

Oplegvel Informatienota

Portefeuille R. van Doorn
Auteur M Selten/M. Dekker
Telefoon 0235113468 E-mail: seltenmr@haarlem.nl
SZ/ Reg.nr. SZ/EC/2012/207145
GEEN bijlagen kopiëren
B & W-vergadering van 3 juli 2012

Onderwerp

Concept visie Bufferzone Amsterdam Haarlem

DOEL: Informeren

Binnen het Metropolitane Landschap in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt gewerkt aan ontwikkelingsstrategieën voor de verschillende deelgebieden. Hieronder valt ook de Bufferzone Amsterdam-Haarlem.

In 2011 heeft de gemeente Haarlem een intentieverklaring ondertekend om gezamenlijk met de gemeenten Amsterdam, Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Velsen, Haarlemmermeer en de provincie tot een ontwikkelingstrategie voor het bufferzonegebied tussen Amsterdam en Haarlem te komen. Na de ondertekening is in samenwerking met betrokken externe partijen ambtelijk gewerkt aan de uitwerking van de visie, als onderdeel van de ontwikkelstrategie.

In de intentieverklaring was afgesproken dat vervolgstappen zouden worden voorgelegd aan de raad(scommissie).

Om de raadscommissie actief bij de visieontwikkeling te betrekken, wordt nu de uitgewerkte conceptvisie voorgelegd.

B&W

1. Het college informeert de commissies Ontwikkeling en Beheer over de concept visie Bufferzone Amsterdam Haarlem.
2. De nota wordt naar de commissies Ontwikkeling en Beheer gestuurd ter bespreking van de dilemma's

Informatienota

Onderwerp: Visie bufferzone Amsterdam Haarlem

Reg. Nummer: STZ/EC/2012/207145

1. Inleiding

Het Rijk is op dit moment bezig met een actualisatie van haar ruimtelijk beleid, waardoor het rijksbeschermingsregime voor de bufferzones verdwijnt. Los van deze ontwikkeling is het voor de regio zelf van groot belang om een samenhangende visie voor het Bufferzonegebied tussen Amsterdam en Haarlem te ontwikkelen om het gebied ook in de toekomst open en groen te kunnen houden en tevens in te spelen op de toegenomen recreatieve vraag.

Ondanks het feit dat de politieke ontwikkelingen die op dit moment spelen rigoureuze ingrepen in het beleid op het gebied van groen en landschap lijken terug te draaien, is het toch van belang om een gezamenlijke, toekomstbestendige visie voor het bufferzonegebied te maken, waarmee de kwalitatieve en kwantitatieve instandhouding van het gebied beter gegarandeerd kan worden.

In februari 2011 heeft de gemeente Haarlem de intentieverklaring Bufferzone Amsterdam Haarlem ondertekend, waarin werd vastgelegd dat gezamenlijk zou worden gewerkt aan een ontwikkelstrategie voor het gebied.

Ook de gemeenten Velsen, Amsterdam, Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Haarlemmermeer plus de provincie hebben de intentieverklaring getekend.

Het ontwikkelen van de visie beantwoordt tevens aan de bestuurlijke afspraak om binnen de Metropool Regio Amsterdam (MRA) ontwikkelstrategieën voor metropolitane landschappen te maken en deze op elkaar af te stemmen.

Om de raadscommissie bij de visieontwikkeling te betrekken, wordt nu de uitgewerkte conceptvisie voorgelegd.

Nadat de raadscommissie kennis heeft genomen van de voorliggende visie zal deze worden vrijgegeven voor consultatie met belanghebbenden en betrokkenen in de verschillende deelgebieden, zoals die genoemd zijn in de visie.

2. Kernboodschap

Conclusie van de visie

De provincie en de gemeente Velsen, Amsterdam, Haarlem, Haarlemmermeer en Haarlemmerliede en Spaarnwoude willen het groen- en recreatiegebied tussen Amsterdam en Haarlem open houden en verder ontwikkelen met meer mogelijkheden voor ontspanning en recreatie. Dat is belangrijk om te voorzien in de behoefte aan recreatievoorzieningen. In de conceptvisie worden hiervoor de mogelijkheden geschetst die met belanghebbenden zullen worden besproken. Het gaat om ontwikkelingen die passen bij het karakter van de verschillende deelgebieden, maar waarbij de nadruk blijft liggen op de toegankelijkheid van het gebied en openheid van het landschap.

Vanuit de analyse van het gebied tussen Haarlem en Amsterdam zijn een aantal hoofdpunten naar voren gekomen, waar de visie in voorziet:

- Een antwoord geven op de grote stedelijke druk en meer ruimtelijke samenhang bewerkstelligen
- Verbetering van het recreatieve aanbod en de toegankelijkheid van de bufferzone
- Agrarische vernieuwing in het kader van de levensvatbaarheid van de agrariërs, als beheerders van het landschap
- Versterking van de Ecologische Hoofd Structuur en de weidevogelleefgebieden versus het LIB (Luchthavenindelingsbesluit Schiphol)
- Het creëren van meer waterberging

In de visie wordt een onderscheid gemaakt tussen het landschappelijk raamwerk, dat een publieke taak is, en de inrichting van de deelgebieden, waar het particulier initiatief activiteiten kan ontplooien. Er zijn in de visie 5 deelgebieden benoemd, t.w. de Oude IJpolders in het Noordzeekanaalgebied, de oostrand van Velsen en Haarlem, de Spaarndammerpolder met haar karakteristieke veenweidelandschap, de Tuinen van West en de Brettenzone en Haarlemmermeer-noord

Bij het landschappelijk raamwerk gaat het vooral om het realiseren van duidelijke en aantrekkelijke verbindingen en het realiseren van de lange lijnen, die als verbinding tussen 5 benoemde deelgebieden functioneren.

Ook de entrees, de stellingzone, de dijken, de waterverbindingen en het routenetwerk behoren tot het landschappelijk raamwerk. Extra aandacht zal er zijn voor aantrekkelijke verbindingen tussen de stad en de groengebieden. Voor Haarlem gaat het daarbij om de aansluiting tussen de oostrand van de stad en het recreatiegebied van Spaarnwoude.

Onderbouwing

Binnen de metropoolregio is sprake van bevolkingsgroei en een daarmee samenhangende groeiende behoefte aan groen- en recreatievoorzieningen.

Daarnaast zorgt de groei van de metropoolregio voor een voortdurende druk op de bufferzone, door een veelheid aan projecten en plannen die er spelen.

Binnen die context is het van belang om het Bufferzonegebied tussen Amsterdam en Haarlem verder te ontwikkelen tot een aantrekkelijk groen en recreatiegebied, dat gevrijwaard blijft van verdere verstedelijking. Daarmee wordt bijgedragen aan de doelstelling van de metropoolregio om een goede woon- werk- en leefomgeving aan te bieden.

3. Consequenties

Verbetering (recreatieve) verbindingen

De (recreatieve) verbindingen tussen de stadsranden en het bufferzonegebied zullen worden verbeterd. Dat geldt zowel voor de fiets- en wandelverbindingen als voor de verbindingen via het water. Ook zal gekeken worden naar de bereikbaarheid voor auto's en het openbaar vervoer, naast het inrichten van duidelijke entrees.

Daarnaast zal het recreatieve routenetwerk binnen het bufferzonegebied worden verhelderd en zullen overbodige paden worden weggehaald. Dit ook in het kader van het creëren van grotere beheerseenheden, mede uit oogpunt van efficiëntie.

Nadruk zal komen te liggen op de lange lijnen in het gebied, waaronder de Stelling van Amsterdam en het stelsel van dijken, als herkenbare schakels die een verbinding leggen tussen de verschillende deelgebieden.

Aansluiten bij het karakter van de deelgebieden

De visie voor de Bufferzone geeft de ruimtelijke mogelijkheden en onmogelijkheden aan voor ontwikkelingen in het gebied en biedt aanknopingspunten om met plannen te komen voor de verdere inrichting, zowel voor het particulier initiatief als voor de betrokken overheden.

De bufferzone tussen Amsterdam Haarlem is hét gebied op metropoolniveau bezien waar intensieve recreatievoorzieningen een plek zouden kunnen krijgen. Een deel van de bufferzone Amsterdam Haarlem, de Noordzeekanaalzone, zou daarvoor bestemd kunnen worden. Daarmee zou tevens tegemoet kunnen worden gekomen aan de vraag naar inkomstendragers, om het gebied ook in de toekomst open en groen te kunnen houden.

Ook voor de andere deelgebieden geldt dat het van belang is om nieuwe vormen van landschapsbeheer en financiering te onderzoeken, waarbij voorop staat dat het karakter van het deelgebied behouden moet blijven.

Omwonenden en belanghebbenden zullen betrokken worden bij de plannen voor de verdere ontwikkeling van de deelgebieden.

Agrarische vernieuwing

De landbouw is een belangrijke (economische) drager van het landschap. Echter voor veel agrariërs is vernieuwing noodzakelijk om het hoofd boven water te kunnen houden. Dit kan door middel van het ontwikkelen van nevenactiviteiten of door schaalvergroting. Deze activiteiten kunnen een groot effect hebben op het landschap. Daarom zal gezocht moeten worden naar activiteiten en ontwikkelingen die goed in de omgeving passen en die daarnaast kunnen voorzien in een recreatieve behoefte.

Ook bij dit proces zullen belanghebbenden en omwonenden geconsulteerd worden.

Financiën

De financiering van ontwikkeling en beheer van het landschap staat onder druk. In deze fase van het proces is het van belang om met betrokken overheden en belanghebbenden gezamenlijk keuzes te maken en het bufferzonegebied in samenhang te bekijken. Daarbij is het opstellen van een ontwikkelstrategie, waar de visie deel van uitmaakt, een belangrijk instrument.

De financiële onderbouwing van de diverse ingrepen komt pas in een volgende fase aan de orde, wanneer overeenstemming is bereikt over de ontwikkelrichting van het bufferzonegebied.

Metropoolniveau

Bij de visie is het belangrijk om niet alleen naar het eigen gemeentelijke belang te kijken maar ook vanuit het belang op Metropoolniveau te kijken naar de toekomst van het gebied. De nabijheid van aantrekkelijke landschappen is een belangrijke factor voor het leef- en vestigingsklimaat van een stad en in toenemende mate speelt landschap een rol in de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam.

Communicatie

In het voortraject van de totstandkoming van de visie is met verschillende externe partijen gebrainstormd over de invulling van de visie. Het ging daarbij om partijen zoals het Hoogheemraadschap, SBB, Landschap Noord Holland en LTO. Hun bevindingen zijn meegenomen in de visievorming.

Het Bufferzonegebied tussen Amsterdam en Haarlem overlapt voor een groot deel het gebied van Recreatieschap Spaarnwoude. Recreatie Noord Holland, de

uitvoeringsorganisatie van Recreatieschap Spaarnwoude, is dan ook partner bij het opstellen van de visie.

4. Vervolg

De provincie Noord Holland is de trekker van de Visie voor de Bufferzone. Na de ondertekening van de intentieverklaring in februari 2011 is ambtelijk door betrokken overheden, waaronder de gemeente Haarlem, gewerkt aan de uitwerking van de visie. Ook is extern met verschillende partijen gebrainstormd over de verder invulling van het gebied.

Nadat de betrokken raden en staten kennis hebben genomen van de visie, zal er een uitgebreidere consultieronde per deelgebied volgen, waar ook bewoners en private partijen voor uitgenodigd zullen worden.

De uitkomsten hiervan zullen met de stuurgroep worden besproken in een volgend stuurgroepoverleg, dat na de zomer zal plaatsvinden.

Daarna zal gewerkt gaan worden aan het bijbehorende uitvoeringsprogramma. In dat vervolgtraject zal de RO wethouder nauw betrokken worden, in verband met de uiteindelijke vastlegging van de visie in bestemmingsplannen. Dan pas zal de visie haar juridische status krijgen.

