier en de resultaten uit de onderzoeken kan de integrale visie worden geformuleerd die richtinggevend is voor de toekomstige ontwikkeling van de Oostflank van Haarlemmermeer en een ontwikkelingsstrategie die helder uiteenzet wat daarvoor nodig is.

Na de vaststelling van de visie volgt een uitvoeringsprogramma en het vastleggen van de hiervoor benodigde wederkerige afspraken met de partners in deze realisatie.

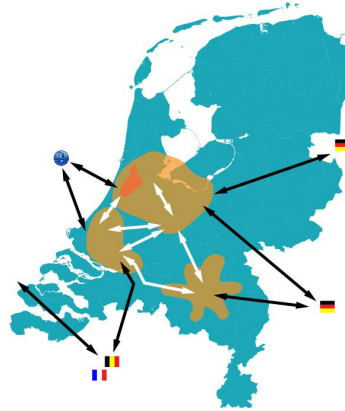
1 Inleiding

Haarlemmermeer in de wereld



- twee dynamieken: hoog & laag
- uniek (polder) landschap
- twee dynamieken: stedelijk werken en wonen in nabijheid aan de oostzijde, rustig en ruim wonen aan de westzijde
- diversiteit aan woonmilieus: stedelijk naast bestaand suburbaan, landelijk
- gebiedsoverstijgend recreatief netwerk
- nabijheid grote steden
- nabijheid strand en duinen

Haarlemmermeer in Nederland



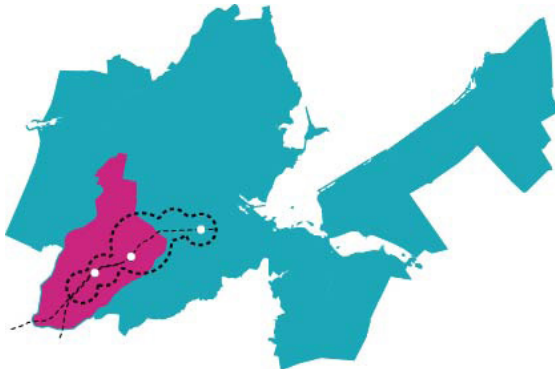
- zwaartepunt van economische kracht van MRA en van ZWASH (airport)corridor
- aanvullende economie op Amsterdam met ICT, logistiek, glastuinbouw
- aanvullend vestigingsmilieu voor internationale bedrijven en werknemers
- aanvullend vestigingsmilieu voor woonmilieus (incl. suburbaan en landelijk)
- productief en beleefbaar landschap

Haarlemmermeer in de Randstad



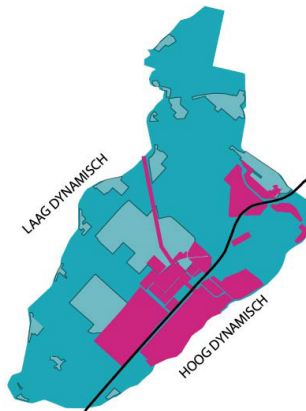
- centraal gelegen in de Randstad
- de verbindingsas tussen de noordelijke en zuidelijke Randstad
- vergezichten en de groene long van de Randstad
- centraal gelegen tussen Utrecht, Amsterdam, Den Haag en Rotterdam

Haarlemmermeer + zuidwest corridor in de metropoolregio



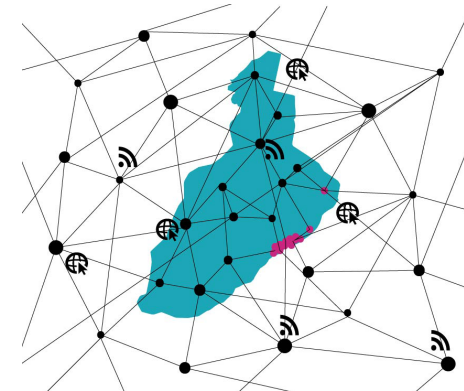
- onderdeel van inter- en nationale netwerk van stedelijke regio's in sociaaleconomische dynamiek en agglomeratiekracht noordelijke Randstad
- toegangspoor over de A4, nationale en internationale HSL

Oostflank van Haarlemmermeer



- de entree van Nederland vanuit de hele wereld via Schiphol (de derde grootste qua aantallen passagiers luchthaven in Europa)
- in top vijf Europese grootstedelijke regio's
- Unesco Werelderfgoed: Stelling van Amsterdam en cultuurhistorie op Europees niveau

Digitale positionering



- aanwezigheid van ICT-kennisintensieve sector als sterkst groeiende en internationaal meest concurrerend
- ICT is belangrijk voor de kantoorlocaties als specifieke bedrijventerreinen
- datacenters geconcentreerd op de Oude Meer, Cornelia hoeve (naast Schiphol Rijk) en spreiding over de gemeente

1 Inleiding

De Oostflank van Haarlemmermeer (hierna: de Oostflank) maakt met de nationale luchthaven binnen haar grenzen een wezenlijk onderdeel uit van het gebied tussen Amsterdam Zuid en Hoofddorp (ook wel: de corridor Zuid-West Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp) dat de potentie heeft om door te groeien tot dé internationale entree van Nederland. Dit is één van de doelstellingen, waar ook wij ons aan verbonden hebben van het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' van het Rijk en de regio. Hiermee wordt onze internationale concurrentiekracht versterkt.

Om deze doorgroei mogelijk te maken is het belangrijk dat wij samen met het Rijk en de regio, de potenties van onze Oostflank beter benutten en aansluiten bij de internationale functie en uitstraling van de corridor Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp. Dit vraagt om een schaa sprong in ambitie en aanpak voor de Oostflank naar een meer samenhangend en kwalitatief sterker (inter)nationaal georiënteerd gebied. Hiervoor is een heroriëntatie op de huidige planontwikkelingen in de Oostflank nodig.

1.1 Aanleiding

Ligging

Haarlemmermeer vormt de verbindende schakel tussen de noordelijke en zuidelijke randstad. De Oostflank van Haarlemmermeer maakt onderdeel uit van de zuidwest corridor van de MRA. Het ligt naast Schiphol met verbindingen naar de hele wereld en is aangesloten op weg- en railverbindingen naar zowel de MRA als Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de agglomeratie Utrecht.¹

Potentie

De Oostflank van Haarlemmermeer is een bijzonder gebied, met een enorme internationale potentie. Deze potenties moeten worden omgezet in te beleven kwaliteiten.

Opgave

Door de ligging en de vele functies in het gebied is de Oostflank een zeer dynamisch gebied met een internationale potentie. Zie de vele ontwikkelingen, zoals: Hydepark, Geniepark, PARK21, de station-centrum ontwikkeling van Hoofddorp, Beukenhorst Oost, Graan voor Visch, de Hoek, de President, Schiphol Trade Park (STP), Schiphol Logistic Park (SLP), Schiphol Centrum en Badhoevedorp. Daarbij spelen voor de Oostflank allerlei regionale opgaven als gevolg van de woningbouwopgave, de behoefte aan (internationale) werklocaties, het verbeteren van de bereikbaarheid in de MRA waaronder de zoektocht naar een robuust metronetwerk en de veiligheid op station Schiphol.

¹ Zie ook de rapportage 'Bijlagen bij de Nota van Uitgangspunten Oostflank Haarlemmermeer' waarin de positionering van Haarlemmermeer uitgebreid wordt beschreven.

Het Rijk is in nauwe samenwerking met de MRA het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' (SBAB) gestart. Dit is een onderdeel van het Rijks investeringsprogramma voor de infrastructuur: het 'Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport' (MIRT).² Hoofddoel van het programma SBAB is het versterken van de economie in de MRA door de aanpak van urgente bereikbaarheidsopgaven.

Eén van de vier inhoudelijke samenhangende programmalijnen, het MIRT-onderzoek 'Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp' (ZWASH, voorheen Enter.nl), richt zich ook op de ontwikkelingspotentie van de Oostflank. Binnen deze programmalijn wordt de strategie ontwikkeld om het hele gebied ten zuidwesten van Amsterdam, inclusief Schiphol tot en met Hoofddorp, te transformeren tot dé internationale entree van Nederland. Doel is de zuidwestkant van Amsterdam tot Hoofddorp inclusief Schiphol nu en in de toekomst goed bereikbaar te houden voor alle vervoersmodaliteiten en het gebied te ontwikkelen tot een hoogwaardig internationaal woon- en werkmilieu. Het MIRT-onderzoek ZWASH gaat nu de derde fase in. In deze fase richt de gemeente Haarlemmermeer zich in het bijzonder op twee opgaven met te realiseren doelen voor 2030: maatregelen die moeten leiden tot een betere bereikbaarheid van de omgeving van station Hoofddorp en maatregelen ten behoeve van de gebiedsontwikkeling van de stationsomgeving Hoofddorp.

Naast het programma SBAB loopt ook het Mirt onderzoek Multimodale knoop Schiphol (MKS) ter verbetering van de capaciteit, veiligheid en betrouwbaarheid van het reizigersvervoer. De lange termijn maatregelen uit dit onderzoek worden ondergebracht bij het ZWASH-traject 'Schaalsprong bereikbaarheid' met te realiseren doelen na 2030.

Verder is er door een aantal partijen gezamenlijk een studie gestart naar het metrotracé, de kosten, financiering en inpassing in het netwerk van de metropoollijn Amsterdam-Schiphol- Hoofddorp (MASH). De verwachting is dat deze studie ook onderdeel gaat uitmaken van het MIRT-traject ZWASH.

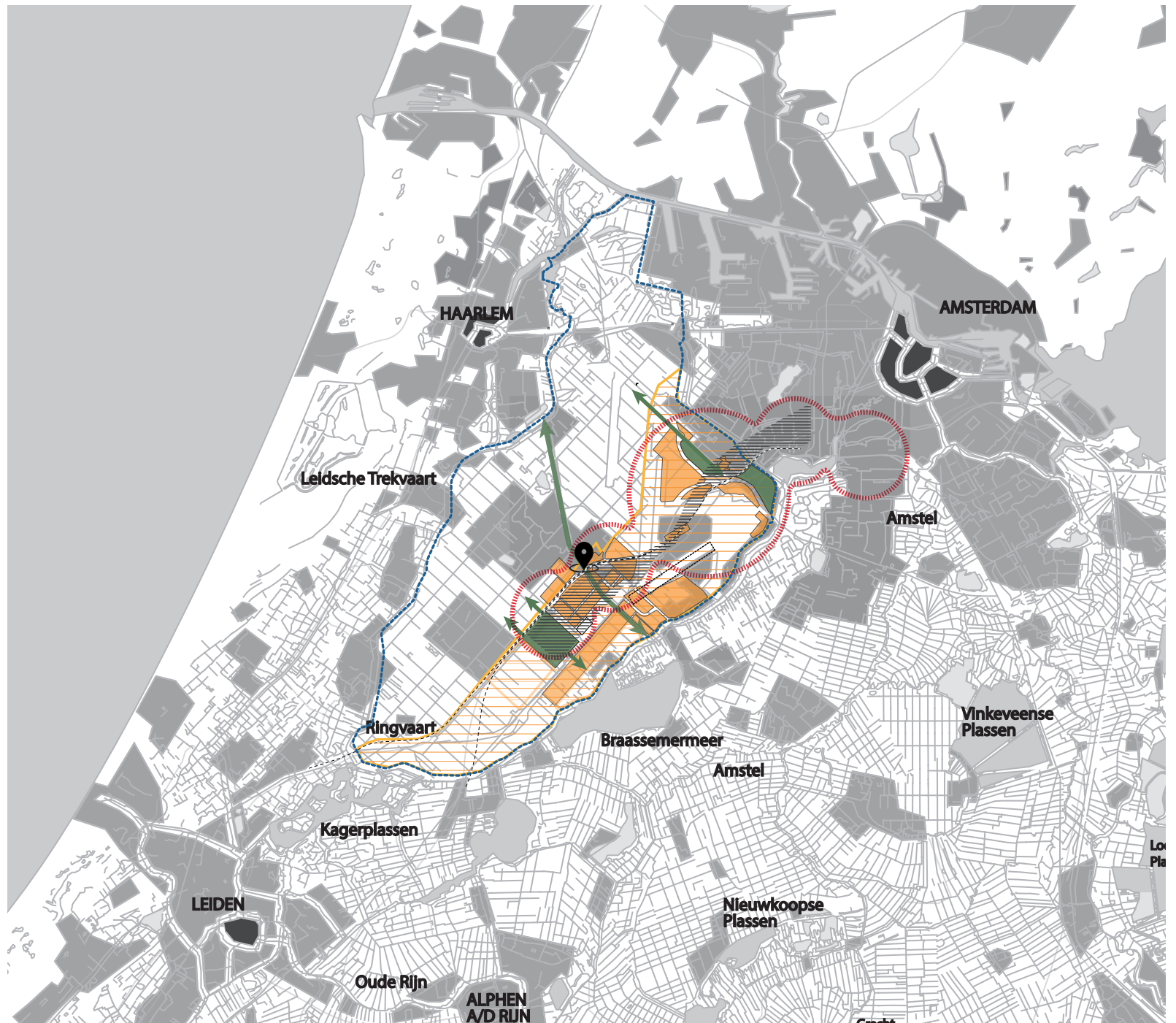
Naast deze lokale en regionale dynamiek op het gebied van bereikbaarheid en gebiedsontwikkeling speelt er ook nog een aantal integrale opgaven voor de Oostflank. Opgaven zijn onder andere een integrale aanpak voor energie en duurzaamheid, herdefiniëring van landschap en recreatiegebieden, de veranderingen in de digitale verbondenheid en digitalisering (w.o. datacenters) en de inpassing van mogelijke landzijdige uitbreiding van Schiphol.

De dynamiek in de Oostflank van Haarlemmermeer is hoog en de internationale potentie groot.

² Zie ook de rapportage 'Bijlagen bij de Nota van Uitgangspunten Oostflank Haarlemmermeer' voor de inventarisatie van de huidige beleidskaders en trends per uitgangspunt.

Legenda

-  Gemeentegrens
-  Regionaal corridor en sleutelgebied Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp
-  Studiegebied Oostflank
-  Zoekgebied metrotracé inclusief afrangeren
-  Landschapontwikkeling Oostflank
-  Gebiedsontwikkeling Oostflank
-  Station Hoofddorp
-  Spoor



Hiervoor is een gerichte ontwikkelstrategie en breed gedragen visie nodig zodat er sturing kan worden gegeven aan ontwikkelingen en de liggende vraagstukken kunnen worden voorzien van krachtige en toekomst vaste antwoorden waarbij de kansen voor de lokale, regionale en nationale economie worden benut.

1.2 De centrale vraag

De internationale potenties, de dynamiek en kansen op (inter)nationale, regionale en lokale schaal in de Oostflank brengt ons tot de centrale vraag voor de ontwikkeling van de Oostflank van Haarlemmermeer is: **Hoe zetten we de internationale potentie van de Oostflank van Haarlemmermeer om in te beleven kwaliteiten met meerwaarde voor de lokale, regionale en (inter)nationale economie én de woonkwaliteit in Haarlemmermeer; hoe maken we, samen met partners, die Schaa sprong in de Oostflank van Haarlemmermeer?**

De strategische vragen die we met belanghebbenden willen gaan bespreken en waar de op te stellen visie en ontwikkelingsstrategie antwoord op moeten geven, zijn:

- Wat is het gemeenschappelijk perspectief van ons en belanghebbenden op het vestigingsmilieu van de Oostflank als een versterkend onderdeel van de internationale entree van Nederland?
- Wat is een optimale variatie in karakter, inrichting en programma, van de verschillende Oostflank gebieden?
- Hoe kunnen er kansen gecreëerd worden die van betekenis zijn voor de ontwikkeling van de zuidwest corridor en tegelijkertijd uitgaan van de lokale krachten?
- Hoe komt Haarlemmermeer tot een gezamenlijk ontwikkelstrategie met de belanghebbenden en hoe kunnen afspraken hierover worden vastgelegd?

1.3 Doel van Nota van Uitgangspunten

Het is nodig dat de koers wordt bepaald voor een samenhangende ontwikkeling van de Oostflank van Haarlemmermeer tot een belangrijk onderdeel van de lokale, regionale en nationale economie; er is een visie nodig die richting en houvast geeft én draagvlak onder de belanghebbenden. Zodat er een samenhangende ontwikkeling kan plaatsvinden waarbij de mogelijkheden die er zijn optimaal worden benut, de functies op de juiste plekken landen en kan worden voorzien in voldoende capaciteit van de energie infrastructuur. Het zal een aantrekkelijke en prettige omgeving worden waarbij er flexibiliteit en ruimte is om toekomstige ontwikkelingen plek te geven zoals de inpassing van de metro.

Deze Nota van Uitgangspunten is het startpunt van het proces om te komen tot een schaa sprong in de Oostflank van Haarlemmermeer. In deze nota formuleren wij onze uitgangspunten gebaseerd op gemeenschappelijke lokale, regionale en nationale ambities gericht op de bijdrage van de Oostflank aan de internationale entree en op de specifieke lokale karakteristiek van Haarlemmermeer. Deze ambities, afgestemd met de regionale wensen, leiden tot uitgangspunten voor de schaa sprong van de Oostflank. Daaruit volgen strategische en onderzoeksvragen waarover wij met de stakeholders in gesprek willen³.

³ De ambities, de uitgangspunten en de vragen vormen de basis voor gesprekken en afspraken met sta-

1.4 Proces op hoofdlijnen

De eerste stap zetten we door de voorliggende nota van B&W 'Uitgangspunten voor de Schaa sprong van de Oostflank Haarlemmermeer' vast te stellen en ter bespreking aan te bieden aan de Raad. Hiermee geven wij aan wat voor ons de belangrijke uitgangspunten zijn voor de schaa sprong van de Oostflank van Haarlemmermeer, de strategische vragen en de kansen die wij zien voor de huidige gebiedsontwikkelingen in de Oostflank als de bereikbaarheid geoptimaliseerd wordt en we de schaa sprong inzetten.

Vervolgens gaan we op basis van deze nota in gesprek met de huidige en nieuwe belanghebbenden in het gebied. Wij zullen hiervoor met strategische publieke partners een zogeheten 'Atelier' inrichten. Een plek voor participatie, kennis delen, het werken aan draagvlak en vorming van mede-eigenaarschap van de opgaven en de ambitie voor de Oostflank. Hier gaan we de strategische vragen met elkaar onderzoeken en komen we tot oplossingen voor de wijze waarop de Oostflank van Haarlemmermeer optimaal kan bijdragen aan de ontwikkeling van de zuidwest corridor. Op verbeeldende wijze worden inzichten verkregen.

We zijn ons bewust dat in het gebied nu al veel ontwikkelingen gaande zijn. Daarom is het belangrijk dat we voortdurend contact houden met lopende projecten en belanghebbenden zodat we de actuele ontwikkelingen goed afstemmen op de toekomstige ontwikkelingen.

Op basis van de inzichten uit het Atelier en de resultaten uit de onderzoeken kan de integrale visie worden geformuleerd die richtinggevend is voor de toekomstige ontwikkeling van de Oostflank van Haarlemmermeer en een ontwikkelingsstrategie die helder uiteenzet wat daarvoor nodig is.

Na de vaststelling van de visie volgt een uitvoeringsprogramma en het vastleggen van de hiervoor benodigde wederkerige afspraken met de partners in deze realisatie.

1.5 Leeswijzer

Na deze introductie wordt in Hoofdstuk 2 een overzicht gegeven van de ambities, de uitgangspunten en de strategische vragen voor de schaa sprong van de Oostflank. De analyse heeft een aantal urgente vraagstukken in beeld gebracht, die nu extra aandacht vragen. In hoofdstuk 3 geven we een overzicht van de potenties van de (werk)locaties in de Oostflank en de opgaven die daaruit voortvloeien. Deze analyse heeft een aantal urgente vraagstukken in beeld gebracht die op korte termijn met belanghebbenden onderzocht moeten worden. Tot slot wordt in Hoofdstuk 4 een doorkijk gegeven van het vervolg.

keholders, in het bijzonder met partners in het MIRT-traject, over de manier waarop we dit deel van Haarlemmermeer op volwaardige wijze onderdeel laten worden van de zuidwest corridor. De ambities en uitgangspunten zijn tevens richtinggevend voor ontwikkelingen in de lopende projecten. De bevindingen uit de gesprekken zijn vervolgens de inzet voor een visie op een integraal ontwikkelingsperspectief van de Oostflank. Deze visie wordt gekoppeld aan de Omgevingsvisie Haarlemmermeer. Zie ook de rapportage 'Bijlagen bij de Nota van Uitgangspunten Oostflank Haarlemmermeer' voor een indicatie van mogelijke onderzoeksvragen per Uitgangspunt voor de Schaa sprong Oostflank Haarlemmermeer.



Recreatiegebied Groene Carré Zuid. Foto: Danny de Casembroot

2 Ambities en uitgangspunten

2 Ambities en uitgangspunten

“Het college zal inzetten op het doortrekken van de Noord/Zuidlijn (metro) van Amsterdam, via Schiphol naar Hoofddorp dan wel op het realiseren van een andere extra hoogwaardige OV-verbinding van Amsterdam, via Schiphol naar Hoofddorp. Het college onderstreept de urgentie van het ontwikkelen van een brede visie op het stationsgebied in Hoofddorp.”

(Samen bouwen aan een krachtig nieuw Haarlemmermeer Coalitieakkoord 2019-2022).

Voor de kwaliteit van wonen, werken en leven vinden wij het van groot belang dat het stationsgebied Hoofddorp en de aanpalende Oostflank van Haarlemmermeer verder ontwikkeld en de ruimtelijke en belevingskwaliteit verhoogd wordt.

Ambities komen in beweging als de visie zich richt op de uitgangspunten die voortvloeien uit de potenties – de aanwezige kwaliteiten – van het gebied, en een visie die daar op gebaseerd is.



Station Hoofddorp. Fotoğraf: Margo Oosterveen

2.1 Ambities

Wij willen in de Oostflank van Haarlemmermeer een schaa sprong maken om de internationale entree van Nederland te versterken en de ontwikkelingsmogelijkheden te vergroten.¹

De gezamenlijke – lokale, regionale en nationale – ambities voor de Schaa sprong van de Oostflank van Haarlemmermeer zijn:

Goede inpassing van de luchthaven Schiphol

De ontwikkeling van Schiphol heeft gevolgen voor de ontwikkelingen van de economie en de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven. Schiphol heeft onder andere plannen voor een mogelijke tweede terminal. Ook zijn veranderingen in de baanconfiguratie in de toekomst niet uitgesloten. Dit alles heeft ruimtelijke effecten waarop wij zo goed mogelijk anticiperen door een goede ruimtelijke ontwikkeling vanuit onze zorg voor de leefbaarheid in Haarlemmermeer. Daarbij zullen wij waar nodig en passend inzetten op compensatiemaatregelen die Schiphol biedt en altijd de aanvaardbaarheid van de schipholontwikkelingen in het oog houden.

Optimale bereikbaar Haarlemmermeer, uitstekend bereikbare regio, robuust OV-netwerk

De infrastructuur in Haarlemmermeer bedient diverse niveaus van verbindingen (nationaal, regionaal en lokaal) maar de capaciteit heeft zijn maximum bereikt:

- De veiligheid en bereikbaarheid van Schiphol vraagt alternatieve overstapstations – Hoofddorp centraal als ic-station;
- De rijksweg A4 loopt vast en vraagt capaciteit uitbreiding anders zijn er in de nabije toekomst geen ontwikkelingen mogelijk;
- De Kruiswegcorridor loopt vast. Wij onderschrijven het belang van de bereikbaarheid.

De infrastructurele ingrepen dienen bij te dragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de corridor Zuidwest Amsterdam – Schiphol - Hoofddorp als totaal, en dus gericht op het ontlasten van Schiphol en het versterken van regionale verbindingen. Deze ingrepen dienen tevens bij te dragen aan de ontwikkelen van gebieden tot hoogwaardige woon- en werkmilieus die bijdragen aan de economische kracht van de internationale entree van Nederland.

Wij hebben hoogwaardige openbaar vervoersverbindingen nodig (waaronder metro doortrekken)

¹ De streefbeeldens uit de Structuurvisie Hoofddorp, de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 en het Coalitieakkoord 2019-2022 zijn verfijnd en vertaald naar ambities. Ambities die in samenwerking met stakeholders, met name met de regio en het Rijk verwezenlijkt zullen gaan worden. Samen met het Rijk en de MRA willen we de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio's versterken. Regionale bereikbaarheid en een goed functionerend woon-werkverkeer zijn voor het economisch functioneren van Metropoolregio's essentieel.

tot het station van Hoofddorp. Want als Hoofddorp goed verbonden wordt dan wordt het netwerk versterkt, robuuster gemaakt – alternatief in het geval van verstoringen of calamiteiten in de Schipholtunnel en op Schiphol zelf – en kan het een rol spelen in het doen verminderen van de druk op station Schiphol veroorzaakt door passagiers in het openbaar vervoer (niet luchthaven georiënteerde overstappers op Schiphol).

Verscheidenheid van milieus

Wij willen meer variatie in woon en werkmilieus. Naast de voornamelijk bestaande suburbane en landelijke woonmilieus willen wij ook nieuwe stedelijke gemengde milieus realiseren. Dit met uitstekend bereikbare werk- en verblijfclocaties en maatschappelijk en programmatische synergie tussen bestaande en nieuwe gebieden.

Hoofddorp als een stad met een samenhangend centrum-stationsgebied

Wij willen Hoofddorp tot volwaardige stad ontwikkelen. Een goed bereikbare stad met (hoog) stedelijke milieus inclusief adequate groengebieden en voorzieningen. Het stationsgebied en het gebied dat de verbinding vormt met het stadscentrum Hoofddorp speelt hierin een belangrijke rol. Dit gebied willen wij, met onze partners, ontwikkelen tot een samenhangend gebied met een stedelijk park als hart.

Gezonde leefomgeving

Wij willen zorgen voor een gezonde en aangename leefomgeving.² We willen de natuurlijke waarden beschermen en ontwikkelen en de biodiversiteit stimuleren en geven gehoor aan het beperken van de stikstofdepositie op het omliggende Natura2000 gebied Kennemerland-Zuid. In de toekomst willen wij streven naar groene en gezonde gemeente.

CO₂ neutraal in 2050

Wij willen de energievraag reduceren zonder de ontwikkeling van de gemeente te beperken. De resterende energievraag willen wij invullen met CO₂-vrije energiedragers. Hiervoor is ruimte nodig voor een slim en toekomstbestendig energienetwerk en voor het opwekken van duurzame energie.

Internationaal concurrerende regio

Wij willen dat de MRA haar internationale concurrentiepositie behoudt en waar mogelijk versterkt. De MRA staat aan de vooravond van een schaa sprong – een systeemkeuze – op het gebied van verstedelijking en mobiliteit.

Samenhangend metropoolgebied

Wij willen in de MRA een samenhangende en inclusieve ontwikkeling van de bestaande én nieuwe grootstedelijke vestigingsmilieus, vooral in de corridor Zuidwest Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp. Hierbij past een hoogwaardige stedelijke en groene omgeving met een complementair ruimtelijk economisch programma dat aansluit bij het internationale vestigingsklimaat.

2 Haarlemmermeer kent een leefbaarheids- en overlastproblematiek door uitstoot van geluid en stoffen veroorzaakt door mobiliteit, bedrijvigheid en landbouw.

Voldoende en betaalbaar woonaanbod

De beschikbaarheid van goede en betaalbare woningen en een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving worden steeds bepalender voor het economische succes en vormen een belangrijke regionale doelstelling.

Internationale werkmilieus

Het bieden van ruimte voor een aanvullende 50.000–75.000 werkplekken voor kenniswerkers in de corridor die de internationale entree vormt van Nederland is hierbij een belangrijke door ons onderschreven doelstelling van MRA.

Duurzame ontwikkeling

Duurzaamheid in de brede zin van klimaatadaptatie, flexibiliteit in de toekomst tot slimme combinaties tussen ruimtelijke verdichting, functiemenging en bereikbaarheid. Want duurzame stedelijke groei en innovaties in mobiliteit zijn randvoorwaarden voor de groei van de stedelijke economie.

Ruimtelijke inpassing van de regionale energiestrategie

We willen de ruimtelijke inpassing voor hernieuwbare energieopwekking, warmte(rest)bronnen en bijbehorende infrastructuur zorgvuldig vormgeven en hiervoor voldoende ruimte reserveren.³

De combinatie van de lokale, regionale en nationale ambities brengt een aantal onderling samenhangende uitgangspunten met zich mee voor een sprong in de (inter)nationale oriëntatie van de Oostflank.⁴

3 In de Regionale Energiestrategie (RES) werken de regionale overheden samen aan een goed onderbouwde bijdrage aan de landelijke opgave voor een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van hernieuwbare energieopwekking, warmte(rest)bronnen en bijbehorende infrastructuur. De bijdrage richt zich op energiebesparing en de nationale doelstelling van 49% CO₂ reductie in 2030 (gericht op hogere doelstellingen na 2030).

4 Voor een verdieping van de uitgangspunten zie de rapportage 'Bijlagen bij de Nota van Uitgangspunten Oostflank Haarlemmermeer'. Hierin zijn de uitgangspunten afzonderlijk verdiept en uitgewerkt.

2.2 Uitgangspunten voor de Oostflank

De uitgangspunten illustreren de potentie van de Oostflank. Elk uitgangspunt draagt bij aan de ontwikkeling van de Oostflank, een doorontwikkeling op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, economische programma, bereikbaarheid, veiligheid en energie. De uitgangspunten staan niet op zich, elk uitgangspunt is een radertje in het systeem. Samen versterken ze de lokale, regionale en de nationale economie.

Onze uitgangspunten zijn, in willekeurige volgorde:



- **Optimaliseren van vervoerskeuzes (station Hoofddorp)**

De Oostflank wordt onderdeel van een robuust regionaal openbaar vervoernetwerk. De komst van de Noord/Zuidlijn (metro) vanuit Amsterdam naar Hoofddorp zorgt voor een veilig station op Schiphol, een optimaal bereikbare regio en is een belangrijke drager voor de gebiedsontwikkeling van de Oostflank. Ook biedt het ruimte voor de groei van het internationale treinverkeer. In dit robuust openbaar vervoer (OV)-netwerk willen wij bij NS station Hoofddorp een metro- en een halte intercity halte.



- **Inpassing van de luchthaven**

Met name de landzijdige ontwikkelingen op Schiphol zijn van belang voor de doorontwikkeling van de Oostflank. Deze moeten worden ingepast in de integrale ontwikkeling van de Oostflank. Daarbij streven we naar oplossingen die meerdere opgaven en belangen dienen, zoals geluid adaptief bouwen, en richten we ons op het gebruikmaken van de kansen die toekomstige ruimtelijke en economische ontwikkelingen gerelateerd aan de luchthaven bieden in het realiseren van onze ambities in dit gebied. Het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving, aandacht en zorg voor gezondheid en het vergroten van de OV-capaciteit en veiligheid op en rond Schiphol zijn hierbij de belangrijke doelen.



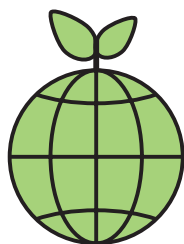
- **Stedelijke plekken voor ontmoeting en beleving**

In de Oostflank wordt gewoond en gewerkt. Rondom station Hoofddorp en in de directe nabijheid van de luchthaven worden de werklocaties aantrekkelijke stedelijke, compacte en gemengde vestigingsmilieus. Station Hoofddorp en haar omgeving wordt een bruisende plek voor werk, wonen, (zakelijke) ontmoetingen en vermaak. Bovendien wordt het gebied goed verbonden met zowel het stadscentrum van Hoofddorp, de bestaande en nieuwe



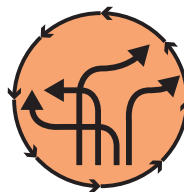
- **Verbreding en versterking economische structuur**

Internationaal georiënteerde bedrijven, midden- en kleinbedrijven (MKB) en startende ondernemingen worden gemengd en versterkt. In de Oostflank wordt ook ingezet op het minder gevoelig maken van Haarlemmermeer voor economische schokken (onverwachte of onvoorspelbare gebeurtenissen) en om conjunctuurschommelingen beter te kunnen absorberen. Daardoor wordt onze lokale economie minder afhankelijk van de wereldmarkt en daarmee ook minder afhankelijk van Schiphol gerelateerde bedrijvigheid.



- **Prettige, gezonde en groene leefomgeving**

De verblijfskwaliteit in de Oostflank wordt vergroot en verbeterd door de inrichting, programmering en uitstraling. De verbindingen naar omliggende landschappen worden versterkt zodat de kwaliteiten ervan beter benut kunnen worden. De Oostflank gaat bijdragen aan het verbeteren van de gezondheids- en belevingswaarde van de leefomgeving door het ontwikkelen van een recreatief netwerk, het beschermen van de cultuurhistorische, natuur- en landschappelijk waarden en door natuur-inclusief bouwen toe te passen bij de nieuwbouwontwikkelingen. De openbare ruimte in de Oostflank wordt uitnodigend, groen en gebruiksvriendelijk.



- **Toekomstbestendig ontwikkelen**

In de Oostflank zullen het landschap en de bebouwde omgeving flexibel en circulair ontwikkeld worden. Bovendien zullen er oplossingen gerealiseerd worden die bijdragen aan het streven om Haarlemmermeer energieneutraal te maken. De Oostflank biedt kansen om opgaven en ontwikkelingen in dit perspectief te combineren.

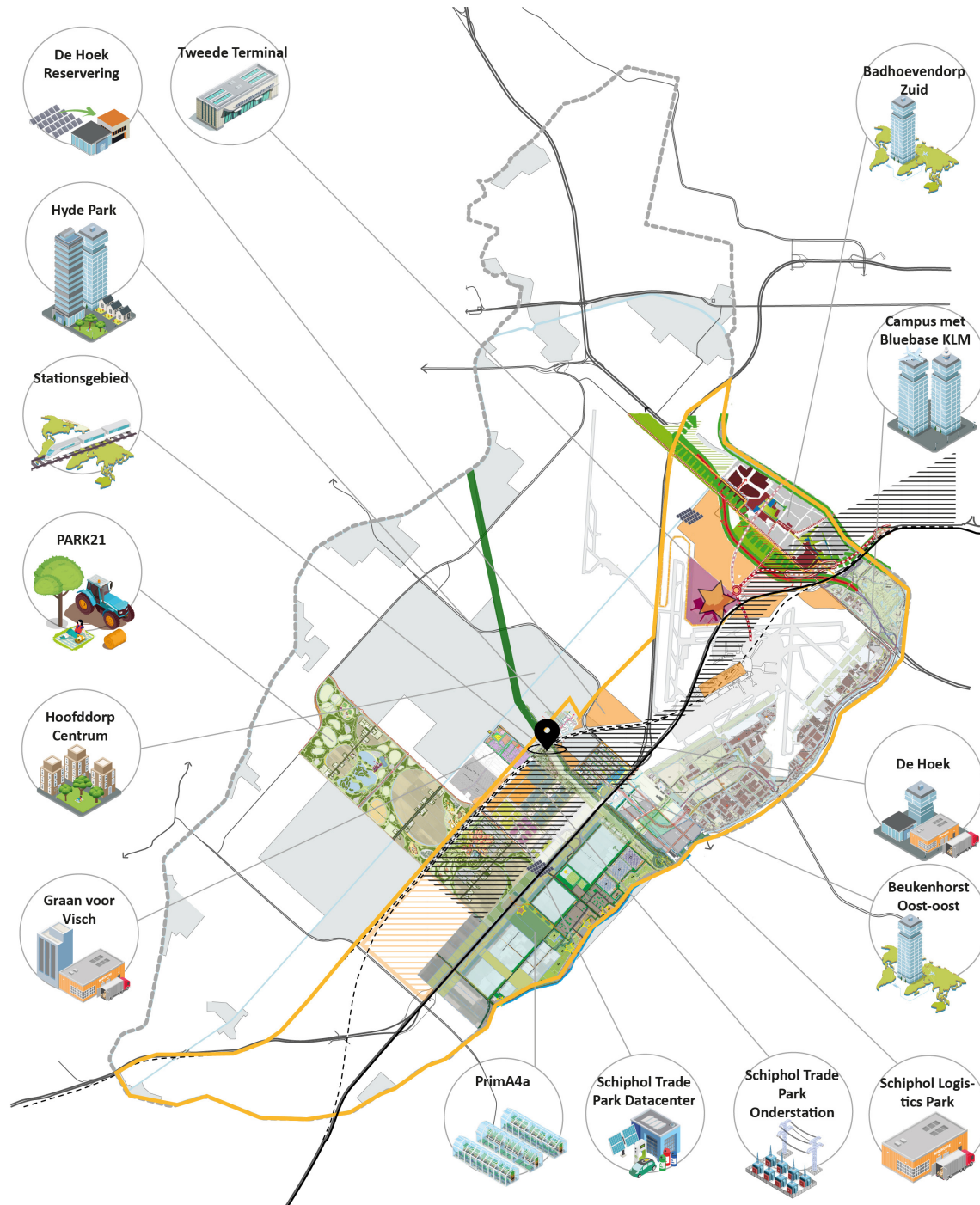


Lokale, regionale ambities en uitgangspunten voor de Oostflank



Beukenhorst oost en Park 20\20. Fotoğraf: Margo Oosterveen

3 Gebiedsontwikkeling



3 Gebiedsontwikkeling

Er zijn diverse ontwikkelingen gaande. Elk met eigen ambities, dynamiek en stakeholders. Vele van deze ontwikkelingen worden nu uitgevoerd conform plannen van voorgaande jaren en moeten worden beschouwd of ze nog adequaat inspelen op de omgevingsdynamiek en de behoefte van de markt. Veelal is er ad hoc ingespeeld op de initiatieven die zich hier aandienen. Het is daarom belangrijk deze ontwikkelingen in hun samenhang te gaan bezien op hun potenties om zowel de lokale karakteristiek te respecteren als bij te gaan dragen aan de doorontwikkeling van de internationale entree van Nederland. Dit is een (boven)regionale opgave.

3.1 Gebiedsgebonden kansen en mogelijkheden

De ambitie van een toekomstbestendig lokaal vestigingsmilieu, een internationaal concurrerend profiel en de mogelijkheid van sterk verbeteren van het bereikbaarheidsprofiel door het metrotracé, intercitystation Hoofddorp en verbeterde weginfrastructuur brengt de volgende kansen met zich mee voor de verschillende projecten in de Oostflank:

- **Station Hoofddorp** heeft de potentie om zich te ontwikkelen tot een belangrijk regionaal knooppunt (IC-trein, trein, HOV: bus en metro, P+R) en wordt hiermee een belangrijke drager voor gebiedsontwikkeling. De mogelijkheden voor deze schaa sprong van de infrastructuur worden in beeld gebracht. Hierbij is het synergetisch vermogen die deze opties voor de verbetering van de infrastructuur genereren van belang voor metropolitane ontwikkelingen in de vorm van gebiedsontwikkelingen (station, gemengde milieus, werklocaties, woningen inclusief mogelijkheden van geluid adaptief bouwen).
- **Infrastructurele systeem ingrepen in en rondom Hoofddorp** om grootschalige ontwikkelingen (wonen en werken) mogelijk te maken. Door onder meer het verplaatsen van N201 ontstaat ruimte voor de bouw van 20.000 woningen en voor het verbeteren van de (OV)-verbinding in de zuidwest corridor en met de regio Zuid-Kennemerland en Haarlem.
- **Schiphol Trade Park** ligt naast het station Hoofddorp en de mogelijke metrohalte. Met het doortrekken van de Noord/Zuid-lijn en de intercity status voor station Hoofddorp krijgt het gebied een verbeterd bereikbaarheidsprofiel. Het nieuwe bereikbaarheidsprofiel biedt kansen voor bezoekers intensieve functies zoals werken en ontmoeting. Denk aan hoogwaardige bedrijven (bijvoorbeeld research & development), zelfstandige kantoren, internationale congresfaciliteiten e.d. Datacentra en een transformatorstation 150/20kv centraal in het gebied, of in de buurt van beoogde metrohaltes, draagt niet bij aan het benutten van de potentie en potentiële kwaliteiten van het gebied. Bovendien maakt de plaatsing van het

onderstation naast het spoor de inpassing van de toekomstige metrotracé /rangeerterrein en daarmee gekoppeld verzilvering van de gebiedspotentie onmogelijk. In een nadere studie moet onderzocht worden of een aangepast en meer gemengd programma binnen het uit te geven gebied, met name in de buurt van (metro)station Hoofddorp en zuidelijk deel bij de Bennebroekerweg mogelijk is.