5. Bijlagen

- A. Concept visie Bufferzone Amsterdam Haarlem
- B. Samenvatting van de visie
- C. Dilemma's als onderlegger voor de discussie

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester



Provincie
Noord-Holland

Spaarnwouden en Meerpolders

Bufferzone in een metropolaan landschap

Discussienota



Inhoud

DEEL 1 - INLEIDING

1. Inleiding

- 1.1 Waarom deze visie?
- 1.2 Wat is de kern van de visie
- 1.3 Wat is de beleidscontext van de visie?
- 1.4 Totstandkoming
- 1.5 Leeswijzer

DEEL 2 - ANALYSE

2. Fysieke situatie

3. Ogaven

4. Ruimtelijke uitgangspunten

DEEL 3 - VISIEVORMING

5. Landschappelijk raamwerk

- 5.1 Waterstructuur
- 5.2 Groenstructuur
- 5.3 Routenetwerk en infrastructuur
- 5.4 Stellingzone en dijken

4	6. Uitwerking deelgebieden	46
5	Totaalkaart toekomstperspectief	48
5	6.1 Oude IJ-polders	50
6	6.2 De oostrand van Velsen en Haarlem	58
9	6.3 Spaarndammerpolder	64
10	6.4 Tuinen van West en Brettenzone	70
10	6.5 Haarlemmermeer-Noord	78
12	BIJLAGEN	84
13	Bronnenlijst	85
16		
23		
	Colofon	87
30		
31		
35		
36		
39		
43		



INLEIDING

'Steden zijn zo uitgedijd, elke relatie met het omringende land dreigt te verdwijnen. 'Die relatie herstellen, dat is de uitdaging van de stedenbouw van vandaag'

Joan Busquets, Volkskrant 9-11-2011

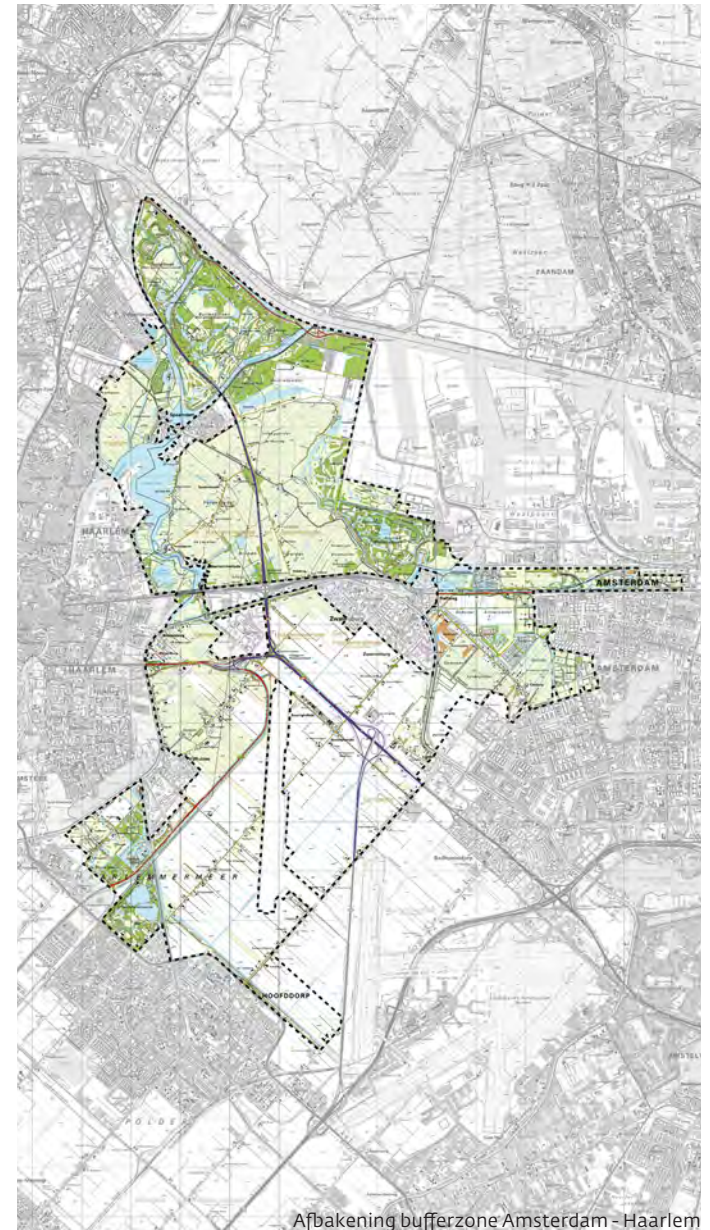
Naar aanleiding van de toekenning van de Erasmusprijs

1 Inleiding

1.1 Waarom deze visie?

De bufferzone Amsterdam-Haarlem is een van de drie bufferzones binnen Noord-Holland. Meer dan 50 jaar is dit open en groene gebied planologisch beschermd en is gewerkt aan inrichting en beheer van groengebieden. Het rijk decentraliseert haar beleid voor het landelijk gebied naar de provincies. Daarmee vervalt het beschermingsregime van rijkswege. Tegelijkertijd staat de financiering van inrichting en beheer onder druk. Reguliere overheidsbudgetten voor het landschap vallen weg of verminderen, en agrariërs hebben moeite om het hoofd boven water te houden. Nieuwe vormen van landschapsbeheer en financiering zijn noodzakelijk.

Naast de planologische en financiële ontwikkelingen is er ook inhoudelijk alle reden om over de toekomst van de bufferzones na te denken. De nabijheid van aantrekkelijke landschappen is een belangrijke factor voor het leef- en vestigingsklimaat. In toenemende mate speelt de landschappelijke context een rol in de internationale concurrentie tussen steden. Ook is het Nederlandse cultuurlandschap een belangrijke troefkaart in het nationale toeristische aanbod. De bufferzones binnen de metropoolregio Amsterdam bieden een goede uitgangspunt voor de ontwikkeling van grote groene eenheden die tegemoet komen aan maatschappelijke wensen van deze tijd. Belangrijke agendapunten zijn: verbetering van de toegankelijkheid door fiets-, wandel- en vaarnetwerken, gevarieerde natuur- en landschapsbeelden, een duurzaam watersysteem en een zorgvuldige vormgeving van cultuurhistorische elementen en patronen. Het primaire doel is om stedelijke en groengebieden van elkaar te laten profiteren.



Door hun omvang zijn bufferzones in staat de landschappelijke setting van de steden en de tussenliggende dorpen te bepalen: als identiteitsdrager en als antwoord op de verstedelijkingsdruk. Andersom geeft de nabijheid van stedelijke gebieden kansen voor economische dragers van de groengebieden. Juist het wederzijdse profijt van stedelijke en landelijke gebieden maakt de opgave voor de bufferzones onverminderd actueel.

De bufferzone Amsterdam-Haarlem maakt deel uit van het Metropolitane Landschap van de provincie Noord-Holland. Het Metropolitane Landschap is een van de vijf impulsen van de metropoolregio Amsterdam (MRA). Het aandachtsveld Metropolitane Landschappen staat voor (integrale) samenwerking tussen verschillende overheden in het landelijk gebied van de MRA, met als doel versterking, behoud en ontwikkeling van het landschap. Vanwege het grote belang van de bufferzones voor het functioneren van de MRA, hebben provincie en andere betrokken overheidspartijen besloten ontwikkelingsstrategieën op te stellen. De ontwikkelingsstrategieën bestaan uit een ontwikkelingsvisie voor de drie bufferzones en een uitvoeringsprogramma. Per gebied worden de dilemma's en opgaven in beeld gebracht. Er worden uitwerkingen gemaakt voor deelgebieden en ingegaan op de specifieke betekenis van de betreffende

bufferzone binnen de MRA als geheel. Met een gezamenlijke integrale visie kunnen kansen worden benut die anders onderbelicht blijven. De visie geeft richting aan de keuzes van overheidspartijen en houvast voor regie op particuliere initiatieven. Het is een uitdaging de bufferzone zo veel kracht te geven dat het een volwaardige speler is in de duurzame ontwikkeling van de metropoolregio Amsterdam en besluitvorming op het gebied van verstedelijking, economie en infrastructuur.

1.2 Wat is de kern van de visie?

Voorliggende visie vormt een gezamenlijk uitgangspunt van provincie en gemeenten voor de doorontwikkeling van het gebied tot een grootschalig groengebied met mogelijkheden voor ontspanning en dagrecreatie, gevrijwaard van verdere verstedelijking. Het document dient de volgende doelen:

1. De visie geeft in de eerste plaats richting aan de realisatie van de doelen voor de bufferzone om te komen tot een grootschalig groengebied tussen de steden.
2. De visie geeft de ruimtelijke mogelijkheden en onmogelijkheden

aan voor ontwikkelingen in het gebied en biedt hiermee een toetsingskader voor gemeenten en provincie. Daarmee wordt de visie tevens de landschappelijke input van provincie en gemeenten in het zoeken naar antwoorden voor de grote opgaven waar de regio voor staat, zoals de toekomst van het Noordzeekanaalgebied, de woningbehoefte voor de langere termijn (2040 en verder) en de consequenties van een mogelijke uitbreiding van Schiphol (Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer¹). Besluitvorming over deze opgaven in relatie tot het Metropolitane Landschap en de bufferzone vindt in

¹ Het Rijk is een programma gestart om te komen tot de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH). Het programma is erop gericht de mainport en metropoolregio te versterken en helderheid te bieden over de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructuurele ontwikkeling. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met de mogelijke ontwikkeling van Schiphol en de bijbehorende ruimtelijke contouren, de verstedelijkingsopgaven, infrastructuur, cultuurhistorische waarden, natuur, recreatie en waterberging. De structuurvisie SMASH kan ook consequenties hebben voor ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de bufferzone.

Historie bufferzonebeleid

1958	1960	1963	1966	1968	1976	1978	1991	1999	2004	2006	2008	2011
'De Ontwikkeling van het Westen des Lands'	'De Eerste Nota voor de Ruimtelijke Ontwikkeling van Nederland'	'Eerste rapport over de bufferstroken tussen de grote steden in de Randstad Holland'	'Tweede nota voor de Ruimtelijke Ordening'	bufferzonebudget als zelfstandigepost op rijksbegroting	'De Verstedelijkingsnota' (deel 2 van Derde nota Ruimtelijke Ordening)'	Evaluatienota 'Bufferzones, twintig jaar later'	'Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra'	'Vinac' (Vinx actualisatie)	'Nota Ruimte'	Project Rijksbufferzones wordt door LNV en VROM opgestart om de uitvoering van het bufferzonebeleid te verbeteren	'Randstad 2040'	'Ontwikkelstrategieën'
Om opbouw van de Randstad uit afzonderlijke steden te behouden worden bufferzones aangeduid, toen nog bufferstroken geheten		Bufferzones worden dmv bestemmingsplannen veiliggesteld			Aantal bufferzones wordt uitgebreid ook buiten de Randstad	Bufferzonebeleid is verworden tot een aankoopbeleid.	Bufferzonebeleid krijgt opnieuw een plaats	Aanwijzing van rijksbufferzones als concrete beleidsbeslissing	Overweging opheffen rijksbufferzones en ze te incorporeren in regionale parken		Er wordt gepleit voor regionale parken, die vaak overlappen met de bufferzones	De provincie Noord-Holland krijgt de verantwoordelijkheid over de bufferzones en stelt samen met (overheids-)partners ontwikkelstrategieën

50 jaar bufferzones

Voor de drie bufferzones in de Metropoolregio Amsterdam is het beleid van de afgelopen 50 jaar redelijk succesvol geweest. Nog steeds dringt de Amstelscheg tot diep in het bebouwde gebied van Amsterdam door, is het kwetsbare veenweidelandschap van Waterland overeind gebleven en ligt tussen Amsterdam en Haarlem een gevarieerd gebied met bos- en parkterreinen, veenweide en droogmakerijen.

Het beleid voor de bufferzones begint in 1958, met de publicatie van het rapport 'De ontwikkeling van het Westen des Lands'. In dit rapport wordt de term bufferstroken (vanaf 1963 rijksbufferzones) geïntroduceerd voor de gebieden/landschappen die de steden van de Randstad van elkaar scheiden. De bufferstroken moeten open, groene zones vormen waar de landbouw domineert en de stad even onzichtbaar is. De rol van de overheid bij de bufferzones varieert van planologische bescherming dat de verstedelijking een halt toeroept tot een aanpak waarin actief grond wordt aangekocht en ingericht. Het laatste decennium ligt de nadruk op combinaties van overheids- en private investeringen. Hierbij komt de nadruk steeds meer te liggen op de verdere ontwikkeling van de recreatieve functie, de verbondenheid met stedelijke gebieden en de verbindingen met de grote landschappen.