- **Beukenhorst Oost Oost** is een kantoorlocatie gelegen tussen de Beukenhorsten Zuid en Oost en de snelweg A4. Een combinatie, voor zover mogelijk vanuit LIB, met andere ondersteunende functies (onder andere hotel en congresfaciliteiten) versterkt het profiel van het gebied. Beukenhorst Oost-Oost kan beter bereikbaar worden door een mogelijke metrohalte en een fijnmazig busnetwerk. Het bestaande HOV-busviaduct is een ruimtelijke barrière. Door aanleg van het metrospoor als een nieuwe snelle verbinding tussen Hoofddorp en Schiphol kan dit deel van de vrij liggende busbaan opgegeven worden en dat biedt kansen voor nieuwe ruimtelijk invulling. Nadere studie moet aantonen hoe het gebied ontwikkeld kan worden en of er een meer gemengd programma binnen het uit te geven gebied mogelijk is.
- **De Hoek** is een gemengd bedrijvenpark tussen de A4/A5, het spoor en de Kruisweg. De Hoek bestaat nu voornamelijk uit kantoren, bedrijfshallen en hotels. Door de nabijheid van Schiphol Airport is De Hoek een aantrekkelijke locatie geworden voor bedrijven met een sterke binding of relatie tot de luchthaven. De mogelijkheden voor intensivering en functiemenging in de nabijheid van een mogelijke metrohalte dient verder onderzocht te worden. Ook hier gelden beperkingen uit hoofde van het LIB door de ligging direct aan de luchthaven.
- Transformatie bedrijventerrein **Graan voor Visch-Zuid** tot gemengd stedelijk gebied. De LPG-route loopt over het terrein in verband met de bevoorrading van nabijgelegen tankstation. Dit kan relatief eenvoudig gewijzigd worden, waardoor de transformatie naar woningbouw gerealiseerd kan worden. Aan de westzijde van het gebied is al woningbouw gepleegd, met name (studenten)woningen. Ook is er een school gevestigd en horeca. De mogelijke transformatie naar een gemengd stedelijk dient verder onderzocht te worden.
- **PARK21** heeft de potentie om uit te groeien tot een regionaal park met agrarisch karakter. Het park zal uiteindelijk een oppervlak krijgen van 1.000 hectare. Een metrohalte zou de intensieve recreatieve functie en evenementen faciliteren met grote aantallen bezoekers waardoor de regionale parkfunctie versterkt kan worden. De inpassing en programmering in nabijheid van mogelijke metrohalte dient verder uitgezocht worden.
- **Het project PrimA4a** betreft een grootschalige glastuinbouwontwikkeling langs de A4 bij Rijsenhout. Voor deze ontwikkeling is de gemeente in 2006 een langjarige samenwerking

aangegaan met ontwikkelaar Stallingsbedrijf Glastuinbouw Nederland (SGN). Het originele plan voor de glastuinbouw blijkt onvoldoende aan te sluiten op de marktvraag en de financiële haalbaarheid ervan is zeer lastig. Er is nu nog veel open ruimte aanwezig die in principe ontwikkelt mag worden. Onderzocht moet worden of het verbreden van het economisch programma kansen kan bieden.

- Onderzoek naar **Rijsenhout** om te komen tot een recreatie en groen programma en verbindingen met de Westeinderplassen.
- **Schiphol Driehoek**: inzetten op groene verbindingen en Schiphol gerelateerd programma.

3.2 (Gebiedsoverstijgende) opgaven

Het slimmer organiseren van de bereikbaarheid (weg en OV) kan ruimte creëren voor de versterking van de regio. Het doortrekken van de metro kan bijvoorbeeld kansen bieden voor de ontwikkeling van hoogwaardige vestigingsmilieus. Er is behoefte aan herdefiniëring van plannen voor de naastliggende locaties. Waar liggen kansen, hoe differentiëren we, hoe voorkomen we dat projecten onderling concurreren en gezamenlijk niet tot een optimaal samenspel komen?

Daarvoor is het volgende nodig:

- een studie naar het doortrekken van het metrotracé naar Hoofddorp en een robuust OV-netwerk. Het doortrekken van de Noord-Zuidlijn via Schiphol naar Hoofddorp is onderdeel van een brede opgave om het OV-netwerk robuuster te maken;
- herdefiniëring van landschap en recreatiegebieden;
- inspelen op de veranderingen in de agrarische sector;
- diversificatie van milieus en inzetten op menging van functies waar mogelijk;
- inspelen op de veranderingen digitale verbondenheid en digitalisering (w.o. datacenters);
- het onderzoeken van de toegevoegde waarde van realisatie van een P+R welke kan leiden tot het optimaliseren van kosten en technische mogelijkheden in de aanleg en exploitatie van de metroverbinding;
- inpassing mogelijke landzijdige uitbreiding Schiphol;
- integrale aanpak voor energie en duurzaamheid (Energiesstrategie (RES) inclusief wind- en zonne-energie, verdeling en strategische spreiding warmtebronnen, integrale planning energie-infrastructuur);
- duidelijkheid en hernieuwd afwegingskader Programma Aanpak Stikstof (PAS).

3.3 Urgente opgaven

Dit alles brengt een aantal urgente vraagstukken in beeld gebracht, die nu al extra aandacht vragen. Deze urgente vraagstukken zullen op korte termijn, in samenspraak met partners en direct belanghebbenden, onderzocht worden en noodzakelijke afwegingen zullen gemaakt worden, waarbij het doel van deze nota, een schaa sprong in de ontwikkeling van de Oostflank Haarlemmermeer, richtinggevend is.

Het gaat om:

- Welke mogelijke tracé zijn er voor de metro vanuit Amsterdam via Schiphol naar Hoofddorp? Moet station Hoofddorp een intercystation worden? Hoe kan een rangeerterrein voor de metro ingepast worden?;
- Wat is de beste plek voor het transformatorstation 150/20 KV?;
- Welk programma en inrichting van de projecten STP (delen campus en zuidelijke rand), de Hoek(en), het oostelijk deel van PARK21, Beukenhorst Oost-Oost en onderdelen van PrimA4a dragen het beste bij aan de schaa sprong van de Oostflank? Wat is er nu nodig om de weg daarvoor vrij te maken of te houden?;
- Hoe kunnen we goed de onder- en bovengrondse infrastructuur en faciliteiten ten behoeve van digitalisering (bijvoorbeeld datacenters) en energietransitie ruimtelijk inpassen?;
- Wat zijn kansrijke transformatiemogelijkheden voor het bedrijventerrein Graan voor Visch Zuid?

4 Het vervolg

4 Het vervolg

In deze Nota van Uitgangspunten voor de Schaaflsprong Oostflank Haarlemmermeer maken wij duidelijk waar we over in gesprek willen met ontwikkelpartijen en belanghebbenden van dit gebied. Het is de uitnodiging voor overleg en afstemming aan belanghebbenden op basis waarvan wij een goede, realistische en gedragen visie kunnen opstellen die richtinggevend zal zijn voor alle initiatieven, opgaven en ontwikkelingen in het gebied. Zo willen wij in gesprek met inwoners, lokale ondernemers, ondernemersverenigingen, het Rijk, de provincie, de MRA, de Vervoerregio, de buurgemeenten en instanties zoals Stallingsbedrijf Glastuinbouw Nederland (SGN), Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO), Schiphol Area Development Company (SADC), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), Schiphol, netbeheerders, vervoersbedrijven, investeerders en grondeigenaren. Want voor de doorontwikkeling van de Oostflank is ook hun betrokkenheid en inzet nodig. Wij kunnen het immers niet alleen.

Op basis van deze Nota van Uitgangspunten en de strategische en onderzoeksvragen zullen we in gesprek gaan met de huidige en nieuwe belanghebbenden. Wij zullen hiervoor met strategische publieke partners een zogeheten 'Atelier' inrichten. Een plek voor participatie, kennis delen, het werken aan draagvlak en vorming van mede-eigenaarschap van de opgaven en de ambitie voor de Oostflank. Hier gaan we de strategische vragen met elkaar onderzoeken en komen we tot oplossingen voor de wijze waarop de Oostflank van Haarlemmermeer optimaal kan bijdragen aan de ontwikkeling van de zuidwest corridor. Op verbeeldende wijze worden inzichten verkregen.

We zijn ons bewust dat in het gebied nu al veel ontwikkelingen gaande zijn. Daarom is het belangrijk dat we voortdurend contact houden met lopende projecten en belanghebbenden zodat we de actuele ontwikkelingen goed afstemmen op de toekomstige ontwikkelingen.

Op basis van de inzichten uit het Atelier en de resultaten uit de onderzoeken formuleren wij tenslotte de integrale visie die richtinggevend is voor de ontwikkeling van de Oostflank en een ontwikkelingsstrategie die helder uiteenzet wat daarvoor nodig is. Deze visie willen we in de tweede helft van 2020 vaststellen.

Tenslotte gaan we over tot het opstellen van een uitvoeringsprogramma en het robuust vastleggen van de hiervoor benodigde wederkerige afspraken met de partners in deze realisatie.





gemeente Haarlemmermeer



metropool regio **amsterdam**



Rijksoverheid



Vervoerregio Amsterdam



Provincie Noord-Holland



Gemeente Amsterdam



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



Schiphol Amsterdam Airport



Liander



SGN Your gas. Our network.



provincie ZUID HOLLAND



Haarlem



Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties



5 Colofon

Bestuurlijk opdrachtgevers

Mariëtte Sedee – Schuitemaker, Portefeuillehouder Ruimtelijke ordening / Omgevingswet, Grootschalig groen & recreatie, Waterbeheer, Milieu en Agrarische zaken

Jurgen Nobel, Portefeuillehouder Haven- en luchthavenzaken, Woningbouw, Energietransitie en Grondzaken

Marja Ruijgrok, Portefeuillehouder Economie & Innovatie, Verkeer & Vervoer, Cultuur, Toerisme & evenementenbeleid

Ap Reinders, Portefeuillehouder Economie en Ondernemerschap

Ambtelijk opdrachtgever

Michiel Ruis, directeur Gemeente Haarlemmermeer Ruimtelijke ontwikkeling, Economie en Duurzaamheid

Jeroen Graafland, clustermanager Ruimtelijke ontwikkeling, Economie en Duurzaamheid

Projectteam

Selma Zorgman-Schippers, integrale regie Oostflank cluster RED, procestrekker NvU, strategisch adviseur, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Joanna Stegenga-Rydlewska, inhoudelijke trekker NvU en stedenbouwkundige, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Petra Kort, strategisch adviseur, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Celeste Tijdeman, tekenwerk, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Henri Schiffer, stedenbouw, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Tom de Munck, landschap, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Femke Kaptein, projectsecretaris, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Wim van der Lee, stedenbouwkundige, structuurvisie, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Mark Lammertink, strategisch adviseur regionale ontwikkelingen, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Daan Schrama, verkeersadviseur, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Nurullah Gerdan, strategisch adviseur luchthavenzaken, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Vincent Bakker adviseur energie transitie, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Maurits Korse, adviseur energie transitie, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Gerdien van de Beek, landschap, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Mitchel Hegers, strategisch adviseur economische zaken, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Adviezen

Beleidsadviseurs:

Henk Keizer, strategisch adviseur Mirt en regionale ontwikkelingen, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Wouter Sietinga, jurist ruimtelijke ontwikkelingen, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Corrie Verbeek, Omgevingsvisie, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Joop Slangen, Polderarchitect, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Martin Sulman, Cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid

Projecten:

Frits Vloon, projectmanager Park 21

Sander Berkers, projectmanager STP en onderstation

Ward de Meulemeester, projectmanager stationsgebied

Jochem Huijsmans, projectmanager PrimA4A

Lydia Putter, projectmanager STP/ SLP/ BHOO

Nicole de Leeuw, projectmanager De Hoek

Hilke de Vries, projectmanager Badhoevedorp Zuid

Oostflank 2050



Bijlagen bij de Nota van Uitgangspunten Oostflank Haarlemmermeer

10 december 2019



gemeente
Haarlemmermeer



Hoofddorp Stadscentrum. Fotoğraf: Margo Oosterveen

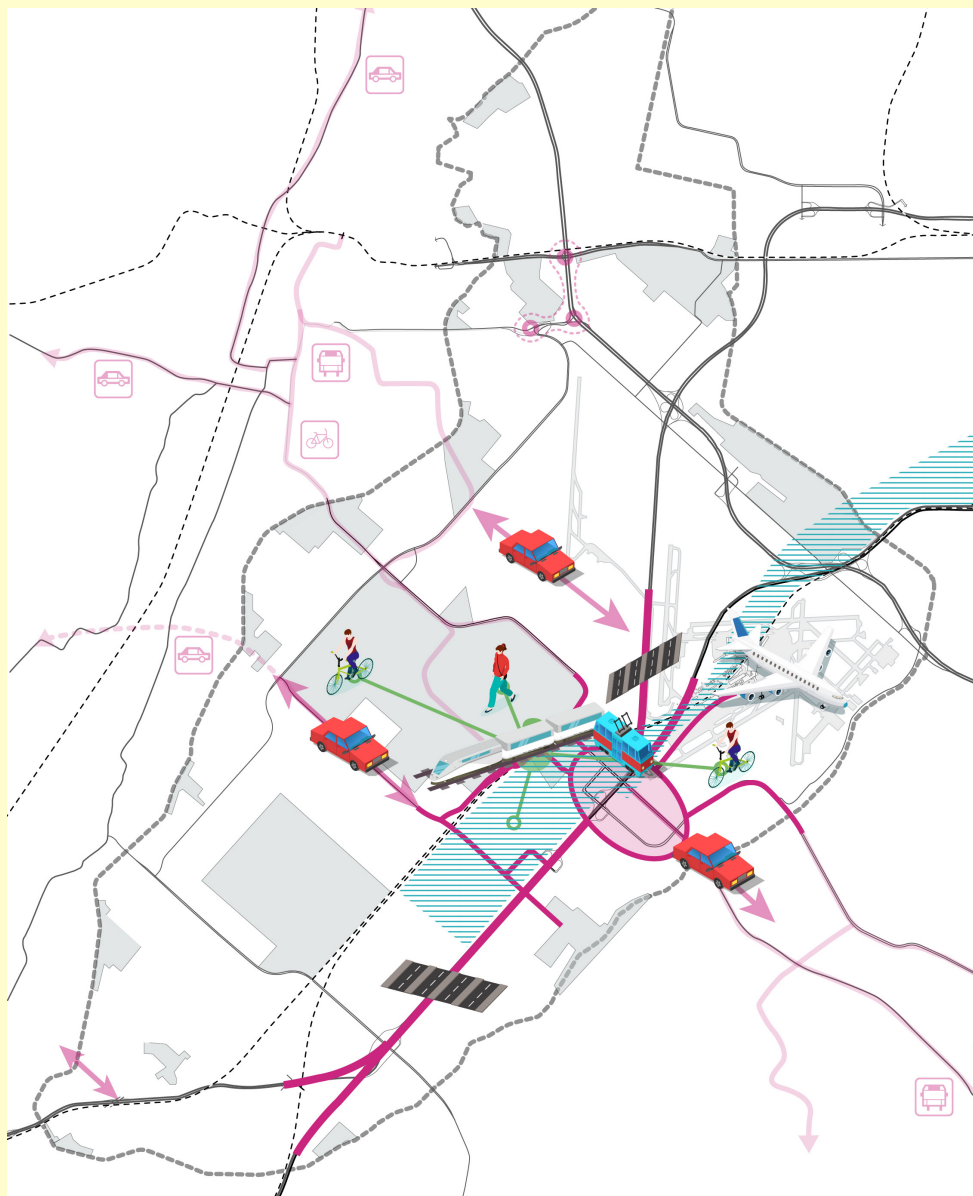
Bijlagen

BIJLAGE 1: OPGAVEN EN KANSEN VOOR DE OOSTFLANK	29
BIJLAGE 2: DE OOSTFLANK EN HAAR OMGEVING	42
BIJLAGE 3: HUIDIGE BELEIDSKADERS EN TRENDS PER UITGANGSPUNT	47
BIJLAGE 4: ONDERZOEKSVRAGEN	56

BIJLAGE 1: OPGAVEN EN KANSEN VOOR DE OOSTFLANK

Uitgangspunt: Optimaliseren van vervoerskeuzes (station Hoofddorp)

SCHAALSPRONG NAAR EEN ROBUUST REGIONAAL HOV NETWERK









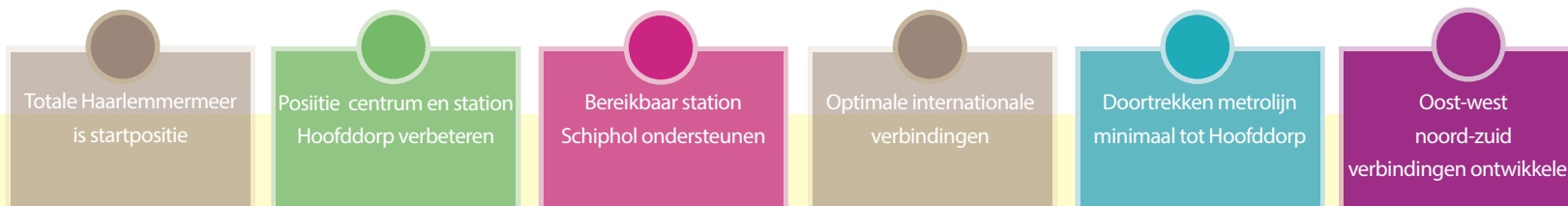
De schaalsporing van de Oostflank wordt mede beïnvloed door de regionale context. Ruimtelijke ontwikkelingen en het verbeteren van de bereikbaarheid zijn wederkerig. Dit komt tot uiting in het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' van het Rijk en de benoeming van station- en centrumgebied Hoofddorp als Sleutelgebied. De opgaven op het ruimtelijke vlak en de bereikbaarheid zijn niet gering.

De ligging van Haarlemmermeer ten opzichte van de A4 en de treincorridor Rotterdam-Amsterdam zorgt in potentie voor een goede bereikbaarheid, maar vormt tegelijkertijd de basis voor een aantal knelpunten. De Oostflank vormt voor alle vervoerssoorten een schakel tussen noord-zuid verbindingen en oost-west verbindingen. Bereikbaarheidsthema's hebben hierdoor een bovenlokaal, regionaal of landelijk karakter.

Op het vlak van openbaar vervoer nadert station Schiphol naar verwachting binnen enkele jaren de maximale capaciteit. De ligging van de hoofdaansluiting op de A4 maakt dat zowel bestemmingsverkeer als doorgaand verkeer van en naar een westelijke bestemming, door de kern van Hoofddorp rijdt. Het fietsnetwerk in Haarlemmermeer is uitgebreid, maar vormt door barrières van water, dijken of hoofdonsluitingswegen vaak niet een optimaal functionerend netwerk. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn maatregelen nodig om een optimale bereikbaarheid te vinden, zowel voor de nieuwe ontwikkeling als voor het oplossen van bestaande knelpunten. Het schaalniveau van knelpunten maakt dat oplossingen soms op een andere plek liggen dan verwacht.

Legenda

-  Zoekgebied metrotracé
-  Noord - Zuid verbindingen
-  Oost - West verbindingen
-  Langaamvervoer verbindingen directe omgeving
-  Station Hoofddorp
-  Optimale internationale verbindingen + station Schiphol



Wij zien de volgende kansen en opgaven om de schaa sprong mogelijk te maken:

1. Positie station Hoofddorp verbeteren

- Het station en stationsgebied Hoofddorp verbeteren, zodanig dat het station een uitstraling krijgt die past bij het in reizigersaantallen sterk groeiende station met een daarbij passend voorzieningen aanbod;
- Van station Hoofddorp een multimodaal knooppunt maken;
- Van het station Hoofddorp een intercitystation maken;
- De aansluiting van station Hoofddorp op het achterland verbeteren. Dit geldt voor de verbindingen tussen het station en bestaande gebieden (zoals het centrum en typische woonwijken), maar ook de verbindingen tussen het station en nieuwe economische kerngebieden zoals Schiphol Trade Park;
- Verplaatsen van de huidige auto stroom langs station Hoofddorp naar een randwegenstructuur aan de zuidzijde (verlengde van afslag Hoofddorp-Zuid) en noordzijde (nieuwe aansluiting op de A5) van Hoofddorp ten behoeve van een goed functionerend stationsgebied.

2. Passende mobiliteitsoplossingen als drager voor gebiedsontwikkelingen

- Zoveel mogelijk profiteren van de openbaar vervoer potenties bij ruimtelijke ontwikkelingen;
- Fietsroutes optimaliseren en beter verbinden met de HOV-routes;
- Een multimodaal knooppunt met P&R faciliteiten ten zuiden van Hoofddorp realiseren, eventueel in combinatie met een metrohalte.

3. Bereikbaarheid en veiligheid station Schiphol ondersteunen

- Ontlasten van de Multimodale Knoop Schiphol, door spreiding van OV-reizigers over het bestaande railsysteem. Amsterdam Zuid en Hoofddorp de satellietstations van Schiphol maken. Hier moeten forensen gaan overstappen zodat Schiphol Plaza optimaal kan worden benut voor reizigers met Schiphol Plaza (de luchthaven) als bestemming of herkomst.

4. Optimale internationale verbindingen

- Ruimte vinden voor de groei voor nationale (intercity) – en internationale verbindingen op het spoor traject tussen Amsterdam Centraal/Zuid en Hoofddorp. Hierbij kan ofwel

de oplossing zitten in de aanleg van extra treinsporen langs het bestaande trein tracé of een eventueel nieuwe trein tracé tussen Amsterdam en Schiphol, ofwel door aanleg van een extra vervoerssysteem zoals de metro, waardoor ruimte in de spoordienstregeling ontstaat voor de nationale – en internationale verbindingen, ofwel in een combinatie van beide.

5. Doortrekken metrolijn minimaal tot Hoofddorp

- Het inpassen van de verlengde Noord-Zuidlijn vanuit Amsterdam via Schiphol naar Hoofddorp.

6. Oost-west noord-zuid verbindingen ontwikkelen

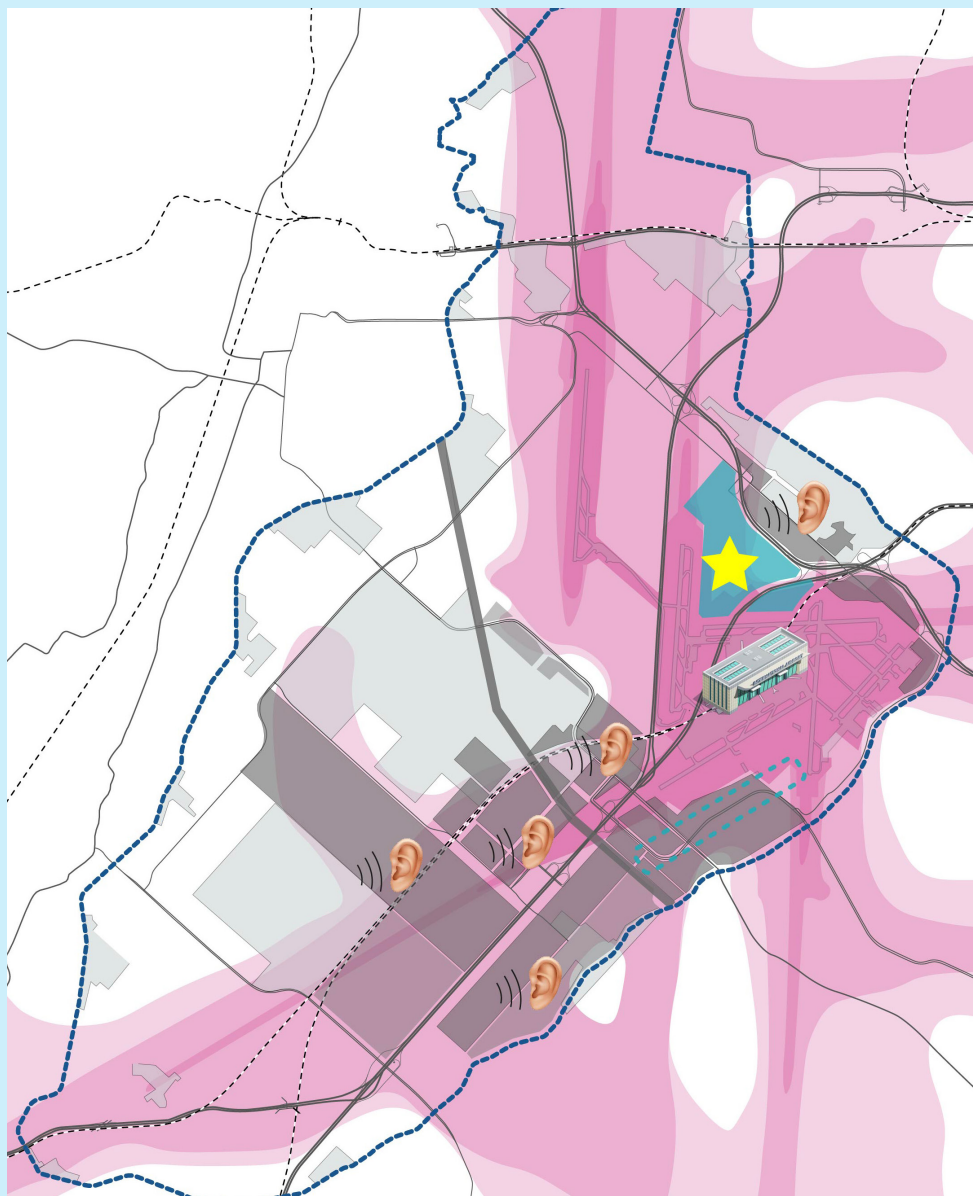
- Oost-westverbindingen versterken voor OV, auto en fiets. Oplossingen treffen door regionale problematiek als uitgangspunt te nemen en regionale allianties aan te gaan. Regionale en lokale bereikbaarheid uit elkaar trekken, zodat ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk worden.
- Nieuwe ontwikkelingsgebieden verbinden met bestaande kernen. Bijvoorbeeld met korte, directe fietsverbindingen, tussen het nieuwe Schiphol Trade Park en bestaand Hoofddorp.

7. Regionale perspectief als vertrekpunt

- Voor het benutten van kansen voor verbetering van de mobiliteit in de Oostflank moet het regionale perspectief als uitgangspunt worden genomen. De lokale ruimtelijke ontwikkeling moet in overeenstemming worden gebracht met de regionale woningbouw- en economische ambities, om tot structurele en substantiële mobiliteitsoplossingen te komen. De Oostflank kan bijvoorbeeld profiteren van een uitstekende railbereikbaarheid, wanneer station Hoofddorp een vervangende rol krijgt toebedeeld en wanneer de Noord-Zuidlijn tot in Hoofddorp wordt doorgetrokken. Tegelijkertijd moet het oostflankgebied rekening houden met het ruimtebeslag van een doorgetrokken metro, wat een verminderd gronduitgifte tot gevolg heeft.

Uitgangspunt: Inpassing van de luchthaven

SCHAALSPRONG VAN GEBALANCEERDE NAAR EEN INCLUSIEVE ONTWIKKELING



Met name de landzijdige ontwikkelingen op Schiphol zijn van belang voor de doorontwikkeling van de Oostflank. Deze moeten worden ingepast in de integrale ontwikkeling van de Oostflank. Daarbij streven we naar oplossingen die meerdere opgaven en belangen dienen, zoals geluid adaptief bouwen, en richten we ons op het gebruikmaken van de kansen die toekomstige ruimtelijke en economische ontwikkelingen gerelateerd aan de luchthaven bieden in het realiseren van onze ambities in dit gebied. Het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving, aandacht en zorg voor gezondheid en het vergroten van de OV-capaciteit en veiligheid op en rond Schiphol zijn hierbij de belangrijke doelen.

Legenda

-  Reservering tweede Kaagbaan
-  Gebieden onder LIB beperkingen
-  Oostflank
-  Zoekgebied tweede terminal
-  Geluid adaptief bouwen



Synergie: samenleven
met de luchthaven

Anticiperen op mogelijke
ruimtelijke veranderingen

Aandacht voor de
gezonde leefomgeving

Veiligheid en
capaciteit OV knooppunt
Schiphol

Wij zien de volgende kansen en opgaven om de schaa sprong mogelijk te maken:

1. Synergie: samenleven met de luchthaven

- Focus op kwaliteit van het netwerk van vliegverbindingen van Schiphol én kwaliteit van de leefomgeving.
- Integrale ontwikkeling van de luchthaven met de omgeving en de samenleving.
- Inzet op ontwikkelingen en oplossingen die meerdere opgaven en belangen kunnen dienen, bijvoorbeeld door geluidsadaptief bouwen.

2. Anticiperen op mogelijke ruimtelijke veranderingen

- Welke kant het op gaat met Schiphol is een factor van onzekerheid, omdat het onderdeel is van een nationale discussie. De inwoners van Haarlemmermeer hebben wel bepaalde verwachtingen van de gemeente. Dit is ook de verantwoordelijkheid van de gemeente: het borgen van de publieke belangen voor haar inwoners. Waar richt de gemeente zich op in het behartigen van de belangen van haar inwoners?
- De gevolgen moeten ruimtelijk vertaald worden: ruimtelijke contouren die kaders meegeven voor onze bouw mogelijkheden, capaciteitsuitbreiding op Schiphol (land- en luchtzijdig) en de vraag van de markt naar bepaalde ruimtelijk economische ontwikkelingen. Vanuit de Oostflank is het daarom van belang om hierop te anticiperen.

3. Aandacht voor gezonde leefomgeving

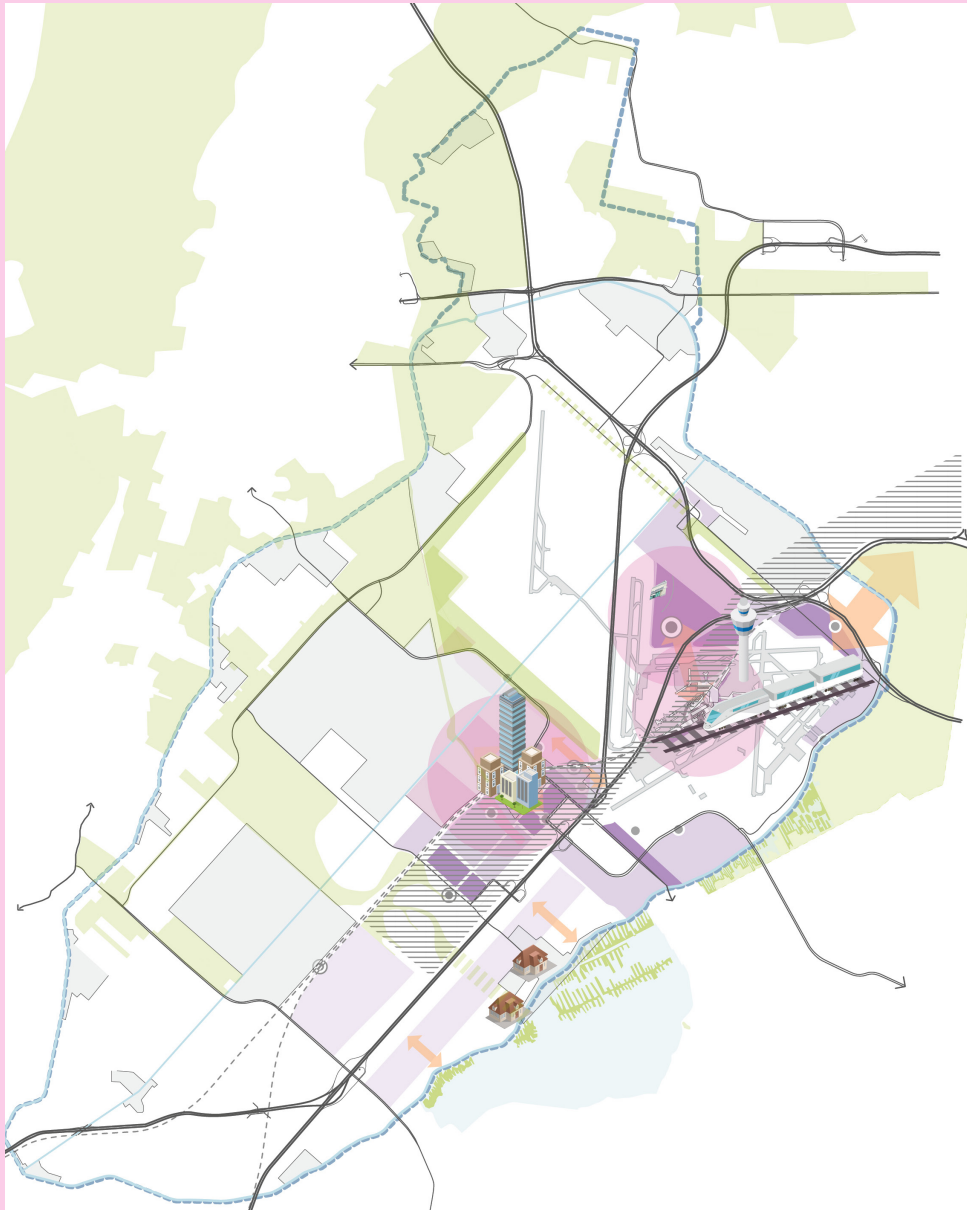
- Schiphol en gezondheid vormen een belangrijk thema voor Haarlemmermeer. Bezorgdheid over de eigen gezondheid vanwege de nabijheid van de luchthaven is in toenemende mate aanwezig onder inwoners. Op het gebied van gezondheid zijn de onderwerpen luchtkwaliteit (het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen), het beperken van geluidhinder en het vergroten van de nachtrust van belang. Gezondheidsissues beperken zich echter niet tot de gemeentegrenzen. Haarlemmermeer zet daarom in op kennisvergroting in samenwerking met andere partijen, heldere communicatie en gezamenlijk handelen in de regio.

4. Veiligheid en capaciteit OV-knooppunt Schiphol

- Zowel in het kader van veiligheid als bereikbaarheid moet de capaciteit van het OV vergroot worden op en rond Schiphol. Daarmee kunnen we tevens kansen creëren voor de Oostflank als drager voor gebiedsontwikkeling. Onze inzet is daarnaast ook dat Schiphol zich verder ontwikkelt als een internationaal multimodaal knooppunt (luchtverkeer, spoor en wegverkeer).

Uitgangspunt: Stedelijke plekken voor ontmoeting en beleving

SCHAALSPRONG VAN WERKGEBIEDEN NAAR STEDELIJKE GEMENGDE PLEKKEN



In de Oostflank wordt gewoond en gewerkt. Rondom station Hoofddorp en in de directe nabijheid van de luchthaven worden de werklocaties aantrekkelijke stedelijke, compacte en gemengde vestigingsmilieus. Station Hoofddorp en haar omgeving wordt een bruisende plek voor werk, wonen, (zakelijke) ontmoetingen en vermaak. Bovendien wordt het gebied goed verbonden met zowel het stadscentrum van Hoofddorp, de bestaande en nieuwe woongebieden van Haarlemmermeer, als de regionale en internationale omgeving. Schiphol is de fysieke internationale top-entree die zich richt op direct hieraan verbonden functies. Deze schaalprong in stedelijke ambitie betekent dat naast verdichting en intensieve programmering ook ruimte moet zijn voor voldoende, een goed functionerende en hoogkwalitatieve openbare ruimte, groenstructuur en voorzieningen.

Legenda

-  Zoekgebied metrotracé
-  Compacte openbaar vervoer-georiënteerde ontwikkelingen
-  Samenhang en aanhechting
-  Stedelijke openbaarvervoer-georiënteerde gebieden
-  Luchthaven-georiënteerde gebieden
-  Ruimtelijk-programmatische diversificatie
-  Verblijfskwaliteit vergroten
-  Regionale groenstructuur



Wij zien de volgende kansen en opgaven om de schaa sprong mogelijk te maken:

1. Hoog dynamische Oostflank verstedelijken

- De a-typische stedelijkheid van Haarlemmermeer als netwerkstad versterken;
- Het hoog dynamische karakter versterken door compactheid en bebouwingsdichtheid;
- Een nieuw stedelijk milieu accommoderen om het bestaande palet van milieus te verbreden en tegelijkertijd te zorgen dat juist de suburbane en landelijke kernen hun karakter kunnen behouden.

2. Samenhang en aanhechting kernen en nieuwe ontwikkelingen versterken

- Het toevoegen van versterkend en aanvullend programma;
- Het ontwikkelen van doorlopende en herkenbare verbindingen;
- Het toevoegen van herkenbare en samenhangende bebouwingsstructuur.

3. Compacte openbaar vervoer-georiënteerde ontwikkelingen (Transit-oriented development¹)

- Het OV-systeem als ruggengraat en aanjager van de stedelijke ontwikkeling gebruiken;
- Gebieden rondom hoogwaardige bestaande en toekomstige OV-stations ontwikkelen tot compacte hoog stedelijke gebieden of luchthaven-georiënteerde gebieden.

a) Hoog stedelijke openbaar vervoer-georiënteerde gebieden:

- Zorgen voor een efficiëntere bundeling van verkeersstromen;
- De bebouwingsdichtheden en bouwhoogtes zijn hoger dan de omliggende omgeving;
- Grotere verscheidenheid en intensiteit van programma koppelen aan het OV;
- Worden ontwikkeld als voetgangers vriendelijke gebieden;
- Zijn plekken voor ontmoeting, kennisuitwisseling, innovatie en langer verblijf;
- Bieden vestiging voor de internationale woon- en werkstijl;
- De menselijke maat, verblijfskwaliteit en de hoge kwaliteit van het openbare ruimte netwerk is een cruciale ambitie.

b) Luchthaven-georiënteerde gebieden.

- Terminalgebieden van Schiphol kunnen verder ontwikkelen als internationale hubs;
- Gericht op het reizen en kort verblijf;
- Verdichting, functiemenging en ruimtelijke verscheidenheid is hier lager dan in stedelijke gebieden;
- Bieden ruimte aan de bij de luchthaven behorende gerelateerde voorzieningen inclusief internationale luchthavengebonden kantoren, hotels of conferentiecentra.

4) Ruimtelijk-programmatische diversificatie inbrengen

- Het verbreden van een rijk scala aan complementaire vestigingsmilieus zowel ten opzichte van Haarlemmermeer als de MRA;
- Ontwikkelen van gemengde woon-werk gebieden daar waar geen beperkingen gelden uit hoofde van de luchtvaart; Onderdeel van deze opgave is geluid adaptief bouwen;
- het mengen van functies en streven naar interactieve vestigingsmilieus zoals: innovatie-district, business city, techpark / campus, leisure city, Industries, logistiek campus.;
- Streven naar diversiteit in bebouwingstypologieën passend bij functiemenging, bv. naast grootschalige gebouwen ook verscheidenheid van kleinere of hogere bebouwing;
- Streven naar diversiteit in de inrichting van openbare ruimte.

5) Verblijfskwaliteit vergroten

- Streven naar het vergroten van de verblijfsmogelijkheden en -redenen in de Oostflank en nabijheid;
- Enerzijds de (door)ontwikkeling van een recreatief netwerk, daarin verbindingen naar Geniedijk en Geniepark, PARK21, kleine kernen, polderlandschap, omliggende natuurparken, meerdere aansluitingen aan de ringdijk, verbinding tot zee en duinen, verbindingen met de Westeinderscheg (in Amsterdam) en het Groene Hart;
- Anderzijds realiseren van verblijfsplekken in de Oostflank zelf. Dit betekent meer ruimte voor recreatie, sportlandschap, verblijfspleinen enzovoort;
- De ambitie bij de laatste is om meer differentiatie in karakters, inrichting en programma te ontwikkelen. Zo zou een openbare ruimte in STP een andere doelstelling, uitstraling en inrichting kunnen hebben dan bij de Hoek;
- Tot slot dienen ook gebouwen bijdragen aan gezonde en fijne verblijfsomgeving. Hier hoort natuur inclusief ontwikkelen en bouwen bij

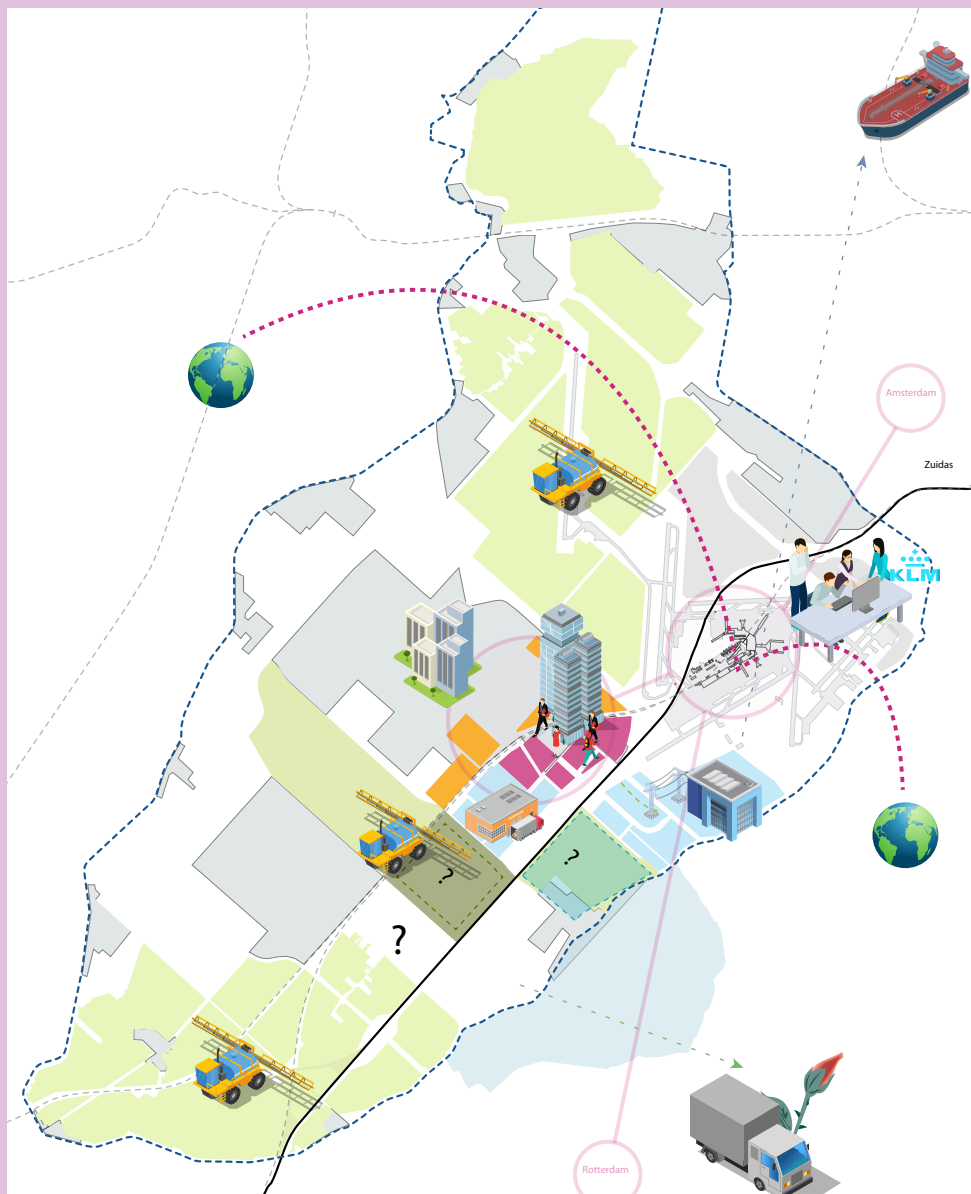
6) Toekomstwaarde vergroten met flexibele structuur en circulair bouwen

- Een toekomstgericht en bestendig structuur ontwikkelen om verschillende programma's en typologieën te kunnen vestigen;
- Geen blauwdruk plannen met vaste bestemming en vorm maar zo veel mogelijk flexibele structuur die kan inspelen op het dynamiek en diverse gebruikscyclusen;
- Rekening gehouden met ruimtelijke opgave voor de energietransitie: ruimte voor het collectiviseren van maatregelen op gebiedsniveau, uitwisselen van stromen (materialen, energie, water, et cetera) tussen de werklocatie en nabijgelegen voorzieningen/locaties in de regio, maar ook tussen ondernemers op de werklocatie.;
- Op kavelniveau inzetten op circulair en demontabel bouwen.