Geschiedenis bufferzone Amsterdam-Haarlem

De bufferzone Amsterdam-Haarlem kreeg als een van de eerste gebieden de functie van bufferzone, dagrecreatiegebied en 'milieuverbeterend' element.

Het recreatiegebied heeft een oppervlakte van ongeveer 2750 hectare. De grenzen van de bufferzone zijn in de loop van de jarenverschillende keren aangepast. Aanvankelijk was alleen Spaarnwoude (ten noorden van de spoorlijn) aangewezen. Later is daar het deel van de Haarlemmermeerpolder bijgekomen. Ook langs de rand zijn de grenzen verschoven.

Kenmerkend voor het oorspronkelijke ontwerp van Spaarnwoude is de opbouw van deelgebieden met ieder een eigen karakter en gebruiksmogelijkheden. Oosterbroek is speciaal ingericht als wandel- en fietsgebied, waarbij het oorspronkelijke landschap zo veel mogelijk intact is gelaten. Buitenhuizen is bedoeld voor actieve vormen van recreatie. Het Westhoffbos en de parkachtige Houtrak hebben aangelegde bospartijen. Het deelgebied Dijkland is een open natuurgebied waar genoten kan worden van de veenweideflora en -fauna. De ontwerpen voor de deelgebieden zijn gemaakt door de landschapsarchitecten van de betrokken gemeenten. De architecte J.H. Mulder, onder andere bekend van het ontwerp voor het Amsterdamse Bos, was verantwoordelijk voor de Houtrak en de landschapsarchitect G. Jol was verantwoordelijk voor de deelgebieden Buitenhuizen, Oosterbroek en Dijkland. De afzonderlijke ontwerptrajecten voor de verschillende deelgebieden versterkten de collage-achtige opbouw.

Internationale context

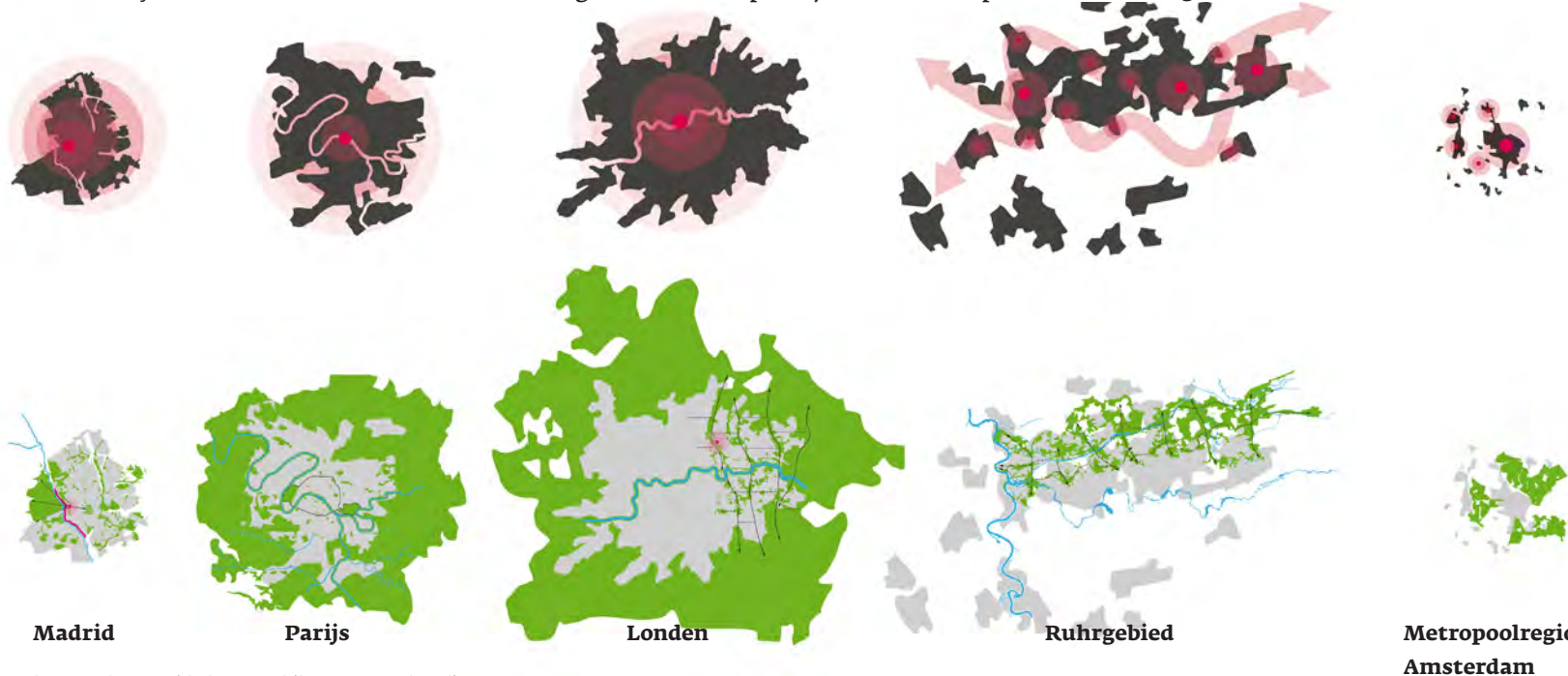
De zorg voor grote groengebieden in en om de steden, als tegenhanger van de groeiende stad is een actueel thema in de ruimtelijke planvorming. Verschillende ranking-lijsten, waaronder 'Greenest Cities' en 'Most Livable Cities', laten een beeld zien van de concurrentie tussen steden die zich op een internationaal vlak afspeelt. Recent zijn in verschillende Europese steden grote investeringen in het groen gedaan, waaronder Madrid, Londen en het Ruhrgebied.

In Madrid gaat de ontwikkeling van een grootschalig parkstelsel hand in hand met stedelijke en infrastructurele

ontwikkelingen. De verbinding tussen de historische binnenstad en de groene scheg Caso del Campo (voormalige jachtvelden) is hersteld door ondertunneling van de snelweg in combinatie met een superstadspark. Londen werkt aan een strategisch masterplan, de London Green Grid, die de klimaatbestendigheid van de metropool moet vergroten en de leefomgeving moet verbeteren. In het Ruhrgebied vindt een transformatie plaats van een vervuild industrieland naar een hoogwaardig recreatieland. Een voorbeeld is de ontwikkeling van het Emscherpark. In Parijs is een groen netwerk/parkstelsel ontworpen

op vier niveaus (stadspark, jachtveld, banlieuepark, les grand forests) met als doel het centrum van Parijs te verbinden met de natuurgebieden in de regio.

De wijze waarop overheden sturing geven aan deze planprocessen loopt uiteen. Londen en het Ruhrgebied laten groeimodellen zien waarin overheden en particuliere partijen gezamenlijk investeren. In beide gevallen met grote internationale evenementen als aanjagers; respectievelijk de Olympische Spelen 2012 in Londen en de Internationale Bauausstellung in het Ruhrgebied. Madrid laat een topdown benadering van een ambitieus gemeentebestuur.



- andere bestuurlijke verbanden plaats.
3. Voor gemeenten, ontwikkelaars en overige particuliere partijen dient de visie als aanmoediging en inspiratie om te komen met weloverwogen plannen voor de bufferzone die bijdragen aan de kwaliteit en de doelen van het gebied.
 4. De visie wordt planologisch en juridisch doorvertaald in gemeentelijk en provinciaal beleid (bestemmingsplannen, structuurvisies, verordening).

De visie is een eerste stap richting een ontwikkelstrategie voor het gebied. De volgende stap zal een uitvoeringsstrategie zijn met gewenste ingrepen en een financierings- en beheerstrategie.

1.3 Wat is de beleidscontext van de visie?

Rijksbeleid

Gelijktijdig met het opstellen van deze visie werkt het rijk aan de actualisering van het ruimtelijk beleid. De beschermingsregimes voor de bufferzones en de Nationale Landschappen vervallen. Dit is nog niet verwerkt in vastgestelde regelgeving. De uitgangspunten van het 'oude' rijksbeleid zijn echter nog steeds relevant voor deze visie,

temeer daar zij de basis vormen voor het vigerend beleid van de provincie, neergelegd in de Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Zij worden hieronder beschreven.

Nota Ruimte

In het rijksbeleid is in de Nota Ruimte ingezet op een verdere decentralisatie rond groen- en recreatiebeleid. Nog meer dan in het verleden is het aan de provincie en gemeenten om te bepalen hoe groen- en recreatiegebieden ingericht en beheerd moeten worden om aan de vraag naar recreatie te voldoen.

Algemene opgaven uit de Nota Ruimte:

- De transformatie van de bufferzones tot relatief grootschalige, groene gebieden binnen de stedelijke netwerken, met diverse mogelijkheden voor ontspanning en dagrecreatie, en de duurzame instandhouding hiervan.
- Ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, mits de landschappelijke en recreatieve kwaliteiten worden behouden of versterkt.
- Provincies nemen het initiatief om in overleg met gemeenten de verdere ontwikkeling van deze grootschalige regionale groengebieden ter hand te nemen.

Nationale Landschappen

De Rijksbufferzones vallen voor grote delen samen met de Nationale Landschappen de Stelling van Amsterdam, de Nieuwe Hollandse Waterlinie, het Groene Hart en Laag Holland. Deze landschappen zijn om hun grote natuur- en cultuurwaarden beschermd. De provincie zorgt ervoor dat hier extensieve vormen van recreatie worden ontwikkeld, waarbij de bijzondere waarden van deze landschappen voorop staan.

Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

Rijksbufferzones

Doel van de Rijksbufferzones is dat zij gevrijwaard blijven van verdere verstedelijking en dat ze zich verder kunnen ontwikkelen tot relatief grootschalige groene gebieden. De bufferzones zijn een belangrijk onderdeel van de Metropolitane Landschappen. De Provincie Noord-Holland behoudt de landschappelijke kwaliteit en identiteit van deze bufferzones en vergroot de mogelijkheden voor ontspanning en dagrecreatie in deze gebieden. Hiervoor worden integrale ontwikkelstrategieën opgesteld, die gericht zijn op de uitwerking van de transformatieopgave voor deze gebieden. Deze ontwikkelstrategieën krijgen

doorwerking in gemeentelijk en provinciaal beleid. Artikel 24 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie betreft de juridische doorvertaling van het provinciale beleid ten aanzien van de bufferzones.

Metropolitane Landschappen

In de metropoolregio heeft de Provincie Noord-Holland een extra ambitie voor de ontwikkeling van recreatiemogelijkheden en het gebruik van het landschap voor stedelijke functies. Het behoud, de versterking en de ontwikkeling van de groenblauwe structuur is van wezenlijk belang voor de totstandkoming, kwaliteit en uitstraling van de dynamische regio.

De ontwikkeling van deze Metropolitane Landschappen moet worden afgestemd met de ontwikkeling van de nabijgelegen metropool, waarbij verschillende ontwikkelingen mogelijk zijn. De identiteiten van de diverse landschappen zijn ook bij de ontwikkeling van de Metropolitane Landschappen het uitgangspunt. Hierbij geldt dat landbouw een belangrijke ‘drager’ van het landschap is.

1.4 Totstandkoming

De concept visie voor de bufferzone Amsterdam-Haarlem is in verschillende fasen tot stand gekomen. Eerst is er van het gebied een analyse op hoofdlijnen gemaakt, waarbij de verschillende opgaven en kwaliteiten in het gebied in kaart zijn gebracht. Dit document is het vertrekpunt geweest van de visie en maakte onderdeel uit van de intentieverklaring die getekend is door de provincie en de participerende gemeenten op 28 februari 2011. Na de ondertekening is het gebied nader geanalyseerd. Door middel van ontwerpateliers en bijeenkomsten met betrokken overheden en overige externe partijen zijn bouwstenen ontwikkeld om verder richting te geven aan de visie. Daarnaast is literatuuronderzoek gedaan. In de bijlage is een literatuurlijst opgenomen. De volgende stap is het bespreken van de concept visie met betrokkenen uit de deelgebieden zelf, de bewoners en ondernemers. De concept visie zal daarna nader worden uitgewerkt en zal samen met een uitvoeringsstrategie de ontwikkelstrategie voor de bufferzone vormen.

1.5 Leeswijzer

Het document is opgebouwd uit verschillende onderdelen: inleiding, analyse en visievorming.