¹ TOD is een openbaar vervoer- en ruimtelijke ordening-concept waarbij infrastructuur en ruimtelijke inrichting op het gebied van zowel planvorming, financiering en exploitatie geïntegreerd worden aangepakt.

Uitgangspunten: Verbreding en versterking economische structuur

SCHAALSPRONG VAN EEN CONJUNCTUREEL KWETSBAAR NAAR EEN MEER WEERBARE ECONOMIE



Internationaal georiënteerde bedrijven, midden- en kleinbedrijven (MKB) en startende ondernemingen worden gemengd en versterkt. In de Oostflank wordt ook ingezet op het minder gevoelig maken van Haarlemmermeer voor economische schokken (onverwachte of onvoorspelbare gebeurtenissen) en om conjunctuurschommelingen beter te kunnen absorberen. Daardoor wordt onze lokale economie minder afhankelijk van de wereldmarkt en daarmee ook minder afhankelijk van Schiphol gerelateerde bedrijvigheid. Ook wordt nadrukkelijk de menging met andersoortige functies opgezocht zoals wonen, recreatie etc.

Legenda

- Transitie agrarische sector
- Ruimte voor logistiek
- Connectiviteit
- Werken en wonen bij elkaar

Ecosystemen:

- Agrarische sector
- Aerospace
- Connectiviteit centraal
- Greenport relatie
- Internationaal vestigingsmilieu



Creëren van economische biotopen



Faciliteren en benutten doorontwikkeling agrarische sector



Connectiviteit centraal stellen



Verbeteren internationaal vestigingsmilieu



Voldoende ruimte maken en behouden voor hoogwaardige logistiek



Wij zien de volgende kansen en opgaven om de schaa sprong mogelijk te maken:

1. Creëren van economische biotopen

- Mixen van functies en gebruiksmogelijkheden daar waar economische activiteiten de boventoon voeren.
- Het zorgen voor condities die wederzijdse versterking en innovatie kunnen bevorderen.

2. Faciliteren en benutten doorontwikkeling agrarische sector

- Agrarische sector als beheerder van een aantrekkelijk landschap.
- Agrarische sector als factor voor innovatie in economische ecosystemen en circulaire economie.

3. Connectiviteit centraal stellen

- De opgave benaderen vanuit het verbeteren en optimaliseren van het gemak waarmee mensen, goederen en data zich met elkaar verbinden.

4. Verbeteren internationaal vestigingsmilieu

- Ruimte bieden aan concepten die nog ontbreken dan wel suboptimaal tot ontwikkeling kunnen komen, maar een substantiële verbetering of completering van het internationaal vestigingsmilieu betekenen.
- Herprofilering en attractief maken en houden (moderniseren) aanwezige werklocaties.
- Condities creëren en netwerken faciliteren die zich richten op opkomende en sterk in ontwikkeling zijnde sectoren.

5. Voldoende ruimte maken en behouden voor hoogwaardige logistiek

- Zorgen voor voldoende en goede ontwikkelingsmogelijkheden voor hoogwaardige internationaal georiënteerde logistiek met oog voor de langjarige ontwikkelingen in deze sector.

Uitgangspunt: Prettige, gezonde en groene leefomgeving

SCHAALSPRONG VAN LOKAAL NAAR REGIONAAL LANDSCHAP



De verblijfskwaliteit in de Oostflank wordt vergroot en verbeterd door de inrichting, programmering en uitstraling. De verbindingen naar omliggende landschappen worden versterkt zodat de kwaliteiten ervan beter benut kunnen worden. De Oostflank gaat bijdragen aan het verbeteren van de gezondheids- en belevingswaarde van de leefomgeving door het ontwikkelen van een recreatief netwerk, het beschermen van de cultuurhistorische, natuur- en landschappelijk waarden en door natuur-inclusief bouwen toe te passen bij de nieuwbouwontwikkelingen. De openbare ruimte in de Oostflank wordt uitnodigend, groen en gebruiksvriendelijk. Er liggen ook kansen voor de gehele Haarlemmermeerpolder met betrekking tot klimaatadaptatie, zoals bijvoorbeeld waterhuishouding en natuur-inclusief bouwen.

Legenda

- Groene dooradering
- Westeinderscheg
- Waterbeleid
- Polderraamwerk
- Regionale groenstructuur
- Groene carré
- Missing link



Wij zien de volgende kansen en opgaven om de schaa sprong mogelijk te maken:

1. Ontbrekende schakels in (regionale) groenstructuur oplossen

- De Oostflank heeft de potentie om de regionale groen- en recreatiestructuren in de regio te verbinden. Hier liggen kansen om de ontbrekende schakels in de oost-west én de noord-oost verbinding te maken. Zo kunnen het PARK21, de Bollenstreek, het duingebied, de Kagerplassen, het Amsterdamse Bos, de Westeinderscheg, en het Groene Hart allemaal onderling verbonden worden. Daarmee wordt ook het vestigingsmilieu van de Oostflank én de internationale entree aantrekkelijker.
- Voor de verbindingen tussen het PARK21, het Groene Carré, de groene verblijfsgebieden van de westflank, de duinen in het westen met de Westeinderplassen en het Groene Hart in het oosten liggen in de Oostflank een aantal kansen:
 - PARK21 via Rijsenhout verbinden met Westeinderplassen;
 - De onderbreking in de Geniedijk oplossen bij het station Hoofddorp;
 - De “missing link” oplossen bij De Hoek;
 - Het Groene Carré afmaken bij Lijnden en Zwanenburg;
 - Inzetten van de interne groenstructuur uit de Ruimtelijk Economische Visie Rijsenhout. Door deze groenstructuur integraal samen te nemen met de interne groenstructuren van omliggende ontwikkelgebieden kan de Oostflank in zijn geheel een hogere verblijfswaarde krijgen. De Westeinderscheg, PARK21, de groenblauwe A4-zone en de ringdijk zijn kansrijke ankerpunten.

2. Versterken groenstructuur

- Niet alleen de ontwikkeling van wonen maar ook de ontwikkeling van bedrijventerreinen (incl Schiphol) is gekoppeld aan groenontwikkeling. Mogelijke uitbreiding van Schiphol maakt het onafgemaakte Groene Carré en Mainport 2.0 weer relevant.
- Het gaat niet alleen om het afmaken van de groenplannen, maar ook om waar mogelijk nieuw groen, meer verbindingen én meer differentiatie in de groengebieden.

3. Groenstructuur in de Oostflank afmaken

- De ‘Groenblauwe hoofdstructuur Oostflank Haarlemmermeer’ (vastgesteld in 2010) is de basis voor verdere ontwikkeling van STP, SLP Beukenhorsten en PrimA4a. Deze structuur heeft niet alleen een functie voor recreatie, natuur en beleving maar ook voor waterberging. Het Geniepark, de 250 m zone langs de A4, de ecologische verbinding

van PARK21 naar de Westeinderplassen en de groenstructuur van Rijsenhout maken hier deel van uit. Samen met de Groenstructuur van Badhoevedorp, het Groene Carré, de polderlinten, het ringdijkpark, de ringvaart/Westeinderscheg vormt het de groenstructuur voor de totale Oostflank.

4. Bijdragen aan leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en ecologie

- Door het groene netwerk robuuster te maken worden zowel het recreatienetwerk als de ecologische verbindingen versterkt. Het samenvallen van de ecologische, recreatieve en kwalitatieve vraagstukken in de Oostflank maken dat er behoefte is aan een geïntegreerde oplossing voor een groenstructuur voor de gehele oostflank;
- Een diverse en robuuste groenstructuur komt ook ten goede van de biodiversiteit en biedt een alternatief voor de ecologische verbinding langs de Geniedijk;
- Het vrijhouden van lintbebouwing biedt ruimte voor ecologische en recreatieve ontwikkelingen langs deze stroken. De ringdijk heeft de potentie een belangrijke verbinding te zijn als het Ringdijkpark verder langs de dijk kan worden uitgelegd;
- De groenstructuur in de Oostflank is een bepalende factor voor een karakteristiek Haarlemmermeers vestigingsmilieu en kan worden benut voor het realiseren van een voetgangersvriendelijk gebied ingericht op zakelijke ontmoetingen.

5. Polderraamwerk benutten en beschermen

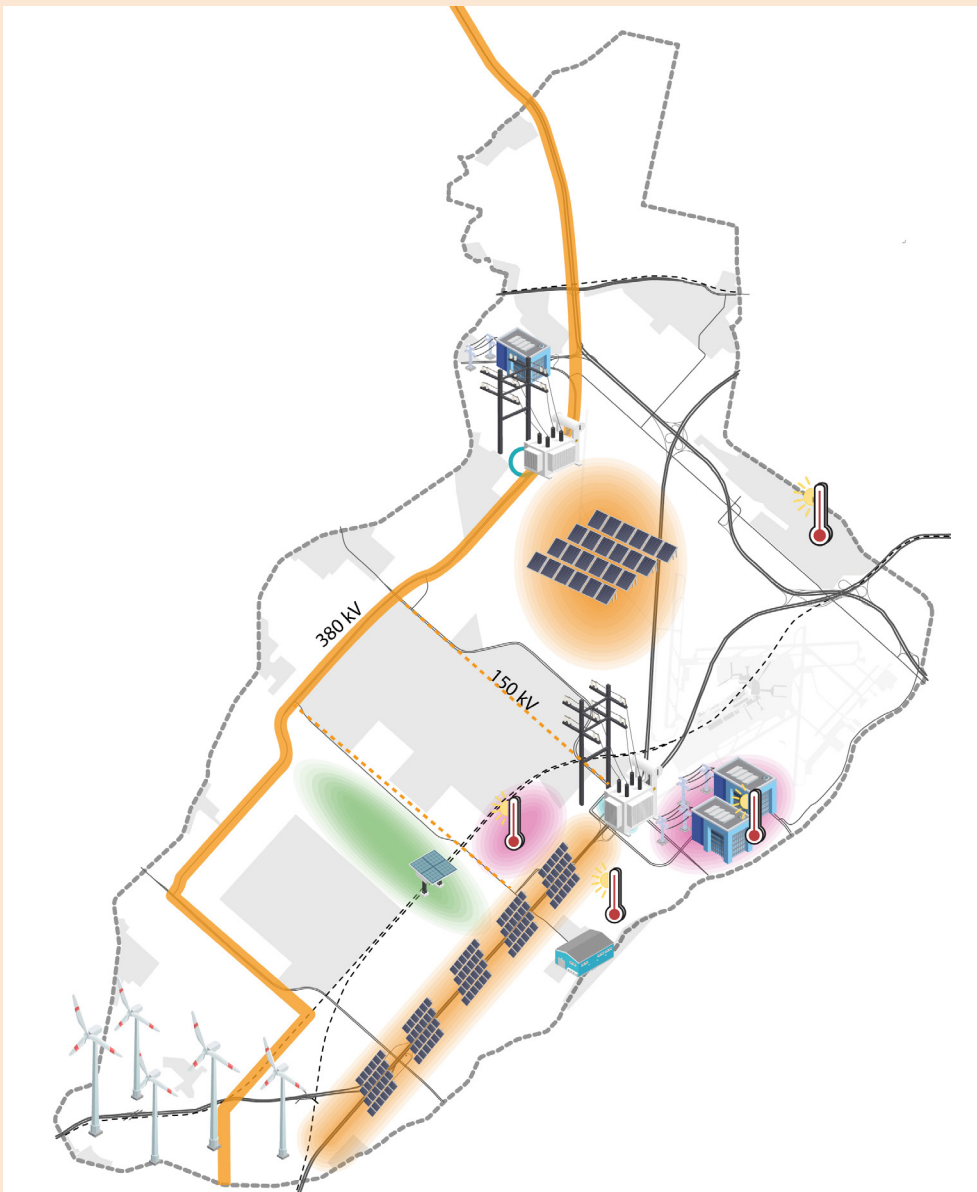
- De structuur van de polder is leidend voor ontwikkelingen in Haarlemmermeer, ook voor de groenstructuur. Het is wenselijk om structurelementen zoals tochten en vaarten te respecteren. De lintbebouwing dient zoveel mogelijk intact en vrij gehouden te worden.

6. Klimaatadaptief waterbeleid

- Met oog op toenemende lange droge periodes zijn piek- en zoetwaterberging nodig om te blijven voldoen aan de zoetwatervraag van de polder. In zowel stedelijke, agrarische en/of groene ontwikkelingen zijn mogelijkheden om dit probleem het hoofd te bieden;
- De zoetwaterbubbel onder de Westeinderplassen (veenplas) wordt gebruikt voor de tuinbouw bij Rijsenhout. Dit zoete kwelgebied biedt ook kansen voor zoetwaterbuffers en een alternatief voor het doorspoelen.






Uitgangspunt: Toekomstbestendig ontwikkelen






SCHAALSPRONG NAAR FLEXIBEL, CIRCULAIR, CO2-VRIJ EN ENERGIELEVERENDE ONTWIKKELING



In de Oostflank zal het landschap en de bebouwde omgeving flexibel en circulair ontwikkeld worden. Bovendien zullen er oplossingen gerealiseerd moeten worden die gaan bijdragen aan het streven om Haarlemmermeer energieneutraal te maken. De Oostflank biedt kansen om opgaven en ontwikkelingen in dit perspectief te combineren. Maar het kan ook zo zijn dat er functies komen, zoals datacenters, in het belang van de integrale ambitie van de Oostflank, die juist energie nodig hebben.

Legenda

-  Koppelingskansen energie
-  Duurzaamheidsicoon
-  Lokale opwekking duurzame energie
-  Hoogspanningsnet 380 kV
-  Hoogspanningsnet 150 kV

-  Lokale productie van duurzame zonenergie
-  Lokale productie van duurzame windenergie
-  Koppelkansen warmtenet
-  Koppelkansen datacenters
-  Zoeklocatie transformatorstation



Wij zien de volgende kansen en opgaven om de schaa sprong mogelijk te maken:

1. Circulair ontwikkelen en bouwen

- Bij circulair bouwen kan een efficiënter ontwerp de levensduur van een gebouw verlengen of de flexibiliteit krijgen om tussentijds van functie te veranderen of te demonteren om te hergebruiken, zodat er minder materialen gebruikt worden. Bij circulair bouwen is de ambitie om de grondstofketens van de bouw te sluiten door de toepassing van biobased materialen, zoals hout of bamboe, hennepvezel of vlas. Om de duurzaamheidsimpact te vergroten is circulair ontwikkelen nodig wat het gebouw overstijgt.
- Circulair ontwikkelen gaat verder dan materiaalgebruik en duurzame energieopwekking, namelijk ook om de impact van afvalstromen, water, mobiliteit en gezondheid.

2. Betrokkenheid bij de transitie vergroten

- Een proces van verandering moet met betrokkenen worden doorlopen, zodat de transitie 'van iedereen' wordt. Het besef van urgentie en de bijbehorende handelingsperspectief wordt aangeroepen en samenwerking gestimuleerd. Daarbij is het van belang te zoeken naar financieringsoplossingen ter ondersteuning van inwoners, ondernemers en instellingen.

3. Energiegebruik verminderen en fossielvrij verwarmen

- De uitdaging tot 2050 is het reduceren van onze energiebehoefte en de resterende vraag zonder fossiele brandstof in te vullen. Dat houdt in dat de gebouwde omgeving aangepast moet worden zodat verwarmen zonder aardgas mogelijk wordt. Dat vraagt om gebiedsgerichte acties zodat individuele verduurzaming en de verbouwing van de openbare ruimte (voor de energie-infrastructuur) goed op elkaar kan aansluiten. Op korte termijn zullen we hier ervaring mee op moeten doen. Het verkennen van (Rijks)subsidies, meekoppel mogelijkheden en initiatieven vanuit de samenleving is daarbij cruciaal.

4. Meer lokale productie van duurzame energie

- In de Regionale Energiestrategie (RES) formuleren gemeenten hun bijdrage aan de landelijke afspraken voor decentrale productie van duurzame energie. Met de RES worden zoekgebieden vastgelegd en verankerd in de Omgevingsvisie. Als een gemeente met relatief veel ruimte, zal Haarlemmermeer met een weloverwogen en goed onderbouwde bijdrage moeten komen voor de hoeveelheid zonne- en windenergie

die binnen de gemeente gefaciliteerd kan worden. De opgave is dusdanig groot dat zonnepanelen op daken niet toereikend maar wél noodzakelijk zijn. Met name het situeren van zonnepanelen op agrarische gronden is een enorme uitdaging die integraal beantwoord moet worden. De bijdragen in de Oostflank moeten verder uitgezocht worden.

5. De energie-infrastructuur slim en tijdig ontwikkelen

- Met de toename van decentraal geproduceerde energie, de toename van de elektriciteitsvraag en de noodzaak voor alternatieve verwarming, wordt de energie-infrastructuur onder druk gezet. Het is van belang deze infrastructuur slim, betrouwbaar, efficiënt en vooral tijdig in te richten om deze ontwikkelingen te faciliteren. Dat vraagt om samenwerking en afstemming tussen partijen en lange termijn perspectieven en plannen. Met name het vinden van (ondergrondse) ruimte voor warmtenetten, onderstations, transformatorhuisjes en andere installaties is een grote uitdaging.

6. Ruimtelijke reserveringen en flexibiliteit

- De Oostflank zal een toekomstgerichte en -bestendige structuur moeten ontwikkelen om verschillende programma's en toekomstige typologieën te kunnen vestigen. Geen blauwdruk plannen met vaste bestemming en vorm maar zo veel mogelijk flexibele structuur die kan inspelen op het dynamiek en multicycliteit. Daarnaast zal er rekening gehouden moeten worden met ruimtelijke opgave voor de energietransitie. Dit betekent ruimte voor het collectiviseren van maatregelen op gebiedsniveau, uitwisselen van stromen (materialen, energie, water, et cetera) tussen de werklocatie en nabijgelegen voorzieningen/locaties in de regio, maar ook tussen ondernemers op de werklocatie.

BIJLAGE 2: DE OOSTFLANK EN HAAR OMGEVING

1. Positionering

Haarlemmermeer is van betekenis op verschillende schaalniveaus. Door de aanwezigheid van de nationale luchthaven Schiphol verbindt Haarlemmermeer Nederland met de rest van de wereld. Daardoor is onze gemeente een interessante vestigingsplaats voor hoofdkantoren van internationale bedrijven, logistieke bedrijven en hotels. De rijkswegen (A4, A5, A9) en het railnetwerk met de hogesnelheidslijn maken Haarlemmermeer onderdeel van het netwerk van stedelijke agglomeraties in de randstad, landelijk en internationaal. Als onderdeel van de noordelijke en zuidelijke randstad samen met de Brainport Eindhoven zorgen wij ervoor dat ons land in de top 5 staat van de meest concurrerende landen in de wereld, en als regio staan wij in de top 5 sterkste regio's in Europa.