Deel 1, de inleiding, geeft de achtergrond van dit document weer.

Deel 2, de analyse, omvat hoofdstukken 2, 3 en 4. Hierin worden de ruimtelijke opbouw van de bufferzone, de hoofdogaven die in het gebied spelen en de ruimtelijke uitgangspunten voor de visie beschreven. De ruimtelijke uitgangspunten komen voort uit de analysefase.

Het derde deel, de visievorming, bestaat uit twee hoofdstukken: het landschappelijk raamwerk en de uitwerking van de deelgebieden. Het landschappelijke raamwerk beschrijft de visie op het schaalniveau van de hele bufferzone. Het valt uiteen in verschillende bouwstenen. Vervolgens wordt de visie verder uitgewerkt in de verschillende deelgebieden.



2



ANALYSE

In dit hoofdstuk wordt de fysieke situatie in de bufferzone aan de hand van de ontstaansgeschiedenis beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op de verschillende opgaven die dit gebied kent in relatie met de ontwikkelstrategie.

2 Fysieke situatie

Om een helder overzicht te geven van de fysieke situatie in de bufferzone is deze uiteengegafeld in de drie lagen: ondergrond, netwerken en occupatie. In werkelijkheid zijn deze lagen nauw met elkaar verbonden en bepalen zij samen de verschijningsvorm en de functionering van het gebied.

Ondergrond

De ondergrond van de bufferzone Amsterdam-Haarlem laat een tweedeling zien van veen en klei. Deze tweedeling is in het landschap goed herkenbaar. De kleipolders zijn grootschalig en hebben een ‘man-made’ karakter, de veenpolders zijn kleinschaliger van opzet en meer organisch gegroeid. Van oudsher zijn de kleipolders in gebruik voor de akkerbouw en de veenpolders voor de veeteelt. Het contrast tussen veen- en droogmakerijenlandschap en het vele water in het gebied zijn zeer kenmerkend voor de bufferzone. In het noorden van de bufferzone is met de aanleg van het Noordzeekanaal het oude IJ drooggelegd. Het nieuw gewonnen land in de vorm van kleiige droogmakerijen stond direct onder sterke stedelijke druk. In grote delen is de oorspronkelijke rationele 19e eeuwse verkaveling verdwenen ten gunste van grootschalige recreatie- en industriegebieden. Het deel dat in de bufferzone ligt, heeft het open karakter voor een groot deel ingeruild voor besloten recreatiebos.

In het zuiden van de bufferzone ligt de grootste droogmakerij van Noord-Holland, de Haarlemmermeerpolder. De geometrische verkavelingstructuur en het open, grootschalige karakter van de Haarlemmermeerpolder is ondanks de verstedelijking in de afgelopen decennia nog goed te zien. De droogmakerij ligt, vanwege de markerende werking van de Ringvaart en de Ringdijk, als een duidelijk herkenbare eenheid in het landschap.



Droogmakerij - Haarlemmermeerpolder



Veenpolder - Spaarndammerpolder

Landschap en water

Het landschap van de bufferzone is, net als de rest van Noord-Holland, bepaald door de omgang met het water. Het is gevormd in een eeuwenlang proces van het land beschermen tegen het water, winnen op het water en verdedigen met het water. Halverwege de middeleeuwen ging men er toe over grote gebieden met dijken tegen het water te beschermen. Zo werd rond de 13e eeuw de Spaardammerdijk aangelegd als bescherming tegen het IJ. In de 19e eeuw werd door inpolderingen land op het water gewonnen. Dit heeft geresulteerd in relatief jonge landschappen van de Haarlemmermeerpolder en de droogmakerijen rond het voormalige IJ in het noorden van de bufferzone.

Tot slot werd het water ingezet om het land en de steden te kunnen beschermen. De Stelling van Amsterdam werd tussen 1874 en 1920 aangelegd en vormt een ingenieus stelsel van linies, forten, redoutes en inundatievlakten. Het land kon gestuurd onder water worden gezet om de vijand de doorgang te beletten. Het stellingstelsel ligt als een autonome structuur dwars door de verschillende landschappen van de bufferzone heen.

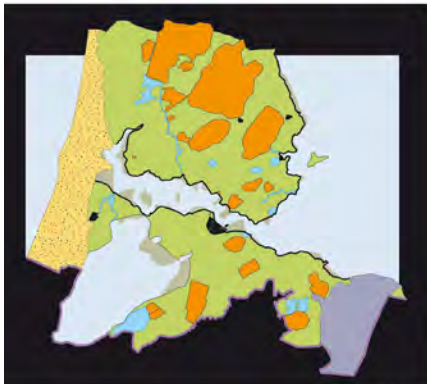
Water is in uiteenlopende verschijningsvormen aanwezig, van het fijnmazige slotenpatroon in de veenpolders tot de recreatieplas Penningsveer en van strak aangelegde kanalen, vaarten en tochten tot de natuurlijk kronkelende Liede en Mooie Nel.



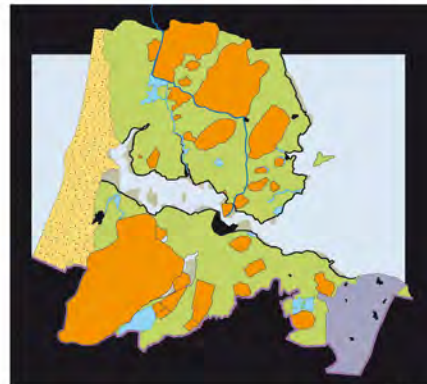
Rond 1300



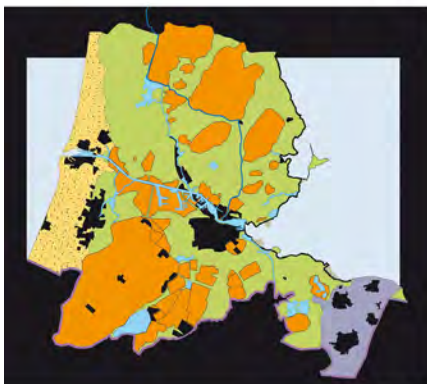
Rond 1630



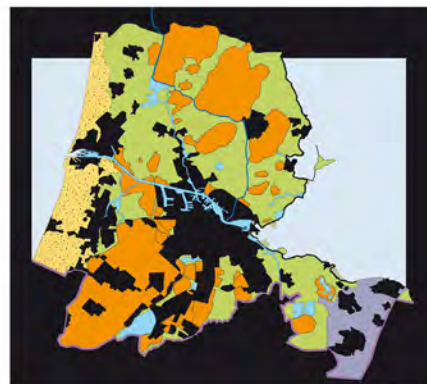
Rond 1770



Rond 1870



Rond 1940



Rond 2000

Ontstaansgeschiedenis

Bron: gebaseerd op BoschSlabbers

In groot contrast met de droogmakerijen staan de veenpolders. Dit middeleeuwse cultuurlandschap is ook overwegend open, maar het is er veel natter en de verkaveling is veel kleinschaliger en grilliger. De verschillende veenpolders hebben elk hun eigen karakteristieke verkavelingspatroon. Zo kenmerkt de verkaveling van de Inlaagpolder zich door een waaierstructuur. Midden in de bufferzone is een stuk afwijkende ondergrond aanwezig. Dit is de strandwal bij Spaarnwoude. Het is een van de oudste strandwallen van Nederland en aangewezen als aardkundig monument.

Netwerken

De bufferzone Amsterdam-Haarlem heeft een uitgebreid infrastructureel netwerk dat dominant is in het beeld van het gebied. Aan de verschillende verkeersaders is de ontwikkeling van transport en de opkomst van verschillende vervoersmiddelen af te lezen. Lange tijd was water het belangrijkste verbindende element. In de veenpolders vond het transport van mens, vee en producten in eerste instantie over het water plaats en in de 17e en 18e eeuw was de Haarlemmertrekvaart tussen Amsterdam en Haarlem de belangrijkste verbinding. In de 19e eeuw raakte het vervoer via de trekvaart echter verdrongen door de komst van het spoor. In 1839 werd langs de Haarlemmertrekvaart de eerste Nederlandse spoorlijn aangelegd.

De spoorlijn verbond Amsterdam met Haarlem via een tussenstop bij Halfweg. In de 20e eeuw werd met de toename van het autogebruik ook het (snel)wegennet flink uitgebreid. Naast een uitgebreid functioneel verkeersnetwerk heeft de bufferzone ook een uitgebreid recreatief netwerk. De vele grote infrastructuurlijnen en waterlopen in de bufferzone zijn verbindende elementen die zorgen voor een goede bereikbaarheid tussen de steden en tussen stad en land, maar het zijn op lokaal niveau ook barrières die zorgen voor visuele en fysieke scheiding.

Occupatie

De bewoningsgeschiedenis van de bufferzone gaat ver terug in de tijd. In de bodem op oude strandwallen kunnen bijvoorbeeld bewoningssporen uit het Neolithicum (ongeveer 5000 tot 2000 voor Christus) voorkomen en bij Velsen zijn de resten van een Romeins fort terug te vinden. De groei van de nu nog bestaande historische kernen kwam pas laat op gang. Daarvoor werd gezocht naar de voor de mens strategische plekken in het landschap. Zo ontstond Spaarnwoude in de middeleeuwen op een strandwal en ligt het vissersdorp Spaarndam rond de dam bij de monding van het Spaarne in het IJ. Later zijn dorpen planmatig verder ontwikkeld, zoals de dorpen in de Haarlemmermeer.

Langs de trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem kwamen vroeger veel landgoederen voor. De ontwikkeling van buitenhuizen kreeg in de zeventiende eeuw een impuls door de groei van Amsterdam en de verbetering van de bereikbaarheid. Het bezit van een buitenhuis werd toen onder rijke kooplieden gemeengoed. Nu zijn ze veelal verdwenen. In de periode na de Tweede Wereldoorlog kwam in en om het gebied een grootschalige verstedelijking op gang. Op grote schaal werden nieuwe woonwijken, wegen en bedrijventerreinen aangelegd. In de Haarlemmermeer werd Schiphol uitgebreid. De stedelijke druk zorgde voor een toenemende vraag naar recreatiemogelijkheden. Als antwoord hierop zijn grote recreatiegebieden aangelegd, waaronder Spaarnwoude en Houtrak in het noorden en De Groene Weelde in de westrand. Opvallend in de occupatielaag zijn de contrasten tussen delen die ingrijpend zijn getransformeerd en delen van het oude cultuurlandschap die 'met rust zijn gelaten'. Samen met de grote infrastructuurlijnen die het gebied doorkruisen zorgt dat voor een collageachtige opbouw van verschillende deelgebieden met scherpe onderlinge contrasten.

3 Opgaven

Voor de bufferzone Amsterdam-Haarlem onderscheiden we de volgende hoofdoggaven:

- voortbouwen op contrasten en diversiteit in het gebied met aandacht voor het grotere geheel (waaronder de positie van de bufferzone in de Metropoolregio Amsterdam),
- verbetering toegankelijkheid, circulatie van recreatie stromen en aanbod recreatieve voorzieningen;
- agrarische vernieuwing;
- natuurontwikkeling;
- waterberging.

Aan het einde van dit hoofdstuk staan we stil bij mogelijkheden voor combinaties van functies.

Contrasten en diversiteit met aandacht voor het grotere geheel

De ruimtelijke opgave voor de bufferzone is tweeledig. Aan de ene kant gaat het om het benutten van de unieke kansen van de verschillende delen van het gebied. In de bufferzone Amsterdam-Haarlem ligt een cultuurhistorisch veenweidegebied naast een groen parkgebied. Aan de andere kant is er continue zorg nodig voor de samenhang in het grotere geheel.

Door de dynamische omgeving en de toenemende ruimtevraag van stedelijke functies, zoals wonen, bedrijvigheid en

luchthaven, is de druk op het gebied zeer hoog. Veel projecten staan op stapel en er liggen ook reserveringen voor stedelijke functies in het gebied. Voorbeelden zijn de aanleg van de Westrandweg bij Amsterdam, de aanleg van een 380 kV-hoogspanningsleiding van noord naar zuid door de bufferzone heen, de ontwikkeling van station Halfweg-Zwanenburg en een reservering voor de mogelijke uitbreiding van de haven in de Houtrakpolder. Naast de verstedelijkingsdruk zorgt de aanwezige infrastructuur voor fragmentatie van het gebied. Dit vermindert de samenhang tussen de verschillende gebieden in de bufferzone, maar ook de migratiemogelijkheden voor natuurpopulaties en de toegankelijkheid voor onder meer recreanten op lokaal niveau.