De ligging van onze gemeente tussen de noordelijke en zuidelijke randstad maakt ons de verbindende schakel tussen de grote steden, de nationale economische motoren van de regionale dynamiek. Daarbij maakt de oostflank onderdeel uit van de zogenaamde zuidwest corridor, 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.

Daarbij heeft Haarlemmermeer een aantal bijzondere lokale kwaliteiten die een unieke aanvulling zijn op de vestigingsmilieus in de Metropoolregio:

- De hoog- én laag-dynamische zones in Haarlemmermeer: In de hoogdynamische oostflank van Haarlemmermeer bevinden zich de grootschalige werklocaties, nabij spoor- en de rijkswegen A4, A5 en A9 en Schiphol. Deze zone is nauw verbonden met de laag dynamische zone aan de westkant van Haarlemmermeer met een gevarieerd aanbod aan verschillende woonmilieus (stedelijk, suburbaan, landelijk) waar kwaliteit van wonen, recreatie en agrarische bedrijvigheid de boventoon voeren.
- Een sterke landschappelijke structuur geënt op de oorspronkelijke inrichting van de polder na de droogmaling en de openheid van het landschap door de agrarisch bedrijvigheid.
- De Geniedijk die onderdeel uitmaakt van de Stelling van Amsterdam waardoor Haarlemmermeer op de Werelderfgoedlijst UNESCO staat.
- De strategische digitale positionering en groeiende ICT sector in de oostflank van Haarlemmermeer: Dit maakt Haarlemmermeer een interessante vestigingsplaats voor de ICT-kennisintensieve zakelijke dienstverlening, de momenteel sterkst groeiende en internationaal concurrerende economische sector.

Deze positie van de oostflank biedt kansen om bij te dragen aan het versterken van de zuidwest



corridor en daarmee aan de internationale concurrentiekracht van de metropoolregio waarbij gelijktijdig het leef- en werkklimaat in Haarlemmermeer verder ontwikkeld kan worden. Voorwaarde is dat de bereikbaarheid van dit gebied uitstekend wordt en geen beperkende factor.

2. Studiegebied

Het studiegebied van de oostflank betreft het gebied waarbij de spoorzone, de schipholdriehoek

en de ontwikkelingen in Badhoevedorp als westzijde genomen worden en de ringvaart als noord- en oostzijde. Het midden en noordelijk deel van dit gebied maakt onderdeel uit van de zuidwest corridor, het internationaal concurrerende kerngebied van de metropoolregio. Het studiegebied oostflank is 8.400 ha groot. Bijna het gehele gebied kent ruimtelijke beperkingen uit hoofde van het Luchthaven Indeling Besluit (LIB). Hierdoor zijn bijvoorbeeld de mogelijkheden voor wonen beperkt. En in sommige delen zijn er ook regels met betrekking tot het aantal werknemers of bezoekers die er mogen verblijven in verband met veiligheid en extern risico. Ook zijn er programmatische en ruimtelijke beperkingen ten aanzien van functies en bouwhoogtes.

Ondanks deze beperkingen is er in de oostflank al veel ontwikkeld en er is nog ruimte voor uitbreiding. De vervolgstudie naar de oostflank zal uitwijzen welke ruimte er kan worden toegevoegd. Een eerste inschatting is dat er 4-6.000 woningen, 150.000 - 200.000 m² bvo kantoren en ruim 200 ha bedrijfsterrein mogelijk is.¹

3. Dynamiek in de oostflank

Kenmerkend voor de oostflank is de grote ontwikkeldynamiek. Diverse projecten en locaties zijn al gerealiseerd. Al deze ontwikkelingen lopen echter tegen de bereikbaarheidsproblematiek op. Kijkend naar de toekomst is het belangrijk dat ook zij weer in een staat gebracht worden om adequaat op de markt te kunnen inspelen en hun aandeel kunnen nemen in het bijdragen aan het versterken van de zuidwest corridor van de metropoolregio. Om de maximale potentie uit dit gebied te halen is voor veel ontwikkelingen inzet op de bereikbaarheid zeer urgent.

Schiphol Noordwest

In de noordoosthoek van de gemeente bevindt zich Schiphol Noordwest. Het gebied tussen de Zwanenburgbaan, de nieuwe A9 bij Badhoevedorp en de A4. De Hoofdvaart, een belangrijke structuur in de Haarlemmermeerpolder, voert door het gebied. Hier zijn diverse ontwikkelingen aan de gang. De nieuwe Koningin Maximakazerne en het nieuwe Justitieel Complex Schiphol zijn onlangs gerealiseerd en zichtbaar vanaf de A4.

Schiphol Centrum

Centraal ligt Schiphol Centrum. Dit is het vierde treinstation van Nederland qua aantal passagiers, knooppunt voor openbaar vervoersstromen met ruim 92.000 passanten per etmaal. De trein (HSL, intercity, stoptrein), Schipholnet en HOV/R-net (hoogwaardig regionaal busnetwerk) komen er allemaal samen. De complexe combinatie van verschillende schaalniveaus en beperkte capaciteit op weg en spoor maakt de bereikbaarheid van Schiphol Centrum een krachtig, maar kwetsbaar knooppunt.

- Schiphol Centrum is sinds de opening van de terminal in 1967 ontwikkeld als het hart van de luchthaven. Vanaf de jaren '90 heeft het gebied zich ook ontwikkeld als kantorenlocatie. In een centrale zone zijn kantoren, hotels en andere commerciële functies te vinden. Dit is een direct gevolg van de nabijheid van de terminals en de vele internationale bestemmingen

¹ Studie gebied oostflank omvat 8.339 ha grond. Daarin wordt er tot 2030 675.663 m² bvo en 143,7 ha bedrijfsterrein gerealiseerd. Tussen 2030 en 2050 zijn er volgende 192.342 m² bvo en 58 ha bedrijfsterrein gepland. In totaal bevat het oostflank programma 868.005 m² bvo en 201,7 ha bedrijfsterrein en circa 6.000 woningen

die vanuit daar te bereiken zijn. Behalve de werkgelegenheid direct verbonden aan de luchthavenactiviteiten heeft het gebied ook andere bedrijvigheid zoals Microsoft, Samsung en in het bedrijfsverzamelgebouw The Base. Mede wegens de bereikbaarheidsproblematiek loopt Schiphol nu tegen de ontwikkelgrens aan.

Schiphol bouwt en verbouwt op veel terreinen om zo de kwaliteit, service en veiligheid van de luchthaven te verbeteren. Schiphol werkt middels het zogenaamde 'Capital Programme' aan de capaciteitsuitbreiding en aanpassing van Schiphol-Centrum, zoals het bouwen van de nieuwe A-Pier, aanpassing van ruimte en service Vertrek & Lounge1 en de uitbreiding van het U-platform. Dit platform wordt uitgebreid om grotere vliegtuigen te kunnen faciliteren.

Groene Carré, PARK21, Geniedijk

Belangrijke landschappelijke dragers van de ontwikkellocaties zijn het Groene Carré, PARK21 en de Geniedijk. De Geniedijk maakt deel uit van de 135 kilometer lange Stelling van Amsterdam en is onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed. Hiermee is het een belangrijk landschappelijk en cultuurhistorisch element. Ook vormt de dijk een van de belangrijkste verbindingen tussen groengebieden op regionaal niveau. Langs de Geniedijk is Geniepark in aanleg. Het Groene Carré is nog niet volledig ontwikkeld. Verbindingen tussen de groengebieden ontbreken waardoor ze niet optimaal lokaal en regionaal benut worden. Het PARK21, gelegen tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep, 1.000 ha groot, wordt sinds de vaststelling van het Masterplan PARK21 (2011) stapsgewijs ontwikkeld. De afgelopen jaren zijn al delen, met name aan de westelijke zijde, in ontwikkeling gegaan en is er grond aangekocht. Dit park heeft de potentie om uit te groeien tot een regionaal park met agrarisch karakter. Voor de ontwikkeling van oostzijde naar een intensieve recreatieve functie met evenementen is een schaa sprong nodig in de bereikbaarheid.

Beukenhorst-Zuid

Centraal gelegen in de gemeente, direct aan de oostelijke zijde van het stationsgebied, in de driehoek Amsterdam, Haarlem en Leiden bevindt zich in de directe nabijheid van luchthaven Schiphol het gebied Beukenhorst-Zuid met het meest duurzame full service kantorenpark van Nederland. Park 2020 beslaat een groot deel van dit gebied en is een mooi voorbeeld hiervan.

Schiphol Trade Park (STP)

Ten zuiden van Beukenhorst-zuid worden de eerste werkzaamheden uitgevoerd voor Schiphol Trade Park (STP). Dit grootschalige bedrijventerrein heeft de ambitie om de duurzaamste werklocatie van Europa te worden. Het is per openbaar vervoer goed verbonden op regionale en lokale schaal en grenst aan een knooppunt van de A4. STP bestaat uit zes onderscheidende vestigingsmilieus die elkaar versterken. Elk milieu is ingericht voor specifieke bedrijven en heeft dus zijn unieke kenmerken: Logistics Zone: hoogwaardige logistieke bedrijvigheid; Green Datacenter Campus: een plek waar datacenters, servicepartners en datacenter-specialisten uit de IT, energie, engineering en kennisinstellingen een datacenter ecosysteem vormen; Energy Hub: Een fysieke plek waar innovatieve en toekomstgerichte energiedragers worden ontwikkeld, geproduceerd en verkocht. STP faciliteert partijen die hier verdere invulling aan willen geven; C-Bèta: Dit is een voormalige boerderij die van binnen is verbouwd en heringericht met circulair materiaal, infrarood warmtepanelen en circulaire meubels. Hier vinden innovators en startups een plek als springplank voor hun innovatieve oplossingen ten aanzien van circulaire gebiedsontwikkeling en toegenomen

grondstoffen schaarste en milieudruk; A4-Skyline en Trade & Logistics Campus.

Voor STP worden momenteel haalbaarheidsonderzoeken uitgevoerd voor de mogelijke inpassing van een data center campus (20 ha) en het transformatorstation 150/20 KV (6 ha). Mede wegens de mogelijke komst van een metrolijn en een opwaardering van het station Hoofddorp en de internationale ambitie geformuleerd voor de zuidwest corridor loopt er een onderzoek naar de invulling van het Campusegebied STP.

De Hoek

In het noordoosten van Hoofddorp ligt De Hoek, een gemengd bedrijvenpark tussen de A4/A5, het spoor en de Kruisweg. Door de nabijheid van Schiphol Airport is De Hoek een aantrekkelijke locatie geworden voor bij de luchtvaart betrokken bedrijven. Bedrijvenpark De Hoek wordt uitgebreid²Inmiddels is een transformatie in gang gezet naar een vestigingszone voor (inter)nationale hotels. De diverse (H)OV haltes maken dit gebied tot een zeer goed bereikbare zone voor (internationale) gasten. Vaut initiatieven is er meer aandacht voor openbare buitenruimte als verblijfsgebied en de toevoeging van leisure gevraagd.

PrimA4a

Aan de oostzijde van de A4 bevindt zich het project PrimA4a, een grootschalige glastuinbouwontwikkeling langs de A4 bij Rijsenhout. Voor deze ontwikkeling is de gemeente in 2006 een langjarige samenwerking aangegaan met ontwikkelaar Stallingsbedrijf Glastuinbouw Nederland (SGN). Momenteel kent het gebied een zeer strikt planologisch kader vanuit de Provincie als glastuinbouwconcentratie gebied.

Badhoevedorp.

In de noordelijke deel van de oostflank wordt gewerkt aan Badhoevedorp. Doordat de rijksweg A9 niet meer door het dorp loopt maar eromheen, is er plaats voor nieuwe woningen, nieuwe sportvelden, nieuwe parken én nieuw groen. Het Lint, de nieuwe wandel- en fietsroute, neemt de plaats in van de oude A9. Badhoevedorp wordt weer één dorp. Daarnaast wordt in Badhoevedorp het bedrijventerrein Lijndenhof ontwikkeld. Dit terrein grenst aan de zuidzijde aan het bestaande bedrijvenpark Airport Business Park Lijnden (ABPL). De ontwikkeling van Lijndenhof is mogelijk door de omlegging van de A9 naar de zuidkant van het dorp. De komst van Corendon op de Schuilhoeve en de ontwikkeling van Lijnden heeft de aandacht op het gebied voor verblijfsaccommodatie vergroot. Daarbij worden de faciliteiten van het hotel flink benut door bewoners uit Badhoevedorp.

Stationsomgeving Hoofddorp

In het centrale deel van de gemeente, rondom de stationsomgeving Hoofddorp worden komende jaren verschillende milieus voor wonen, werken en recreatie gepland, zowel in transformatie van kantoor- en bedrijventerreinen als in nieuwe ontwikkelgebieden. Het station zelf heeft namelijk een belangrijke regionale schakelfunctie. Lokaal gezien is het station slecht aangesloten op het centrum van Hoofddorp. Gezien de grote verdichting van Hoofddorp, waarmee al een aanvang is gemaakt, zal ook het lokaal gebruik van het station in de komende jaren snel toenemen. Daarnaast is het een belangrijk knooppunt voor buslijnen (regionaal, lokaal) en functioneert het als transferium.

2

De ontwikkeling van De Hoek Noord onder de naam 'Segro Park Amsterdam Airport' (SPAA) en de Hoek West onder de naam 'Business Garden Hoofddorp'

Het station vormt ruimtelijk een schakel tussen Beukenhorst Zuid, STP en Beukenhorst-West. Toch bestaat het station op dit moment uit niet meer dan enkele perrons en is slecht ontsloten. De directe stationsomgeving is onaantrekkelijk voor voetgangers en langzaam verkeer. Vanaf 2017 heeft de gemeente nieuwe studies geïnitieerd naar mogelijke ontwikkelingen voor Hoofddorp en de herontwikkeling van de stationsomgeving, met als scope de toekomstige bereikbaarheid van Hoofddorp (centrum) en de consequenties voor alle ontsluitingen voor autoverkeer vanaf de A4. Dit geeft voeding voor diverse gebiedsontwikkelingen ook rondom het station Hoofddorp. Voorbeelden hiervan zijn Hydepark, transformatie en doorontwikkeling werklocaties en ontwikkeling Stadscentrum Hoofddorp met diverse transformatielocaties. Het gaat om een totaal van ruim 5.000 woningen en 14.000 m2 aan voorzieningen.

Kleine kernen in de Oostflank

Naast Hoofddorp bevinden zijn ook Rijsenhout, Aalsmeerderbrug, Oude Meer, Nieuwe Meer, Badhoevedorp en meer naar het zuiden Burgerveen en Leimuiderbrug, dorpen landelijke karakter.

Beukenhorst Oost-Oost

De kantoorlocatie Beukenhorst Oost-Oost, gelegen tussen de Beukenhorsten Zuid en Oost en de snelweg A4. In 2019 wordt opnieuw gekeken naar de ontwikkel mogelijkheden voor Beukenhorst Oost-Oost. Het beoogde vestigingsmilieu van deze locatie is, volgens de Marktanalyse (BSP-juni 2019) een internationaal aantrekkelijk kantorenmilieu voor regionale hoofdkantoren, kantoren met belang internationale bereikbaarheid, gebruikers van custom made kantoor, kantoorgebruikers in aansluiting op concept Park 20/20. Dit profiel kan nog versterkt worden met, voor zover mogelijk vanuit LIB, andere ondersteunende functies zoals een hotel en congresfaciliteiten. Beukenhorst Oost-Oost kan beter bereikbaar worden door een mogelijke metrohalte en/of een fijnmazig busnetwerk. Het bestaande HOV-busviaduct is een ruimtelijke barrière. Door aanleg van het metrospoor als een nieuwe snelle verbinding tussen Hoofddorp en Schiphol kan het HOV bustracé afgewaardeerd worden en beter ruimtelijk worden ingepast.

De President

Het Bedrijvenpark De President is een bedrijventerrein aan de zuidkant van Hoofddorp. Het terrein is ontworpen in een aantal sferen en clusters. Dit maakt een fasering mogelijk waarbij in elke fase diverse segmenten worden bediend. Fase 1.1 (25 ha) wordt uitgegeven door de gemeente Haarlemmermeer en is in 2006 gestart de westelijke strook tussen de Hoofdvaart en bedrijventerrein. De President 1.1 is nu nog onderdeel van bedrijventerrein maar invulling door woningbouw in plaats van bedrijven gewenst is. De toekomstige inrichting van fase 2 zal sterk lijken op fase 1, met de nadruk op duurzame en/of circulaire oplossingen. Het westelijk deel van fase 1.2 en 2.0 van De President is in de structuurvisie opgenomen als zoekgebied voor woningbouw.

4. Dynamiek rondom de oostflank

Stedelijke regio's worden wereldwijd steeds belangrijker als economische motor. Evident is de rol hierin van de vier metropoolregio's van de Randstad, waaronder de Metropoolregio Amsterdam (MRA), waar Haarlemmermeer potentieel onderdeel van uit maakt. Zij hebben een aantrekkingskracht op internationale kennis, arbeid en kapitaal. De onderlinge concurrentie

in Europa is stevig. In deze concurrentiestrijd is een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat fundamenteel en moet de bereikbaarheid optimaal zijn. Deze bereikbaarheid staat nu onder druk. De structuur van wegen en het openbaar vervoer heeft haar grenzen al bijna bereikt. En de ontwikkelingen staan niet stil. Tussen 2017 en 2040 komen er in de MRA regio nog zo'n 250.000 woningen en nieuwe werklocaties met circa 50.000-70.000 werkplekken bij en worden bestaande werklocaties geïntensiveerd. De uitdaging is om in deze dynamiek een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat te blijven bieden en daarmee de positie van de economische motor zeker te stellen. Bereikbaarheid op verschillende schaalniveaus en een goed functionerend woon-werkverkeer zijn voor het economisch functioneren van steden en metropoolregio's essentieel. En dat bereiken we alleen door goed samen te werken. Daarom hebben het Rijk en de MRA-regio de handen ineengeslagen met het gebiedsgerichte programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' (SBAB). Dit programma is onderdeel van Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), het investeringsprogramma van het Rijk in betere wegen, het spoor en waterwegen.

Op basis van dit programma, kan de oostflank van Haarlemmermeer beter deel gaan uitmaken van de zuidwest corridor. Dan kan de oostflank ruimte bieden voor hoogwaardige gebiedsontwikkelingen die gaan bijdragen aan het versterken van de internationale entree van Nederland.

Het programma SBAB bestaat uit vier inhoudelijke samenhangende programmalijnen:

1. Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH)

Doel is Schiphol en de zuidwestkant van Amsterdam nu en in de toekomst goed bereikbaar te houden voor alle modaliteiten en het gebied te ontwikkelen tot een hoogwaardig internationaal woon- en werkmilieu. Afgesproken is dat de gemeente Haarlemmermeer in de derde fase van het MIRT-onderzoek de volgende opgaven oppakt:

- Bereikbaarheid stationsomgeving station Hoofddorp
- Gebiedsontwikkeling Hoofddorp stationsomgeving

2. Netwerken, Ringen en de Stad (NRS)

NRS brengt in kaart hoe het mobiliteitssysteem binnen het gehele mobiliteitsnetwerk in de MRA, van Lelystad tot Schiphol en van de IJmond tot Almere zich moet ontwikkelen in samenhang met de verdere verstedelijking.

3. Slimme en duurzame mobiliteit

Deze programmalijn stimuleert flexibel werken, maakt het fietsen aantrekkelijker en omarmt de programmalijn smart mobility en groene logistiek.

4. Stedelijke bereikbaarheid

Deze programmalijn richt zich op het vergroten van de bereikbaarheid tussen woningen en werklocaties in de MRA. Er komen tot 2040 in de MRA nog ruim 200.000 woningen en nieuwe werklocaties bij. Investeren in een goede bereikbaarheid is daarom cruciaal.

Het MIRT-onderzoek ZWASH gaat nu de derde fase in. In deze fase richt de gemeente Haarlemmermeer zich in het bijzonder op twee opgaven met te realiseren doelen voor 2030: maatregelen die moeten leiden tot een betere bereikbaarheid van de omgeving van station Hoofddorp en maatregelen ten behoeve van de gebiedsontwikkeling van de stationsomgeving Hoofddorp.

Naast het programma SBAB loopt ook het Mirt onderzoek Multi modale knoop Schiphol (MKS) ter verbetering van de capaciteit, veiligheid en betrouwbaarheid van het reizigersvervoer. De lange termijn maatregelen uit dit onderzoek worden ondergebracht bij het ZWASH traject 'Schaalsprong bereikbaarheid' met te realiseren doelen na 2030.