In de afgelopen decennia is een aantal elementen krachtig genoeg gebleken om in essentie overeind te blijven in deze stedelijke dynamiek. Het gaat dan bijvoorbeeld over de Stelling van Amsterdam, de grote waterlopen en de Zuider IJ-dijken. Door deze elementen als uitgangspunt te nemen voor verdere ruimtelijke ontwikkeling van de bufferzone, kan het gebied in samenhang worden ontwikkeld. Het denken in grote eenheden is van belang om een landschappelijk geheel te krijgen dat zich qua maat en schaal kan meten met de stedelijke agglomeraties in

de omgeving. Ook voor de duurzaamheid van het gebied is dat van belang, met als voorbeelden voldoende ruimte voor functies als waterberging en natuur. Daarbij is niet alleen aandacht nodig voor de bufferzone Amsterdam-Haarlem op zichzelf, maar ook voor de positie van dit gebied als onderdeel van het Metropolitane Landschap in de Metropoolregio Amsterdam. Het is van belang te onderzoeken wat de ruimtelijke verbanden tussen de verschillende gebieden van het Metropolitane Landschap zijn en wat juist de onderscheidende kenmerken zijn. Een belangrijke overeenkomst tussen de landschappen rond Amsterdam is bijvoorbeeld het contrast tussen veenweidelandschap en droogmakerijenlandschap. Een onderscheidend kenmerk van deze bufferzone is onder andere de aanwezigheid van functies zoals Schiphol, de haven van Amsterdam en grootschalige recreatieve voorzieningen zoals Dance Valley en Snowplanet. Door bij ontwikkeling voort te bouwen op (landschappelijke) contrasten, diversiteit en samenhang wordt deze bufferzone op zichzelf als groen- en recreatiegebied en het Metropolitane Landschap als geheel verrijkt en aantrekkelijker gemaakt. Een ander belangrijk aandachtspunt is de verbetering van de relatie tussen de bufferzone en zijn directe omgeving. Er wordt daarbij gekeken naar de verbetering van de

Geplande projecten en reserveringen in en om de bufferzone



Landschap, cultuurhistorie en recreatie

1. Jachthaven Schoteroog
2. Sauna van Egmond (Haarlem-Noord): boerderij met uitbreiding
3. Fort Benoorden Spaarndam/Landal Greenparks
4. Liedepark
5. Tuinen van West
6. Herinrichting landschap ten zuiden van de Polderbaan (reductie van het grondgeluid d.m.v. een ribbellandschap)
7. Ontwikkelingen recreatieschap Spaarnwoude
8. Groenprojecten Haarlemmermeer
9. Het Groene Schip
10. Ontwikkelingen rondom fort Penningsveer (jachthaven e.d.)



Infrastructuur

11. Station Halfweg
12. Westrandweg
13. Omlegging A9
14. Aanleg 380 kV hoogspanningslijn
15. Fly-over Waarderpolder



Water

16. Opties vervanging gemaal en nieuw tracé primaire waterkering



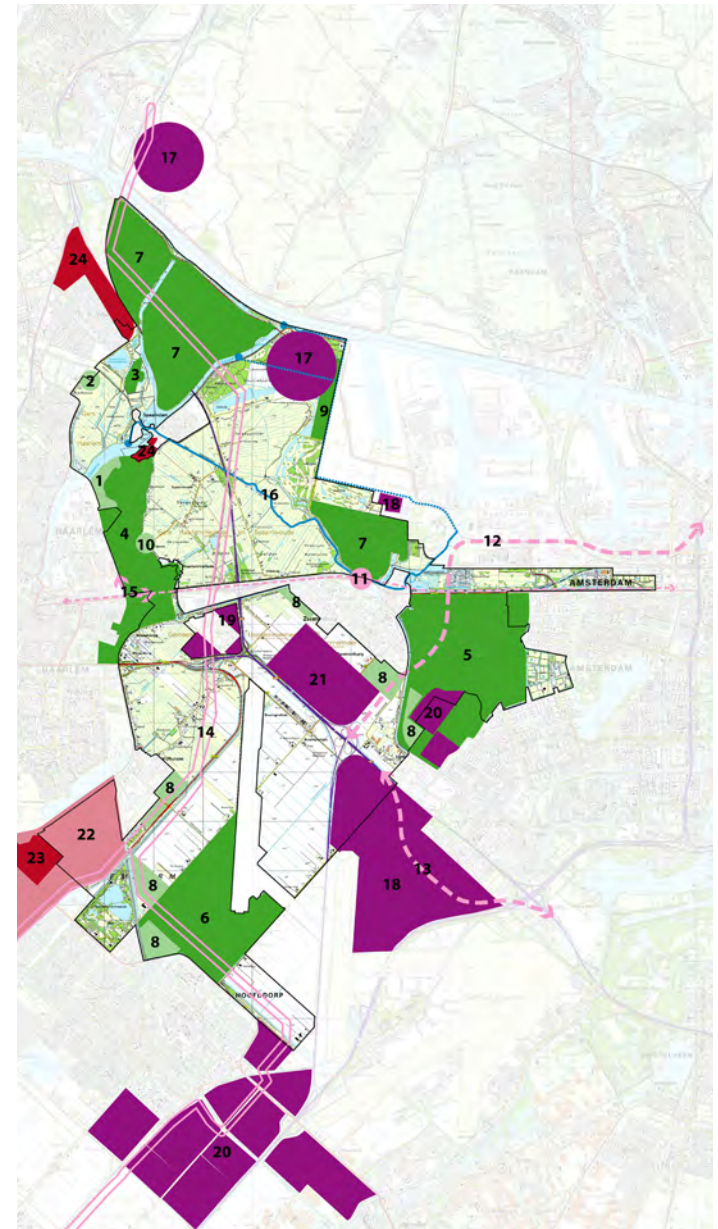
Economie

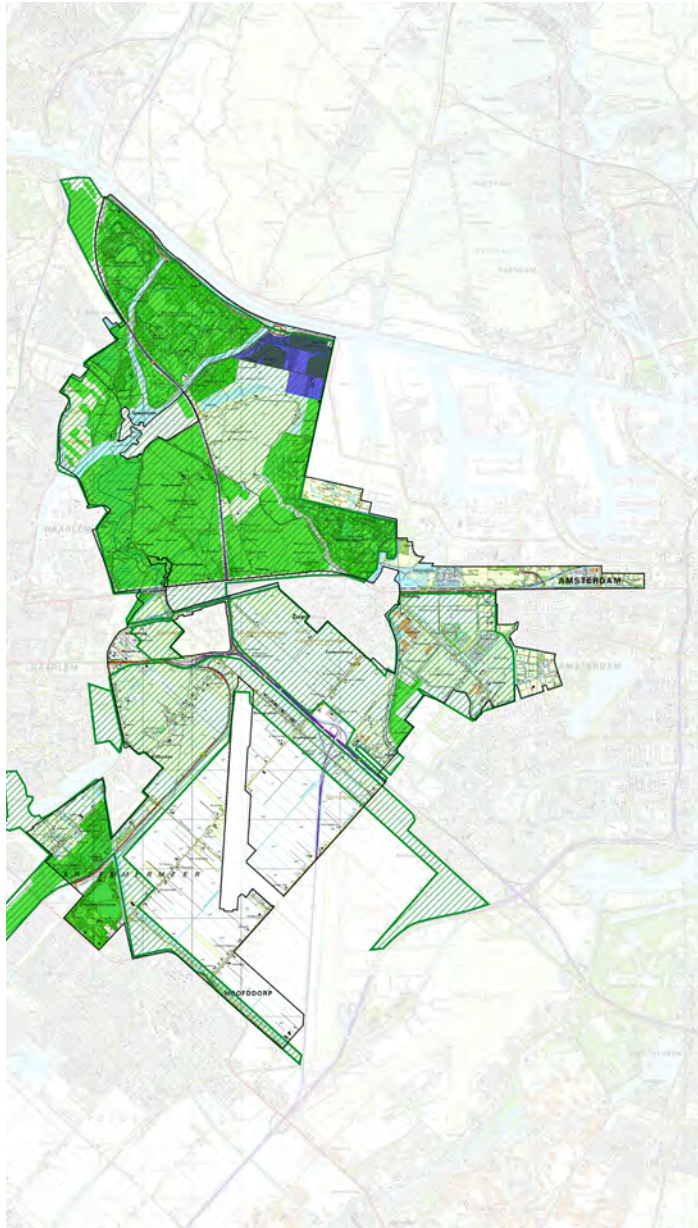
17. Mogelijke uitbreidingslocatie haven vanaf 2020
18. Schipholdriehoek
19. Uitbreiding bedrijventerrein en 380 kV transformatorstation
20. Vastgestelde en mogelijke nieuwe bedrijven- en kantorenlocaties
21. Strategische reserve Schipholgebonden bedrijventerrein dan wel regionaal bedrijventerrein



Woningbouw

22. Integrale gebiedsontwikkeling Haarlemmermeer-Westflank: wonen, water, recreatie
23. Cruquishoeve (uitbreiding epilepsiecentrum)
24. Woningbouwlocatie





Werk- en beheergebieden



beheergebied recreatieschap Spaarnwoude



beheergebied Staatsbosbeheer



werkgebied recreatieschap Spaarnwoude

relatie met het Noordzeekanaal, de haven en de verbinding met de kust en het stedelijk weefsel rond de bufferzone.

Verbetering recreatieve toegankelijkheid, circulatie en aanbod

De vraag naar recreatieve basisvoorzieningen en recreatiegroen in de directe omgeving van de stad is onverminderd groot en zal met de blijvende groei van de bevolking in de Metropoolregio Amsterdam alleen maar toenemen. Jaarlijks trekt het deel van recreatiegebied Spaarnwoude meer dan 5,5 miljoen bezoekers. De bezoekers van de agrarische delen van Spaarnwoude en recent aangelegde recreatiegebieden in de Haarlemmermeer, behalve de Groene Weelde, zijn hierbij niet meegerekend. Het is dus noodzakelijk om het landelijke en groene gebied rond de stad beter te benutten voor recreatie. Het ommeland moet toegankelijker worden gemaakt en voorzieningen moeten voldoen aan de eisen van de hedendaagse recreant.

Op het moment is een duidelijke recreatieve zonering aanwezig in de bufferzone.

De centraal gelegen veenpolders en de Haarlemmermeerpolder vormen een kern van relatieve rust ('het uitgespaarde landschap'). Landbouw is hier de grootste grondgebruiker en recreatie is slechts een medegebruik. Als een schil eromheen liggen gebieden met

recreatie als hoofdfunctie. Binnen deze schil van recreatiegebieden is een gradatie in intensiviteit aanwezig. De meest intensieve gebieden liggen aan de noord- en zuidzijde van de bufferzone en bestaan uit de ingerichte recreatiegebieden.

Uit onderzoek blijkt dat mensen steeds meer vrije tijd hebben en dat het belevingsaspect daarin steeds belangrijker wordt (Kenniscentrum Recreatie, 2009). Het gaat daarbij niet alleen om durf- en doesporten, maar bijvoorbeeld ook om de beleving van cultuurhistorie. Daarom is het van belang om recreatieve voorzieningen af te stemmen op het 'belevingsaspect'. Dit kan bijvoorbeeld door het maken van belevingsroutes die het verhaal van het landschap vertellen of van thematische routes langs attractiepunten en bezienswaardigheden. Daarnaast blijven wandelen, fietsen en recreëren aan de waterkant populaire activiteiten (Leefstijlatlas dagrecreatie, 2012).

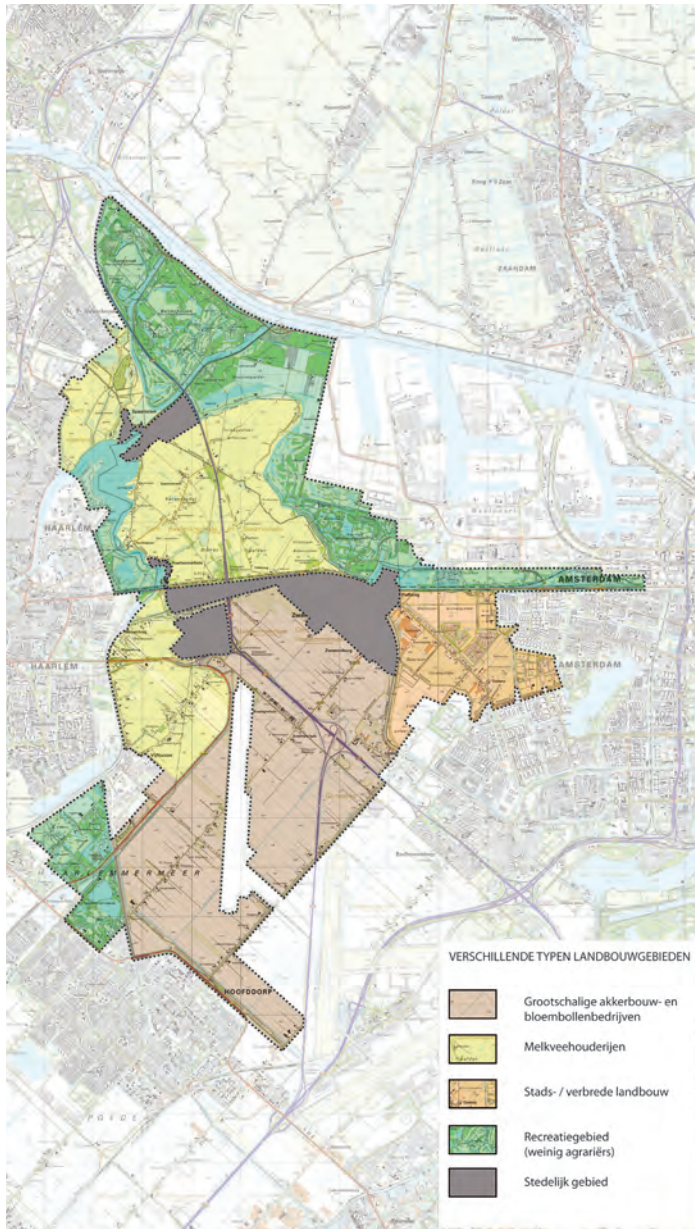
Naast verbetering van het aanbod aan recreatieve voorzieningen is het belangrijk de toegankelijkheid van het gebied te verbeteren, zowel over land als water. In de bufferzone Amsterdam-Haarlem is de bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en boot nog niet optimaal. Bereikbaarheid per openbaar vervoer is cruciaal, zeker gezien het relatief lage percentage autobezit in de omliggende gemeenten (Leefstijlatlas dagrecreatie, 2012). Ook is het wenselijk dat

er meer circulatie komt in de verschillende recreatiestromen. Er zijn diverse grote barrières die overbrugd moeten worden, de hiërarchie in de padenstructuur is niet altijd duidelijk en de entrees naar het gebied toe zijn soms moeilijk te vinden. De waterstructuur biedt bijzondere kansen voor de recreatievaart.

Agrarische vernieuwing

Agrariërs hebben het cultuurlandschap van Noord-Holland gevormd en zijn belangrijke beheerders van het landschap. Langs verschillende wegen zoeken agrariërs naar mogelijkheden voor ontwikkeling van een gezond agrarisch bedrijf. Schaalvergroting is voor de meeste agrarische ondernemingen de bedrijfsstrategie voor de toekomst, daarnaast kiest een kleiner aantal agrarische bedrijven voor verbreding bijvoorbeeld in de vorm van recreatie, educatie of zorg. De vernieuwing van de agrarische sector heeft ook zijn ruimtelijke weerslag. Zo worden bijvoorbeeld nieuwe schuren bijgebouwd of komen er juist bedrijfsgebouwen vrij doordat de agrarische functie komt te vervallen. Gekeken moet worden hoe deze ontwikkelingen hand in hand kunnen gaan met ontwikkeling van de landschappelijke kwaliteiten en recreatieve mogelijkheden.

In het agrarisch gebruik van de bufferzone kan globaal onderscheid worden gemaakt in drie gebieden. In de Haarlemmermeer ligt



de nadruk op akkerbouw. Een specifieke opgave voor dit gebied is het afstemmen van het agrarisch gebruik op het vliegverkeer van Schiphol. De aantrekking van ganzen kan bijvoorbeeld door bepaalde teeltkeuze voorkomen worden. De ganzenproblematiek kan niet alleen vanuit de landbouw benaderd worden. Hiervoor is een totaalstrategie voor het gebied nodig.

In de Spaarndammerpolder en het noordwestelijke deel van de Haarlemmermeerpolder is een kleinschalige verkaveling in veengebieden aanwezig. Hier zijn de meeste agrarische bedrijven melkveehouderijen. Het gaat in de veengebieden onder andere om het afstemmen van veenweidenatuur met de agrarische bedrijfsvoering. Deels halen de agrariërs hun inkomsten uit subsidies voor agrarisch natuurbeheer.

Het derde gebied is in de Westrandscheg (de Tuinen van West), waar een ontwikkeling gaande is naar stadslandbouw.

Natuurontwikkeling

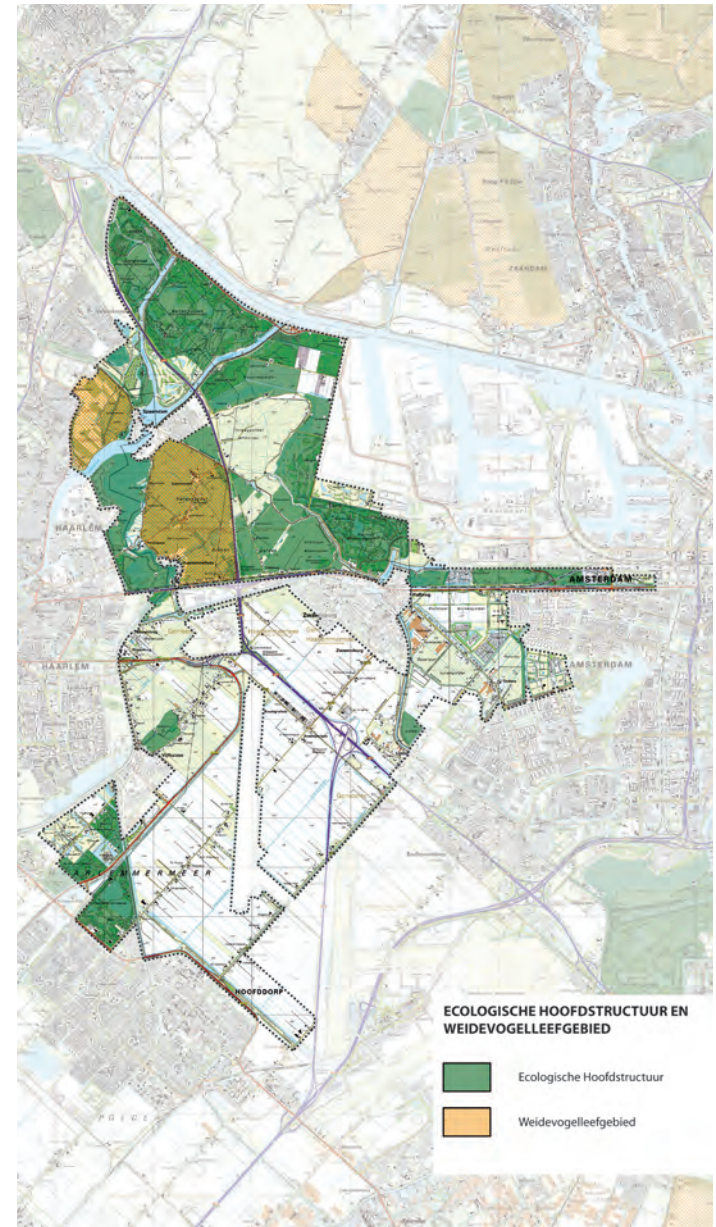
Een groot deel van de bufferzone Amsterdam-Haarlem bestaat uit ecologische hoofdstructuur (EHS) en Weidevogelleefgebieden. Recreatie, natuur, waterberging en soms ook landbouw hebben zich in deze gebieden samen ontwikkeld. Een belangrijke ecologische verbindingszone tussen Amstelland en Spaarnwoude, de Groene AS, is in aanleg. Het doel van de Groene AS is het verbinden van de veengebieden in de Spaarndammerpolder met de veengebieden van Amstelland (het Groene Hart) via een zone met natte natuurgebieden. Infrastructurele ingrepen zorgen vaak voor de fragmentatie van natuurgebieden, maar kunnen juist ook kansen bieden voor het maken van een verbinding tussen natuurgebieden. Bij de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp en de aanleg van de A5 bij Zwanenburg worden kansen om delen van de Groene AS aan te leggen benut. De open veengebieden in de bufferzone zijn rijk aan weidevogels. De daaraan gerelateerde moerasnatuur wordt in smalle strookjes aangetroffen langs het boezemwater. Ondanks het kleine oppervlak doet de moerasnatuur in rijkdom niet onder voor de veel uitgestrektere gebieden. Spectaculair is bijvoorbeeld het herstel van de koloniebroedende vogels (aalscholver en lepelaar). Door Europa streng beschermde vogelsoorten hebben in dit gebied een ruime verspreiding. Traditioneel was de omgeving van Spaarndam erg rijk aan weidevogels. De laatste

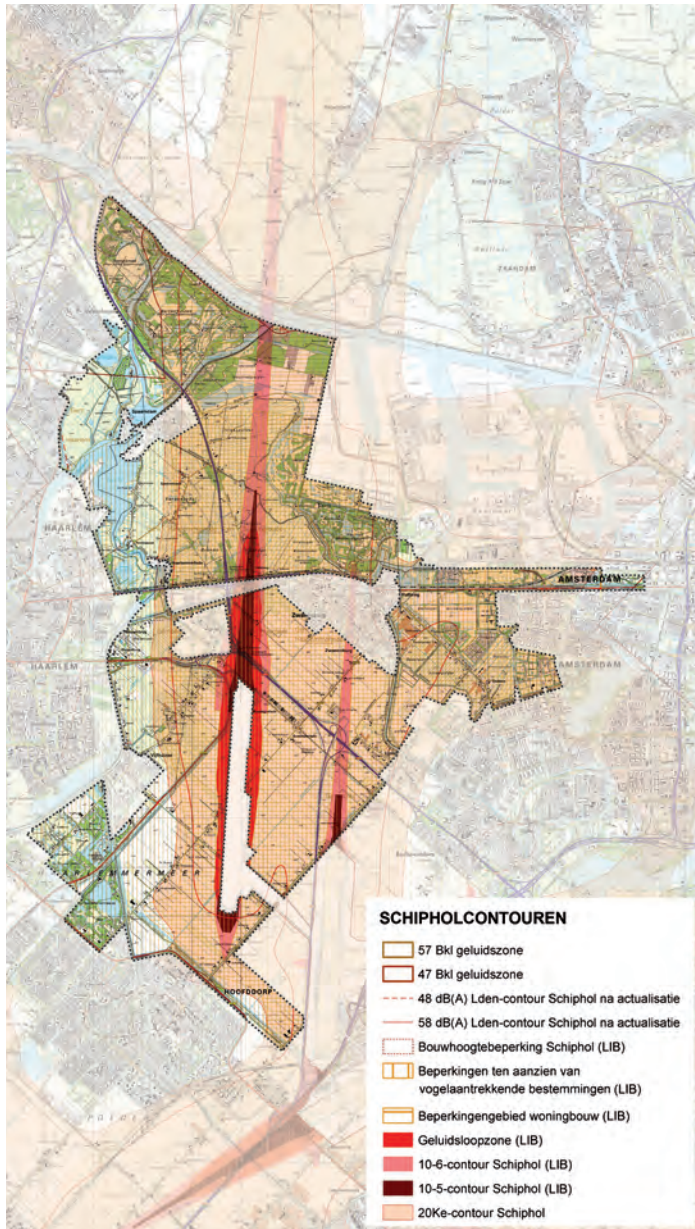
decennia is de stand enorm verarmd. Onvoldoende broedsucces is de oorzaak van deze terugloop. Deze wordt over het algemeen toegeschreven aan predatie door onder andere vossen, de toename van roofvogels en het te vroeg maaien van gras in het voorjaar. In Spaarnwoude is ook een te ver doorgevoerde verschraling van een deel van het grasland een vermoedelijke oorzaak. Het ten noorden van Spaarnwoude gelegen “landje van Gruijters” blijft een enorme aantrekkingskracht uitoefenen op weidevogels. Nieuwe pogingen om de weidevogelpopulatie uit een negatieve spiraal te halen, zijn in dit gebied kansrijk. De ontwikkeling van natte natuurgebieden kan een positief effect hebben op het aantal weidevogels. Schiphol wil vogelaantrekkende ontwikkelingen echter zoveel mogelijk voorkomen. Mogelijk wordt met de actualisatie van het luchthavenindelingbesluit (LIB) het gebied waar regelgeving voor geldt voor functies met een vogelaantrekkende werking uitgebreid.