Verder is er een samenwerking ontstaan tussen de Vervoerregio, NS, ProRail, Schiphol, KLM en de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer. Zij zijn gezamenlijk een studie gestart naar het metrotracé, de kosten, financiering en inpassing in het netwerk van de metropoollijn Amsterdam-Schiphol- Hoofddorp (MASH). Samen hebben zij het Rijk gevraagd om ook deze ontwikkeling op te nemen in het programma SBAB. Dit is noodzakelijk om de veiligheid op station Schiphol te kunnen waarborgen, het knooppunt NS station Schiphol te ontlasten, de ontwikkeling van Havenstad en Schinkel mogelijk te maken, en de stedelijke ontwikkelingspotentie van en rondom station Hoofddorp te benutten. De verwachting is dat deze studie onderdeel gaat uitmaken van het MIRT-traject ZWASH en verder wordt uitgewerkt in het deelprogramma van SBAB, de ontwikkeling van de Corridor Hoofddorp-Schiphol-Amsterdam. Voor de oostflank worden deze potenties voor nieuwe woon-werkmilieus onderzocht in kader van de onderhavige studie naar de oostflank. Het Rijk zal in maart 2020 hierover besluiten in het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT).

Ook wil de Metropoolregio Amsterdam samen met de rijksoverheid optrekken om te voorzien in de enorme woningbouwbehoefte in de regio. MRA-gedeputeerden en -wethouders met 'Ruimtelijke Ontwikkeling' in hun portefeuille vormen gezamenlijk het platform Ruimte van de MRA. Zij hebben acht 'sleutelgebieden' benoemd om richting te geven aan de gesprekken met het Rijk. Bij de selectie van sleutelgebieden is gekeken naar het belang van de woningbouwplannen op regionale en nationale schaal en naar de impact van de projecten op de omgeving. Zo moet niet alleen worden bijgedragen aan de woningbouwbehoefte, maar ook aan de versterking van de leefbaarheid, betaalbaarheid en duurzaamheid. Eén van de acht sleutelgebieden is gedefinieerd als Amsterdam Zuidwest - Corridor - Stadscentrum Hoofddorp.

Behalve deze lokale en regionale dynamiek op het gebied van bereikbaarheid en gebiedsontwikkeling speelt er ook nog een aantal integrale opgaven voor de oostflank. Opgaven zijn onder andere een integrale aanpak voor energie en duurzaamheid, herdefiniëring van landschap en recreatiegebieden, de veranderingen in de digitale verbondenheid en digitalisering (w.o. datacenters), inpassing van mogelijke landzijdige uitbreiding van Schiphol, de onzekere toekomst van de glastuinbouw, de veranderingen in de agrarische sector en de aanpak van stikstofdepositie.

De doorontwikkeling van de oostflank moet binnen deze lokale en regionale dynamiek gezien worden.

BIJLAGE 3: HUIDIGE BELEIDSKADERS EN TRENDS



1. Optimaliseren van vervoerskeuzes (station Hoofddorp)

Beleidskaders

Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012):

- “Knooppunten worden (...) de nieuwe brandpunten in de stedelijke structuur.” Station Schiphol fungeert als centraal station voor Haarlemmermeer. Door delen van Hoofddorp en ACT (nu: Schiphol Trade Park) door middel van HOV in directe verbinding met deze knoop te brengen, worden deze gebieden in de hogere dynamiek van de Metropoolregio Amsterdam gebracht. Station Hoofddorp moet voor reizigers prettiger worden ingericht en beter verbonden worden met het centrum van Hoofddorp.
- “Haarlemmermeer ligt op het scharnierpunt van de noord- en de zuidvleugel van de Randstad en herbergt diverse knooppunten in de nationale en internationale infrastructuur. Hierdoor heeft Haarlemmermeer een sterke economische en ruimtelijke dynamiek”. De uitgangspositie is goed. De A4 is de ruggengraat van belangrijke ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de Randstad en tevens de internationale hoofdroute en hoofdontsluiting voor de luchthaven Schiphol. Schiphol is internationaal een belangrijk knooppunt voor de hogesnelheidslijnen. Nationale intercitytreinen die langs Schiphol rijden stoppen hier ook. Deze ontwikkeling willen we ook graag voor Hoofddorp zien.
- Haarlemmermeer richt zich op het optimaal benutten van knooppunten – of ‘knopen’ – van verbindingen; niet alleen van wegen en openbaarvervoerlijnen, maar ook van en met andere netwerken.
- Het aanbrengen van hiërarchie in alle mobiliteitsnetwerken is van belang voor de economische positie in de randstad, het bereikbaar en leefbaar houden van bestaande kernen en nieuwe kernen bereikbaar te maken.

Mobiliteitsvisie

- Haarlemmermeer is de tweede economie in de Metropoolregio Amsterdam, die op haar beurt de sterkste economische regio van ons land is. De luchthaven is daarin een belangrijke economische motor naast de hoge bevolkingsconcentratie. Dit resulteert in veel (internationale) bedrijvigheid en een dicht netwerk van internationale verbindingen via land, lucht en water. Deze positie willen we behouden en versterken.
- Voor het Oostflankgebied geldt, door de ligging, in feite wat ook voor Haarlemmermeer als geheel geldt.

- De ambities van de Mobiliteitsvisie zijn samengevat in tien kernpunten. Een selectie van de kernpunten die aanvullend zijn op de structuurvisie, luidt:
- We waarborgen de huidige vrijheid van bewegen en de huidige vrijheid om een vervoermiddel te kiezen. Wie beweegt in Haarlemmermeer heeft hiervoor de ruimte.
- Eerst bewegen, dan bouwen.
- Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, Rijk en bedrijfsleven.

Trends

Reizigersgroei Schiphol en Hoofddorp

In de periode 2015-2018 zijn station Schiphol en Hoofddorp in reizigersaantallen jaarlijks gegroeid met 7,7%, respectievelijk 4,8%, tegen een landelijk gemiddelde van 2,6% in diezelfde periode. De totale reizigersgroei tussen 2015 en 2018 zijn op station Schiphol en Hoofddorp respectievelijk 28,8% en 23,8% tegenover het landelijke percentage tussen beide jaren van 9,5%. Reizigersgroei nadert de maximale capaciteit op de Multimodale Knoop Schiphol.

Lokale woningbouw ambitie

Onze bijdrage in de regionale woningbouwambitie van ongeveer 20.000 woningen betekent een groei van zo'n 33% ten opzichte van het bestaande areaal. Het behouden van de bestaande bereikbaarheid kan alleen door systeemmaatregelen te treffen, die zijn weerslag hebben op de hoofdinfrastructuur in de oostflank.

Regionale woningbouw ambitie

In de bredere regio, buiten Haarlemmermeer, bestaat ook een stevige woningbouwambitie, waarvan de bereikbaarheid ten dele rust op de infrastructuur in het Oostflankgebied.

Fietsgebruik en HOV-netwerk

Het autogebruik in Haarlemmermeer is traditioneel hoog. Desondanks geven de groei van het fietsgebruik en het succes van het HOV-netwerk redenen om sterker in te zetten op fiets- en ov-investeringen dan tot nog toe gebruikelijk.



2. Inpassing van de luchthaven

Beleidskaders

- Versterken herkenbaarheid en profiel Haarlemmermeer op het gebied van luchthavenzaken.
- Uitbreiding afspraken over informatievoorziening en communicatie over risico's van hinder.
- Nemen van verantwoordelijkheid bij genomen besluiten en afwegingen.
- Vergroten (inter)nationale en regionale samenwerking.
- Verbeteren van de kwaliteit en vitaliteit van de leefomgeving (tegengaan leegstand en verval).
- Waarborgen voldoende ruimte en capaciteit luchthaven om de mainportfunctie en de netwerkqualiteit van Schiphol in de toekomst te behouden.
- Vinden van oplossing die recht doet aan de lange termijn luchtvaartontwikkeling én woningbouwopgave in de regio.

(Bron: Structuurvisie 2030 en Agenda voor de toekomst, Schiphol)

Trends

Aandeel bestemmingsverkeer groeit

In verschillende toekomstscenario's over Schiphol is te zien dat de verhouding van transfer passagiers aan bestemmingsverkeer aan het veranderen is. Het aandeel van transfer passagiers neemt in elke scenario relatief gezien af.

Meer mensen vliegen

Zowel nationaal als internationaal is een stijgende lijn te zien in de vraag naar luchtvaart. De prognoses wijzen erop dat deze trend zich door blijft zetten.

Maatschappelijke weerstand

Hoewel de erkenning van de lusten van de luchthaven groot is met de aanwezigheid van vele bedrijven en werkgelegenheid, is er ook een groeiende weerstand tegen de lasten die de luchthaven met zich meebrengt als het bijvoorbeeld gaat om geluidhinder, uitstoot van broeikasgassen en ultrafijnstof.

Efficiënt passagiersvervoer

De vliegtuigen worden steeds groter en de passagiersaantallen worden intensiever per vlucht, mede omwille van kostenefficiëntie, klimaatoverwegingen en schaarste van beschikbare slots. Dit zorgt ervoor dat Schiphol ook bij een gelijk aantal vliegbewegingen qua passagiers zal blijven groei-



3. Stedelijke plekken voor ontmoeting en beleving

Beleidskaders

- **A-typische stedelijkheid:** Haarlemmermeer bestaat uit 31 kernen en vormt een unieke symbiose tussen stad en platteland. De grote woonkernen in Haarlemmermeer hebben een suburbaan en (voor)stedelijk karakter. De kleinere kernen hebben een meer landelijke sfeer. Het agrarisch gebied waarin de kernen liggen, biedt ruimte en relatieve rust. Deze diversiteit is benoemd als atypische stedelijkheid. Met deze diversiteit draagt Haarlemmermeer in belangrijke mate bij aan het rijke palet van vestigingsmilieus in de Metropoolregio Amsterdam. Ambitie is om deze karakteristiek te versterken en de oost-westelijke groene landschappelijke verbindingen in contrast tussen de kernen te behouden.
- **Tweedeling hoog- en laag dynamische flanken:** Typisch voor Haarlemmermeer zijn de 'twee snelheden' binnen de gemeentegrenzen: de hoge dynamiek van de oostflank met grootschalige functies, regionale programma's, een hoge omloopsnelheid, veel vervoersbewegingen en zeer goede vervoersaansluitingen en het laag dynamische deel met meer ontspannen karakter in de westflank. De invulling dient aan te sluiten bij de schaal van het oorspronkelijke polderlandschap.
- **Realiseren van een hoog stedelijk (woon)milieu.** De druk op de beschikbare ruimte in Haarlemmermeer neemt verder toe door de behoefte aan meer woningen en de gewenste economische ontwikkeling. Dat vraagt om slim omgaan met de beschikbare ruimte. Tot de oplossingen behoort het realiseren van een hoog stedelijk woonmilieu daar waar dat mogelijk en gewenst is.
- **Diversiteit van (woon)milieus:** We streven naar meer diversiteit, gemengde wijken (incl. functiemenging wonen en werken), meer doorstroming en betaalbaarheid.

Bron: *Structuurvisie 2030, Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 en Coalitieakkoord 2019-2022*

Trends

Verstedelijking en functiemix. Wonen, werken en recreëren concentreren zich verder in de stad en stedelijke agglomeraties. Daardoor neemt de druk op de stad en het omliggende landschap toe. Dit betekent dat er steeds meer ontwikkeld wordt volgens het principe van duurzame verstedelijking met vooral binnenstedelijk verdichten en waarbij recreatieve doeleinden binnen het landschap belangrijk zijn. Daarbij is meervoudig ruimtegebruik en functiemenging (menging van wonen, werken en voorzieningen) in een stedelijke sfeer de nieuwe norm nadat dat decennia lang functiescheiding was.

Regionale daily urban systems. Mensen functioneren in regionale daily urban systemen. Door deze systemen hoeft niet meer alles lokaal aanwezig te zijn. Maar dat wat aanwezig is, moet van excellente kwaliteit zijn. Het gaat niet langer om kwantiteit, maar veel meer om kwaliteit. Het wordt belangrijker wat een plek toe voegt aan het totaal van de regio.

Sociaaleconomische segregatie. De sociaaleconomische verschillen nemen toe. Dit is zowel binnen de stad als tussen regio's zichtbaar.

Druk op de woningmarkt. De woningbehoefte voor MRA tot 2040 bedraagt ca 240.000 woningen, met voorrang voor binnenstedelijk bouwen. In de stedelijke kernen groeit de vraag naar appartementen en kleine starters woningen. Dit wordt vooral veroorzaakt door de economische aantrekking van binnensteden. Tegelijkertijd verschuift de woningvraag naar andere locaties. Steden tellen immers veel een- en tweepersoonshuishoudens. Hoewel compacte appartementen voor een deel van de woningzoekenden een oplossing kunnen zijn, wordt verwacht dat de vraag naar volwaardige appartementen structureel blijft. Ook buiten de stedelijke kernen zal een vraag zijn naar kleinere woningen, onder andere als gevolg van vergrijzing.

Verdozing van het landschap. Het aantal logistieke-, distributie- en datacentra is de laatste jaren ook in Haarlemmermeer explosief gegroeid. Met name de enorm grote distributiecentra zijn populair en staan ze als enorme, raamloze dozen in het landschap. En dat landschap is juist zo belangrijk voor recreatie, natuur en als (internationale) vestigingsvoorwaarde. Bovendien is elke vierkante meter hard nodig voor de verduurzaming van de landbouw.

Vraag naar hoogwaardige (werk)locaties. De vraag naar kantoorruimte neemt toe. De werkloosheid is laag en de werkgelegenheid neemt toe. De verwachting is dat de vraag naar kantoren de komende jaren blijft toenemen, vooral op de snelweg georiënteerde locaties in centraal gelegen en ontsloten gebieden. Kantoren gelegen in stadscentra of op loopafstand van openbaar vervoer in de grote steden, hebben de sterkste waardeontwikkeling laten zien. De vraag naar multifunctionele kantoorgebouwen waar meerdere huurders in kunnen (multi-tenant) nabij infrastructuurknooppunten blijft naar verwachting hoog.

Belang van gezonde (werk)locaties. Naast de locatie speelt in toenemende mate het bieden van een gezond werkklimaat een belangrijke rol. De keuze die werkgevers maken voor bepaalde steden, locaties en gebouwen wordt veelal ingegeven door de strijd om een specifieke talenten. Met de juiste keuze voor stad, locatie en gebouw kan een bedrijf zich hiermee onderscheiden.

Vraag naar flexibiliteit. Flexibele vestigings- en huurconcepten winnen verder terrein. De vraag naar flexibel indeelbare ruimtes neemt steeds toe. Zogeheten 'Serviced offices', waar allerlei facilitaire diensten inbegrepen en beschikbaar zijn, en 'co-working spaces', gedeeld gebruik van werk- en vergaderruimten door meerdere bedrijven, groeien naar verwachting flink op jaarbasis. Een vergelijkbare trend geldt ook voor woningen. Concepten met beneden- en bovenwoningen, flexibele tiny housing of starterswoningen die steeds vaker volgens 'friends-concept'¹ wonen. Ook met de toenemende vergrijzing neemt de vraag naar levensloopbestendige woningen verder toe.

Circulair bouwen. De klimaatverandering, geopolitieke verschuivingen en op den duur de uitputting van grondstoffen maken energietransitie naar hernieuwbare bronnen urgenter dan ooit. Dit dwingt ons tot het op een andere manier ontwikkelen en bouwen. Circulair bouwen betekent het ontwikkelen, gebruiken en hergebruiken van gebouwen, materialen, gebieden en infrastructuur, zonder natuurlijke hulpbronnen onnodig uit te putten, de leefomgeving te vervuilen en ecosystemen aan te tasten.

¹ Het delen van een woning met drie of vier anderen. Door de huur te delen, is het voor beginners op de woningmarkt ook mogelijk om een huurwoning uit het duurdere segment te krijgen.



4. Verbreding en versterking economische structuur

Beleidskaders

Structuurvisie 2030 (vastgesteld 2012)

Ambities genoemd binnen de kaders van de Structuurvisie 2030 en Economisch Perspectief 2030 zijn niet veranderd. Alleen de terminologie is aangepast en in plaats van een gewenste ambitie zijn het urgente opgaves geworden (energietransitie en circulariteit).

- Economie: Schiphol ondersteunend logistiek;
- Het belang van Schiphol als de motor voor de economie en trekker voor vestiging van (internationale) bedrijven is nadrukkelijk in de Structuurvisie opgenomen;
- Het economisch beleid van de gemeente Haarlemmermeer is gericht op het versterken van de lokale/regionale economie, van de innovatieve logistieke faciliteiten en van de (inter)nationale kennis- en dienstverleningsfaciliteiten;
- Relatie economie en werken: De bijdrage van ontwikkelingen en plannen aan een evenwichtiger woon-werkbalans. Specifiek voor de Oostflank wordt er gerefereerd aan versterking van het recreatief gebruik van de Ringvaart, de Ringdijk en de dorpen aan de Ringvaart en hoe dit kan bijdragen aan het ondernemerschap in de toeristische, agrarische, recreatieve en culturele sector.

Economisch Perspectief 2030 (vastgesteld in 2016)

- het vergroten van de weerbaarheid van de economie;
- het verbeteren van het toekomstbestendig vermogen van de samenleving vanuit het principe van duurzame economische ontwikkeling;
- het vergroten en benutten van de innovatiekracht;
- het vergroten van de ondernemingskracht van inwoners, ondernemers, instellingen en bedrijven;
- het benutten van de stedelijke dynamiek;
- het bevorderen van sociale cohesie.

Trends

De economie in Haarlemmermeer wordt gedomineerd door handel en logistiek, aviation/luchtvaart en zakelijke dienstverlening. Door de aanwezigheid van de luchthaven is er ook een omvangrijke hotelsector en doet de horeca het hier ook goed. Mede door de nabijheid van (historische)steden en werkgelegenheid beschikt Haarlemmermeer over een aanzienlijke woonfunctie waardoor er ook een groot en aantrekkelijk aanbod in commerciële voorzieningen is. Naast de bestaande krachtige sectoren zijn er goede groeimogelijkheden voor met name commerciële consumentendiensten, ICT,

uitgaansgelegenheden, sport en recreatie, alsmede voor spelers in de circulaire economie.

Verbinding business en stad

Business districten worden steeds nauwer met elkaar verbonden en verweven met 'de stad'. Er is sprake van levendige interactiemilieus waar de functies gemengd zijn en grenzen vervagen.

Functiemix in werklocaties

Werklocaties worden werkmilieus waarbij het gaat om het ontwikkelen van een grotere functionele mix en een hogere kwaliteit van diensten voor degenen die willen werken, leven en ontspannen of juist recreatief inspanssen.

Belang van start-ups

De bijdragen van (jonge) bedrijven aan vernieuwingen en innovatie leidt tot nieuwe producten, diensten en kennis.

- De vernieuwende ideeën die van startups uitgaan zijn cruciaal voor innovatie.
- Startups voegen pas meetbare waarde toe wanneer het 'scale-ups' worden. Het is belangrijk ook die overgang goed te kunnen faciliteren.
- De zoektocht naar de optimalisatie van ontwerp van de werkruimte, locatie, en de kwaliteit van het werkplekmilieu is nodig als instrument om talent aan te trekken en te behouden.
- Internationale bedrijven blijven de belangrijkste doelklanten voor business districten, maar startups maken steeds meer deel uit van hun ecosysteem en het succes van een business district. Om start-ups aan te trekken, kunnen condities gecreëerd worden die daarbij passen, zoals flexibele huurovereenkomsten en ruimte, intensieve ontmoetings- en interactiegelegenheden, kwaliteit van leven, opvallende gebouwen en betaalbaarheid.

Belang internationaal imago

Het actief uitdragen van de (historische) economische kwaliteiten en prestaties van de plek zijn heel belangrijk. Wereldwijde financiële hubs profiteren nog steeds van hun internationale imago en jarenlange, soms een eeuw lange, reputatie gebaseerd op hun historische rol en hoge mate van specialisatie. De uitdaging voor de minder zichtbare en bekende, maar veelal meer diverse, business districten is hun brede trackrecord van activiteiten en toepassingen uit te nutten, waarmee zij beter kunnen afstemmen op de veranderende behoeften van de bedrijven en werknemers, dan de traditionele plekken met een grote reputatie, maar minder aanpassingsvermogen.

ICT en big data

Dit biedt kansen voor de transities naar duurzame energie en circulaire economie. Deze transities zijn voor een groot deel gebaseerd op big data. Bovendien zijn het drijvers voor innovatie en ontwikkeling nieuwe economie.

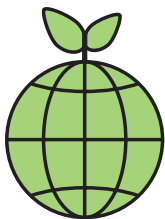
Circulaire economie

De transitie naar een circulaire economie vraagt om een verandering in de werkwijze in de sectoren energie, water en afvalbeheer. Nieuwe spelers zullen tot de keten toetreden en de keten zal steeds meer verbindingen krijgen en integratie vertonen met andere sectoren.

Deze ontwikkeling brengt een veranderende ruimtevrage en -kwaliteit met zich mee waarbij nabijheid en integratie van toepassingen belangrijk zijn. Zo is het in een dergelijke economie belangrijk dat bedrijven dicht bij de retour(afval)stromen gevestigd zijn en ook onderdeel kunnen uitmaken van een lokaal ecosysteem bij verwerking.

Internationalisering

Toename van buitenlandse kenniswerkers.



5. Prettige, gezonde en groene leefomgeving

Beleidskaders

- Een **robuust netwerk** gebaseerd op de bestaande polderstructuren, het zogenaamde raamwerk dat bestaat uit de polderlinten, tochten en vaarten die de basis zijn voor de verkeering.
- Langs de westflank van de polder, de “laag dynamische” kant wordt **wonen gemengd met groen** en ontstaat een groene, landelijke en rustige woon- en verblijfsomgeving.
- De “hoog dynamische” oostflank wordt dooraderd met **verbindende groenstructuren** die strak het raamwerk volgen. Polderlinten worden vrijgehouden van bebouwing.
- **PARK21** fungeert als bufferzone tussen Hoofddorp en Nieuw- Venne en als verbinding tussen Zuid Kennemerland, de natuurgebieden rondom Spaarnwoude, de Westflank, de Westeinderscheg en het Groene Hart.
- Geen doorsnijdingen van de **Geniedijk**, onderdeel van de Stelling van Amsterdam (UNESCO monument).
- Aanleg van het **Geniepark** tussen Hoofddorp en Fort Aalsmeer, waarbij het vrije schootveld van 150 meter wordt gerespecteerd.
- In Rijsenhout en het kassengebied PrimA4a wordt ruimte gehouden voor **een sterke groene dooradering** van het gebied om een groene verbinding tussen PARK21 en de Westeinderplassen te realiseren.
- Het **Groene Carré** werd gepland als compensatie voor de Polderbaan, om zo geluid te weren voor de omwonende dorpen. Alleen de westelijke zijdes zijn aangelegd.
- De **ringvaart en -dijk**, incl. talud, voetsloot en dijkbebouwing, zijn zeer tekenend voor Haarlemmermeer. De dorpen en dubbeldorpen (met een directe tegenhanger aan de overkant) zijn als parels aan een ketting en moeten in hun individuele kwaliteiten gewaarborgd en gescheiden blijven.
- De omgelegde A9 heeft ruimte gemaakt voor een groen lint. De aan te leggen **Groene As** langs de Schipholweg geeft aanzet om het Groene Carré te voltooiën en te versterken.
- De **polderlinten** zijn kenmerkend voor de historische structuur van Haarlemmermeer. De gemeente wil deze linten behouden en het karakter ervan versterken onder andere door de aanleg van een watergang op 100 meter aan weerszijden van het lint.
- **Programma Aanpak Stikstof (PAS)**. Momenteel bijzonder actueel is de stikstofdiscussie en de vraag of er nog wel ontwikkeld kan worden in Nederland. Voorop gesteld moet worden dat Nederland niet op slot zit, er dient alleen expliciet rekenschap te worden gegeven van de stikstofeffecten en hoe daarmee wordt omgegaan en of mitigatie en compensatie van de stikstofeffecten noodzakelijk en mogelijk zijn. Voor een ontwikkeling met de omvang zoals de oostflank dient op vele gebieden inzichtelijk gemaakt te worden wat de te verwachten

effecten zijn en hoe daarmee omgegaan dient te worden. Stikstof is er daar slechts één van. Stikstofdepositie is op zichzelf niet ingewikkelder om inzichtelijk te maken dan bijvoorbeeld de te verwachten verkeerseffecten. Wat momenteel echter ontbreekt voor stikstofdepositie is een eenduidig voorspelbaar afwegingskader. De verwachting is dat in het komende jaar dat afwegingskader op Rijks- en provinciaal niveau ingevuld zal worden. Bij het verder ontwikkelen van de Visie voor de Oostflank kan hier dan ook goed op geanticipeerd worden.

Bron: Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, Ruimtelijke economische visie Rijsenhout, Groenblauwe hoofdstructuur oostflank Haarlemmermeer, VO Geniepark, Groene Carré, Visie ringdijk en ringvaart, Groenstructuurplan Badhoevedorp en Lijnden Oost.

Trends

Groene kwaliteit als onderscheidende vestigingsfactor. In de concurrentie met andere metropolen, kiest Nederland / MRA voor het profiel van een groene metropool. Groen wordt daarom als een cruciaal onderdeel van een aantrekkelijk vestigingsmilieu gezien.

Druk op biodiversiteit. De biodiversiteit is in 2016 in Noord-Holland met 85% afgenomen ten opzichte van de oorspronkelijke ongestoorde situatie rond 1700. Prognoses van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) voorspellen een verder verlies van 10% in de komende 40 jaar. Afbrek van onze ecosystemen heeft een negatieve invloed op de basis van ons leven.

Natuur inclusief bouwen. Er ontstaan steeds meer manieren om op milieubewuste manieren te bouwen. Binnen het gebied van de oostflank wordt bijvoorbeeld de circulaire woonwijk Lincolnpark gebouwd. In de toekomst kunnen dergelijke projecten mogelijk ook van ecologische waarde zijn.

Klimaatadaptatie. Waterretentie (het vasthouden van water) wordt steeds belangrijker. Periodes van droogte komen steeds vaker voor. Deze trend zal doorzetten. Het Hoogheemraadschap van Rijnland verwacht in de toekomst een verdubbeling van de vraag naar zoet water om onder andere langere periodes van droogte maar ook verzilting tegen te gaan. Inlaatwater alleen zal niet voldoende zijn om aan deze vraag te voldoen.

(Regionale) druk op recreatiegebieden

- Door de achterstand in de aanleg van recreatiegebieden neemt de druk op de recreatiegebieden toe. Daar komt bij dat de groengebieden die bedoeld waren voor extensief gebruik nu veel intensiever gebruikt worden. En de differentiatie tussen de groengebieden ontbreekt.
- In de MRA worden vele nieuwe woningen gebouwd. Dit gaat gepaard met verdergaande vraag naar recreatie, ook buiten de stad. Tegelijkertijd kan woningbouw in uitleglocaties zorgen voor het verloren gaan van recreatieruimte. Ook factoren als een groei in het aantal elektrische fietsen, een toename aan festivals en meer dagjesmensen als gevolg van economische groei leggen druk op de recreatiegebieden.



6. Toekomstbestendig ontwikkelen

Beleidskaders

- Energieneutraal ontwikkelen
 - 30% besparen in 2020
 - 20% duurzame energie in 2020
 - Windenergie mogelijk in het zuiden
- (Bron: *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2012)*)

- **Energiestrategie:** In het nationale Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt over lokale elektriciteitsopwekking. Deze opgave is opgesplitst in wind-op-zee en elektriciteit-op-land. De opgave op land wordt met de RES verdeeld over 30 regio's in Nederland. Gemeenten zullen concrete zoekgebieden aan moeten wijzen waar wind- en zonne-energie mogelijk is op hun grondgebied. Opgeteld moet dat leiden tot 35 TWh aan duurzame elektriciteit op land en daarnaast 7 TWh aan dakgebonden zonne-energie. Omdat we relatief veel ruimte hebben in Haarlemmermeer, wordt er op nationaal- en regionaal niveau naar ons gekeken als een gebied met veel potentie voor opwek.
- **Verdeling en strategische spreiding warmtebronnen:** Verminderen van de inzet van aardgas vraagt om alternatieve warmtebronnen. In veel gevallen zullen warmtebronnen lokaal benut worden, maar dat wil niet zeggen dat kansen over de gemeentegrenzen onbenut kunnen blijven. In regionaal verband wordt gekeken welke bronnen beschikbaar zijn en hoe deze optimaal verdeeld en ingezet kunnen worden. Dit is onderdeel van het RES-proces. Daarnaast kan het maatschappelijk verantwoord zijn om (nieuwe) warmtebronnen strategisch te spreiden. Biomassacentrales en datacenters kunnen bijvoorbeeld ingezet worden om warmte te leveren aan bedrijven en huishoudens, als bron en afnemer op een goede manier gekoppeld kunnen worden. De afstand tussen bron en afnemer speelt hierin een grote rol. Strategische sturing vereist een duidelijk beeld van (het type) warmtevraag op buurt-/gebiedsniveau. De Transitievisie Warmte gaat hier duidelijkheid in bieden.
- **Integrale planning energie-infrastructuur:** Het faciliteren van een duurzaam elektriciteits- en warmtesysteem vraagt om aanzienlijke investeringen in de energie-infrastructuur. De lange doorlooptijden van dit soort aanpassingen maken dat belangrijke keuzes op systeemniveau aan de orde zijn. De Rijksoverheid maakt in 2020 een integrale aanpak met stakeholders. Daarbij wordt in 2021 ook een integrale infrastructuurverkenning 2030-2050 opgesteld met input vanuit de RES. De provincie Noord-Holland heeft in 2019 een systeemstudie gedaan naar de energie-infrastructuur 2020-2050 als voorbereiding op de RES.
(Bron: *Regionale energiestrategie (RES)*)

Trends

Uitputting grondstoffen. De voortgaande klimaatverandering, geopolitieke verschuivingen en op den duur de uitputting van grondstoffen maken energietransitie naar hernieuwbare bronnen urgenter dan ooit. Dit dwingt andere manier van ontwikkelen en dus bouwen. Circulair bouwen betekent het ontwikkelen, gebruiken en hergebruiken van gebouwen, materialen, gebieden en infrastructuur, zonder natuurlijke hulpbronnen onnodig uit te putten, de leefomgeving te vervuilen en ecosystemen aan te tasten.

Hogere duurzaamheidsnormen. De energietransitie vraagt om het terugdringen van ons energiegebruik. Voor bestaande en nieuwbouw worden met name de energieprestatienormen de komende jaren langzamerhand aangescherpt. Zo gaat vanaf 2020 voor alle nieuwbouw de Bijna Energieneutraal Gebouw (BENG) norm in. Deze norm zegt wat over het energiegebruik, maar vereist ook duurzame energie opwek. Daarnaast moeten bestaande kantoorpanden minimaal een energielabel C hebben in 2023 en in 2030 label A.

Zon op daken. Zonnepanelen worden inmiddels al op veel daken van huizen gelegd. Hoewel daken van huizen vaak niet optimaal zijn gesitueerd, kunnen huishoudens vaak al deels in hun eigen energiebehoefte voorzien. Het benutten van de daken voor zonne-energie heeft een aantal voordelen: een deel van de energie wordt opgewekt waar deze ook gebruikt wordt en de ruimte wordt efficiënt gebruikt. Maar het volleggen van alle daken in Haarlemmermeer met zonnepanelen levert slechts een vijfde van de elektriciteit die nodig is.

Decentrale producti. Door een sterke kostendaling van zonnepanelen is de hoeveelheid geproduceerde duurzame energie uit zonnepanelen sterker gegroeid dan gedacht. Dit maakt decentrale energieopwekking steeds rendabeler voor eigenaren en huurders van panden. Ook vanuit afspraken en ambities op verschillende niveaus, neemt de vraag naar lokaal geproduceerde duurzame energie toe. Een groot deel van onze energie zal niet meer ver weg op centrale locaties worden opgewekt, maar juist dichtbij onze woon- en werkgebieden. Voorbeelden voor elektriciteit zijn zonnepanelen op daken, zonnepanelen op land, wind op zee en wind op land. Ook in de omschakeling naar aardgasvrij verwarmen van gebouwen wordt steeds vaker een decentrale oplossingen gekozen zoals open en gesloten bodemenergiesystemen (WKO's), restwarmte uit bedrijfsprocessen of bijvoorbeeld warmte uit oppervlaktewater.

Groei datacenters. In de Metropoolregio Amsterdam is de afgelopen twee decennia, ook internationaal gezien, een groot aantal datacenters gevestigd. Amsterdam is daarmee als datahub vergelijkbaar met Frankfurt, Londen en Parijs. Een accurate groeiprognoze van datacenters is complex. In de Ruimtelijke Verkenning is, samen met Alliander, bekeken welke groei we realistisch gezien kunnen verwachten en wordt onderzocht welke effecten dit gaat hebben op ons toekomstig energiesysteem. Momenteel zijn er veel datacenters die zich rondom Schiphol-Rijk willen vestigen. Begin 2018 was er volgens Alliander al voor 140 MW aan serieus ingeschatte capaciteitsvraag.

Knelpunten op de energie infrastructuur. Het transporteren van elektriciteit vraagt boven- en ondergrondse ruimte. Er is steeds meer elektriciteit nodig voor (het verwarmen van) woningen,

mobiliteit en bedrijfsprocessen waardoor de capaciteit van het netwerk vergroot moet worden. Daarnaast wordt het netwerk verder belast met de pieken in productie van decentrale elektriciteit. Op korte termijn vraagt dit om verzwaring van het elektriciteitsnetwerk, het aanleggen van onderstations en extra transformatorhuisjes en het faciliteren van ruimte voor energieopslag om de pieken in productie op te vangen. Warmtenetten kunnen warmte uit verschillende bronnen distribueren naar afnemers. Als alternatief voor elektrisch verwarmen kunnen warmtenetten een deel van de netverzwaring mitigeren. Echter vragen deze pijplijnen veel ruimte in de ondergrond.

Druk op ruimte. De verstedelijkingsopgave voor woon en werkmilieus en daarmee gepaard ruimtelijke beslag nodig voor de bijhorende infrastructuur zet de ruimtelijke opgave van energietransitie onder druk. De nodige ruimte voor het collectiviseren van maatregelen op gebiedsniveau is vaak volgend en moeilijk inpasbaar in de profielen. Ook ruimte voor het uitwisselen van stromen (materialen, energie, water, et cetera) tussen de werklocatie en nabijgelegen voorzieningen/locaties in de regio, tussen ondernemers op de werklocatie concurreert met andere doeleinden. Dit terwijl de vraag en behoefte stijgen en crucialer worden om überhaupt te kunnen ontwikkelen.

BIJLAGE 4: ONDERZOEKSVRAGEN

Mogelijke onderzoeksvragen per Uitgangspunt Schaalsprong Oostflank Haarlemmermeer



Optimaliseren van vervoerskeuzes (station Hoofddorp)

1. Wat voor ruimtelijke effecten bieden andere/nieuwe mobiliteitsoplossingen?
2. Hoe organiseren we een naadloze samenhang tussen verschillende vervoersmodaliteiten waardoor de kwaliteit van de verbinding tussen de Oostflank en het omliggende gebied verbeterd?
3. Hoe relateert de groei van onze werkgebieden en woonkernen aan een schaa sprong van ons openbaar vervoersysteem?
4. Hoe kan een consistente hiërarchie in het autonetwerk aangebracht worden in overstemming met lokale karakteristiek en ontwikkeldynamiek?
5. Hoe kunnen gebiedsontwikkelingen het gebruik van openbaar vervoer en per fiets stimuleren?
6. Hoe brengen we hiërarchie aan in de knooppunten met de daarbij behorende ruimtelijke programma's?
7. Waar moeten OV knopen en overstappunten aan voldoen zodat ze een basis bieden voor ketenmobiliteit en bijdragen aan ruimtelijke ontwerpprincipes en aan sociale duurzaamheid?
8. Hoe kunnen oost-west verbindingen structureel verbeterd worden en tegelijkertijd bijdragen aan leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de bestaande kernen?
9. Welke mogelijkheden biedt de Oostflank voor een schaa sprong naar duurzaam vervoer?



Inpassing van de luchthaven

1. Hoe kunnen wij zorgen dat de kwaliteit van- en de samenhang tussen de leefomgeving versterkt wordt in relatie tot ontwikkeling van Schiphol, waarbij er sprake is van ruimtelijk-programmatische samenhang tussen luchthaven en zijn omgeving?
2. Hoe kunnen de luchthaven en haar directe omgeving het verblijf van passagiers met eindbestemming Nederland faciliteren?
3. Welke handelingsperspectieven zijn mogelijk met betrekking tot ruimtelijk-programmatische consequenties veroorzaakt door veranderingen of groei van Schiphol?
4. Hoe ziet de toekomst van luchtvracht en gerelateerde logistiek eruit en hoe kunnen wij deze faciliteren?



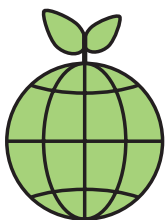
Stedelijke plekken voor ontmoeting en beleving

1. Hoe kan er een samenhangende en herkenbare Oostflank ontwikkeld worden die recht doet aan de lokale kwaliteit en welke ruimtelijk-programmatische elementen dragen hierbij aan?
2. Hoe kunnen transport-georiënteerde gebieden ontwikkeld worden waarbij de functiemix voordelig wordt voor verdichting en bijdraagt aan de mobiliteitsvraag?
3. Hoe en waar kan ruimtelijk- functionele menging in de Oostflank gemaximaliseerd worden en welke versterkende combinaties zijn er mogelijk?
4. Hoe kan de ontwikkeling van de Oostflank optimaal bijdragen aan verbondenheid met landschappelijke en cultureel historische plekken en welke ruimtelijk programmatische elementen dragen hieraan bij?
5. Hoe kan een robuuste en flexibele structuur ontwikkeld worden met de toekomstwaarde en welke ruimtelijk-programmatische elementen dragen hierbij aan?



Verbreiding en versterking economische structuur

1. Welke condities kunnen we als overheden creëren om de potenties van deze nationale economische motor optimaal te benutten?
2. Welke vestigingsmilieus dragen bij aan het positioneren van Haarlemmermeer op de schaal van de regio, nationaal en internationaal en welke condities zijn hiervoor nodig?
3. Hoe en welke condities zijn er nodig om een succesvolle economische biotoop te realiseren tussen grote en kleine bedrijven?
4. Hoe kunnen de reeds aanwezige krachtige sectoren versterken en beter verbonden worden met de bredere economische structuur en wat is daarvoor nodig?
5. Hoe kan er rekening met toekomstige logistieke ontwikkelingen gehouden worden en houden wij ruimte voor hoogwaardige logistiek?
6. Hoe en waar kan er voorzien worden in ruimte voor onze circulaire ambities?
7. Hoe kan er worden bijgedragen aan een toekomstbestendige agrarische sector, mede als beheerder van het landschap?

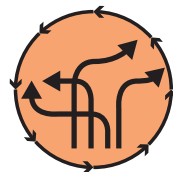


Prettige, gezonde en groene leefomgeving

1. Hoe kan een groen profiel van de Oostflank bijdragen aan een aantrekkelijk en ontspannen vestigings- en verblijfsmilieu in Haarlemmermeer en tegelijkertijd de internationale entree van Nederland versterken?
2. Hoe kunnen de lokale ontwikkelingen gekoppeld worden aan de regionale groenstructuur en bijdragen aan gebiedsontwikkelingen in de Oostflank?
3. Welke slimme combinaties zijn mogelijk tussen groen, water, infrastructuur en energie?
4. Hoe kan de groenstructuur en natuur inclusief bouwen optimaal inzet worden ten behoeve

van biodiversiteit en ecologie?

5. Wat kan het recreatiegebied van de Westeinderscheg/Westeinderplassen direct betekenen voor de Oostflank en hoe kan dit benut worden?
6. Hoe kan een compleet Groen Carré bijdragen aan de regionale groen- en recreatievoorziening en wat is daarvoor nodig?
7. Hoe kan de robuuste oost-west verbinding door PARK21 naar de Westeinderscheg gerealiseerd worden?



Toekomstbestendig ontwikkelen

1. Hoe kan de Oostflank bijdragen aan een duurzame ontwikkeling van de metropoolregio?
2. Hoe kan de Oostflank bijdragen aan de doelen van circulair ontwikkelen?
3. Hoe kan in de Oostflank een gezamenlijke en gebied overstijgende energiestrategie georganiseerd worden?
4. Hoe kunnen bestaande en nieuwe gebiedsontwikkelingen bijdragen aan energiebesparing en fossielvrij verwarmen?
 - a. Welke impulsen zijn mogelijk om het benutten van beschikbare ruimte en gebouwen (zoals grote bedrijfsdaken) voor energieopwekking te versnellen?
 - b. Hoe kan de betrokkenheid in energieopwekking vergroot worden?
5. Hoe en waar kan het inzetten van restwarmte uit datacenters economisch aantrekkelijk worden gemaakt?
6. Hoe en waar bieden wij ruimte aan het energienetwerk in de Oostflank?
 - a. Wat is nodige ruimte voor toekomstige energie inclusief de vraag van eventuele datacenters?
 - b. Hoe kan ruimte gereserveerd worden voor toekomst?