Waterberging

Het gebied van de bufferzone Amsterdam-Haarlem ligt in het beheersgebied van twee hoogheemraadschappen: Rijnland en Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Er is veel water aanwezig in verschillende vormen. Het oude veenriviertje de Liede, het middeleeuwse slotenpatroon in de veenpolders, de Haarlemmertrekvaart en de Ringvaart om de Haarlemmermeer zijn voorbeelden van de historische waterstructuren die het gebied rijk is. Het Noordzeekanaal markeert de noordgrens van de bufferzone.

De hoogheemraadschappen streven er naar om gebiedseigen water zo lang mogelijk vast te houden in een gebied, zodat in perioden van droogte geen ‘vreemd’ water uit een ander gebied ingelaten hoeft te worden. Dit bevordert de ecologische kwaliteit van het watersysteem. Daarnaast wordt in sommige gebieden gezocht naar mogelijkheden voor meer waterberging om wateroverlast in natte perioden te voorkomen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt gekeken of er mogelijkheden zijn voor het creëren van meer waterberging voor het vasthouden van gebiedseigen water en tegen wateroverlast. Deze extra waterberging wordt vooral gecreëerd door het toelaten van seizoensfluctuaties in het peil en niet zo zeer door het graven van nieuw oppervlaktewater. Op deze manier wordt ook rekening gehouden met de regelgeving uit het LIB met beperking tot vogelaantrekkende functies.





Hierbij worden beperkingen gesteld aan de maximale omvang van het te creëren oppervlaktewater.

Kansen benutten voor functiecombinaties

In de bufferzone Amsterdam zijn er verschillende kansen voor functiecombinaties. Dit is des te interessanter vanwege de groeiende ruimtevraag en de afnemende financieringsmogelijkheden. Bekende functiecombinaties zijn die van natuur, waterberging, landbouw en recreatie, maar bijvoorbeeld ook het koppelen van een nieuwe natuurverbinding aan de aanleg van infrastructuur. De komst van nieuwe infrastructuur en de 380 kV-hoogspanningsverbinding in de bufferzone biedt wellicht ook mogelijkheden.

Daarnaast kan gekeken worden naar nieuwe vormen van functiecombinatie. Voor deze bufferzone kan gedacht worden aan de opwekking van duurzame energie gecombineerd met bedrijvigheid. Ook combinaties van de luchthavenfunctie met landschappelijke functies, zoals recreatie, natuur en landbouw zijn kansrijk. Daarbij kan worden voortgebouwd op bestaande initiatieven voor een duurzame luchthaven.

4 Ruimtelijke uitgangspunten

Als tussenstap naar de toekomstvisie van de bufferzone Amsterdam-Haarlem worden op basis van de analyse en opgaven de volgende vijf uitgangspunten geformuleerd:

- wederzijds profijt van stad en land,
- eenheid in verscheidenheid van de drie bufferzones in de Metropoolregio Amsterdam,
- een methodiek van een landschappelijk raamwerk en gebruiksruidten,
- hoofdzonering met een hart van 'uitgespaard' landschap en landschapsvernieuwing in de randen,
- een indeling van vijf deelgebieden.

Wederzijds profijt

Het instrument van de Rijksbufferzones heeft zich in de afgelopen 50 jaar ontwikkeld van een planologisch regiem dat verstedelijking een halt toeroept naar een meer ontwikkelingsgericht beleid dat de ambitie heeft om een (recreatief) aantrekkelijk landschap te ontwikkelen. Op verschillende wijze kunnen stedelijke en groengebieden van elkaar profiteren. De nabijheid van aantrekkelijke landschappen is een belangrijke factor voor de kwaliteit van het woonmilieu en het vestigingsklimaat. Door hun omvang zijn bufferzones in staat de ruimtelijke setting van de steden en de

tussenliggende dorpen te bepalen. Andersom geeft de nabijheid van stedelijke gebieden kansen voor economische dragers van de groengebieden. Voorbeelden daarvan zijn golfterreinen en verbrede landbouwbedrijven. In de bufferzone Amsterdam-Haarlem bieden grootstedelijke functies als de Amsterdamse Haven en Schiphol bijzondere kansen voor recreatief gebruik, met als voorbeelden de havensafari en het vliegtuigspotten. In potentie zijn de haven en Schiphol zeer attractieve gebieden voor recreanten. Ook de grote infrastructuurlijnen 'doen mee'. Dagelijks beleven grote groepen mensen het gebied vanaf de snelwegen en de spoorlijn. De bufferzone zorgt voor ruimte tussen de steden waar mensen zich kunnen oriënteren. In de planvorming kan daar onder andere op worden ingespeeld door snelwegpanorama's. Ook nieuwe transferia, bijvoorbeeld bij station Haarlem Spaarnwoude en toekomstig station Halfweg-Zwanenburg, kunnen schakels vormen tussen de grote infrastructuurlijnen en de bufferzone. Juist het vormgeven aan de verbondenheid tussen stad en 'ommeland' maakt de opgave voor de bufferzones onverminderd actueel. Dat betekent onder andere dat in de komende decennia het naar binnen gekeerde karakter van delen van de bufferzone doorbroken moet worden. Dit wordt bereikt door een goede routestructuur met duidelijke entrees voor verschillende vormen van vervoer, meer

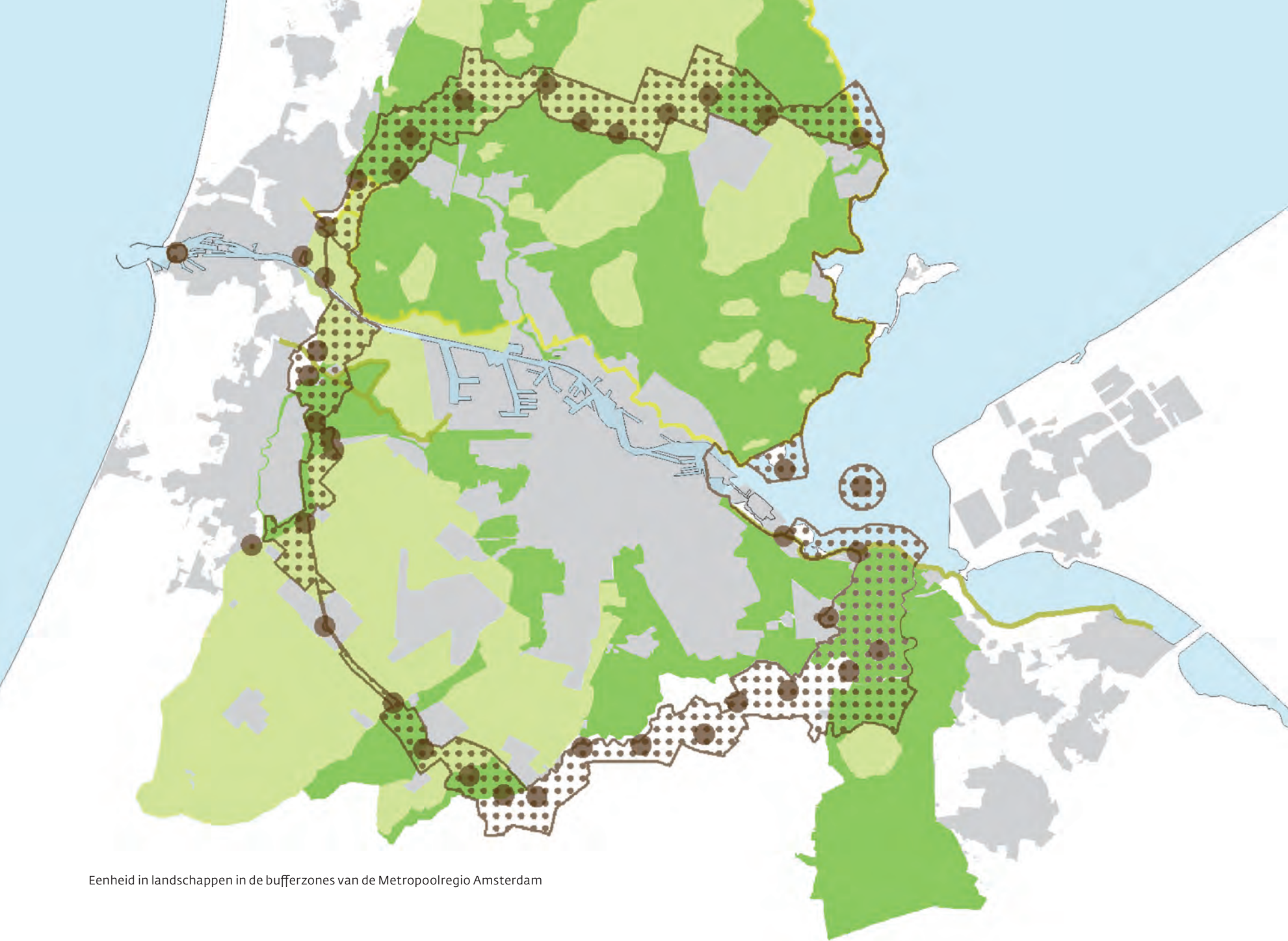
aandacht voor lange, doorgaande routes (bijvoorbeeld naar de kust) en het oplossen van knelpunten waardoor de circulatie toeneemt.

Eenheid in verscheidenheid

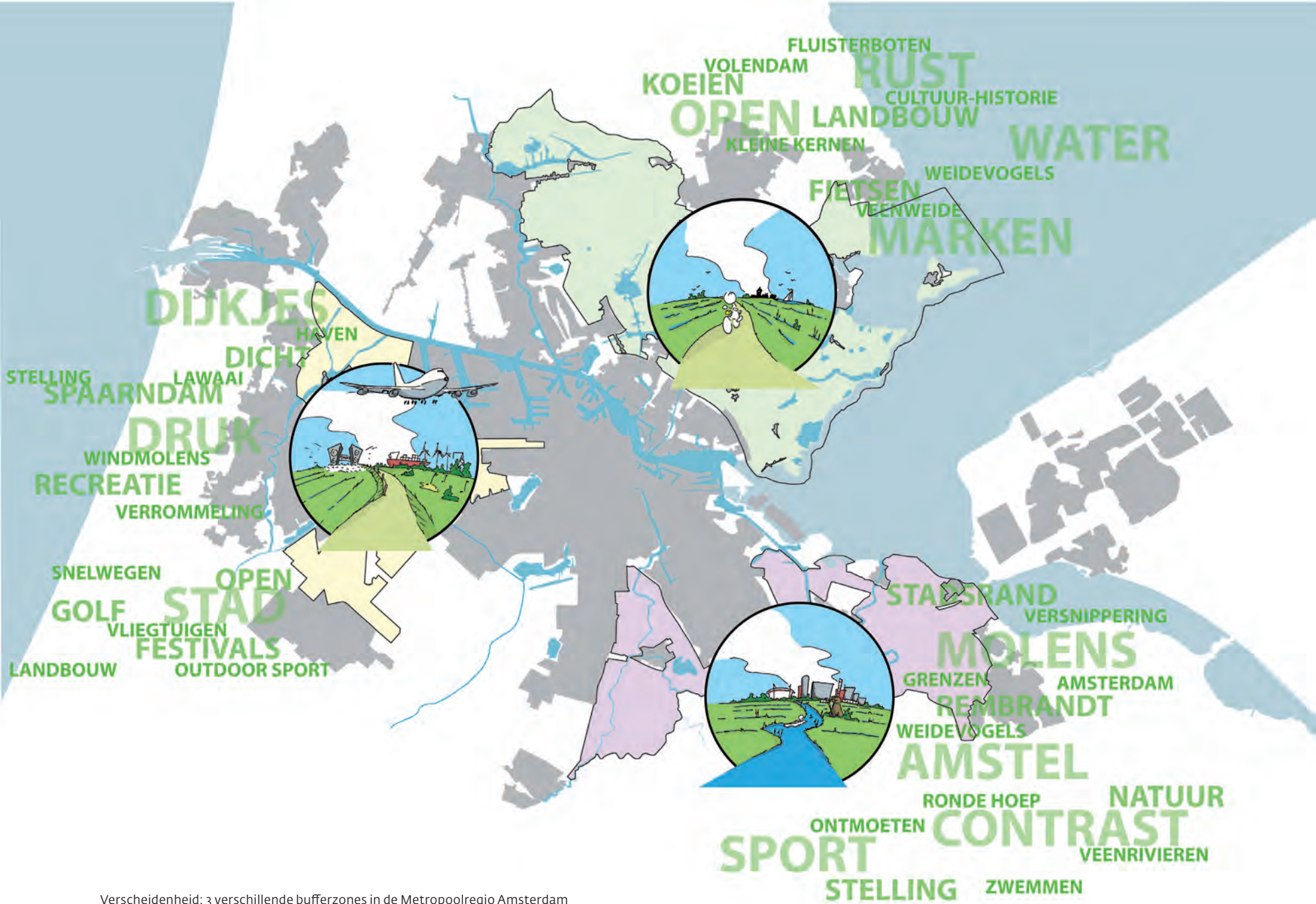
De bufferzone Amsterdam-Haarlem is één van de drie bufferzones in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De bufferzones binnen de MRA kunnen worden getypeerd door 'eenheid in verscheidenheid'.

De eenheid ligt in de landschappelijke ondergrond. In alle bufferzones komt een afwisseling van veengronden en droogmakerijen voor. Ook grote, verbindende structuren, zoals het watersysteem en de Stelling van Amsterdam hebben de drie bufferzones met elkaar gemeen.

De verscheidenheid ligt onder andere in het recreatieve aanbod: recreatief medegebruik in de bufferzone Amsterdam-Purmerend versus grootschalige recreatieve voorzieningen in Amsterdam-Haarlem. Hierdoor spreken de bufferzones verschillende doelgroepen aan. Het gebied heeft tussen Amsterdam en Haarlem een dynamisch en metropolitaan karakter. Er is een grote diversiteit aan voorzieningen met recreatieve trekkers van regionaal en internationaal niveau en een aantal grootstedelijke functies, zoals de haven en Schiphol aan de rand van de bufferzone. Dit in tegenstelling tot het rustige, landelijke karakter van Waterland (bufferzone



Enheid in landschappen in de bufferzones van de Metropoolregio Amsterdam



Verscheidenheid: 3 verschillende bufferzones in de Metropoolregio Amsterdam

Amsterdam-Purmerend) of de Amstelscheg (bufferzone Amstelland-Vechtstreek).

Voortbouwend op de typering van ‘eenheid in verscheidenheid’ wordt ingezet op:

- het benutten van het unieke grootstedelijke karakter (uitgaan van sterke eigenschappen en zorgen voor complementariteit tussen de drie bufferzones),
- aandacht voor het gemeenschappelijke van de bufferzones (de grote ruimtelijke verbanden), waaronder het samenspel van veengronden en droogmakerijen.

Landschappelijk raamwerk

In de ontwikkelingsvisie wordt een plansystematiek gevolgd van landschappelijk raamwerk en ‘gebruiksruimtes’. De systematiek doet recht aan de vraag naar een heldere verdeling van de verantwoordelijkheden van de overheid aan de ene kant en particuliere ondernemers aan de andere kant.

Het landschappelijk raamwerk omvat het publieke deel van de bufferzone waar de gezamenlijke overheden verantwoordelijk voor zijn: het watersysteem, de infrastructuur en het netwerk van recreatieve routes, de openbare groenstructuur en cultuurhistorische patronen. Markante

elementen in het raamwerk van de bufferzone Amsterdam-Haarlem zijn onder andere de Stelling van Amsterdam, de Zuider IJ-dijken, de grote waterlopen als het Noordzeekanaal, de Liede, de Haarlemmertrekvaart en de Ringvaart, het bosgebied van de Oude IJ-polders en de Groene Weelde en de linten in de Haarlemmermeer. Het landschappelijk raamwerk draagt bij aan de samenhang in het gebied.

Binnen het landschappelijk raamwerk, tussen de landschappelijke structuren, liggen de gebruiksruimten. Hier is ruimte voor particuliere ondernemers, zoals de veenweideboeren in de Spaarndammerpolder en de akkerbouwers in de Haarlemmermeerpolder. Ook op kleinere schaal kan het landschappelijk raamwerk door particulieren worden ingevuld en verrijkt, bijvoorbeeld nieuwe jachthavens langs de hoofdvaarroutes, nieuwe landgoederen in de Brettenzone en Oude IJ-polders, en de omvorming van agrarische erven naar zorgboerderijen of wooneenheden.

Hoofdzonering

In de bufferzone Amsterdam-Haarlem streven we naar een hoofdzonering waarbij in de randen de nadruk ligt op recreatief gebruik. Daarbinnen kent de buitenrand langs het Noordzeekanaal het meest intensieve gebruik met een groot aanbod aan voorzieningen en ruimte voor evenementen. De intensieve

recreatieve voorzieningen moeten bijdragen aan het vrije tijdslandschap van de metropoolregio in zijn totaliteit. Hier zijn voorzieningen mogelijk die elders niet in te passen zijn.

Op lokaal niveau moet de voorziening een kwaliteitsimpuls opleveren voor het landschap en daarnaast gebruikers aantrekkelijk zijn en een financiële impuls opleveren ten behoeve van het landschap. Het landschap en permanente voorzieningen moeten elkaar wederzijds versterken. De ontwikkelingen zijn primair recreatief. Alleen kleinschalige winkelfaciliteiten, gekoppeld en ondergeschikt aan de voorziening, zijn passend. Vaste voorzieningen worden landschappelijk ingepast, waarbij beeldkwaliteitseisen zullen worden gesteld. Voorbeelden voor intensieve recreatie binnen de bufferzone zijn: Dance Valley, zwembad met binnen en buiten faciliteiten, skihal met binnen en buiten faciliteiten, verblijfsmogelijkheden en dergelijke meer.

Het hart van de bufferzone laat zich typeren als ‘uitgespaard’ cultuurlandschap en is opgebouwd uit het veenweidegebied van de Spaarndammerpolder en uit het akkerbouwgebied van de Haarlemmermeer. In deze gebieden is recreatie een medegebruik, waarbij recreatie in het veenweidegebied sterker met de agrarische

Hoofdzonering



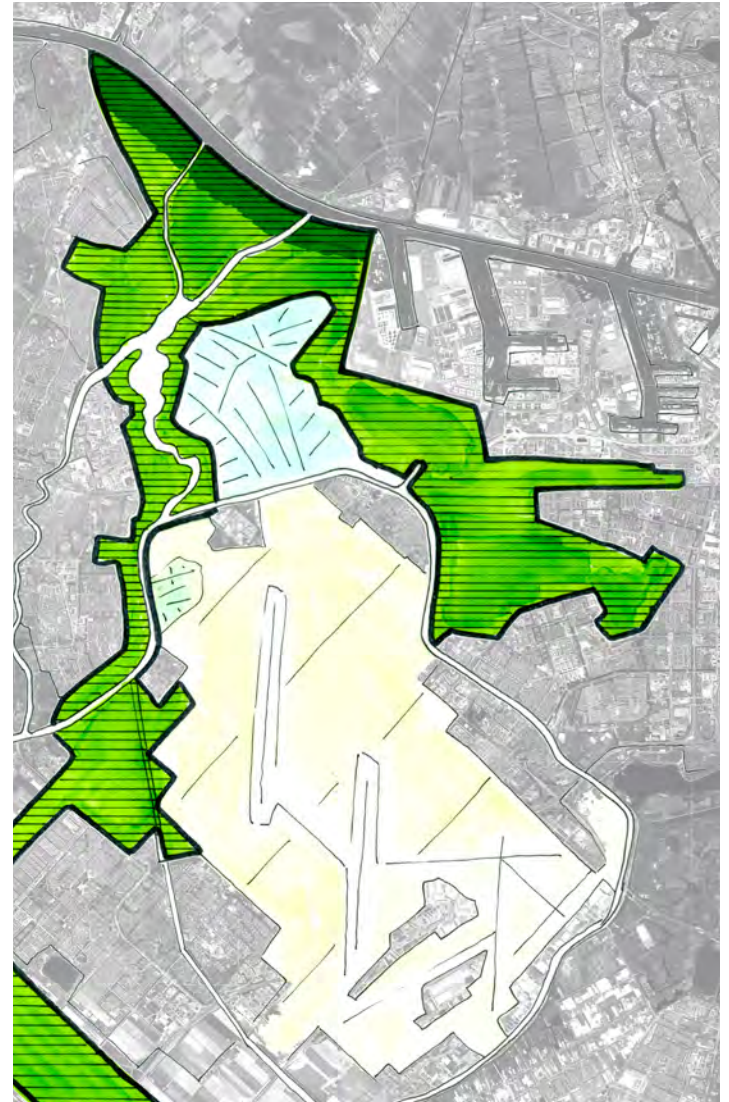
hoofdfunctie recreatie aan de randen
intensieve zone Noordzeekanaal

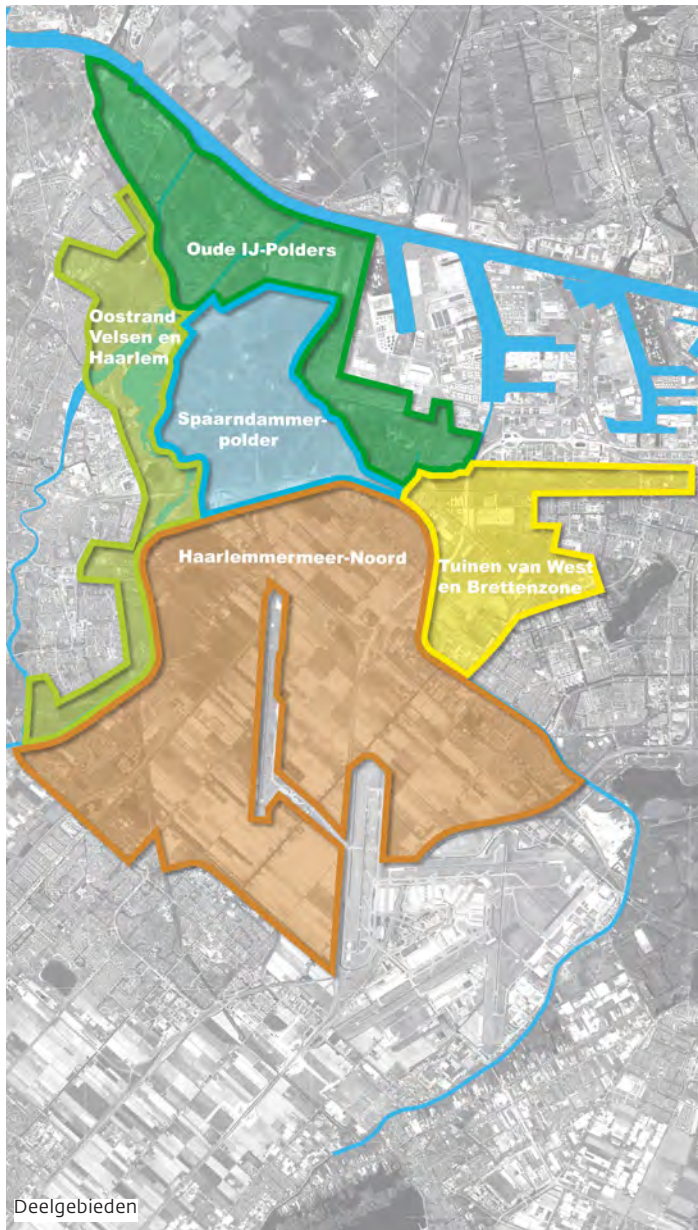


open landschap in de veenweidepolder,
ruimtegebruik: combinatie landbouw en
recreatief medegebruik



open landschap in de Haarlemmermeer,
ruimtegebruik: landbouw en recreatief
medegebruik





functie verweven is.

Het recreatieve netwerk heeft een fijnmazige opzet in de randen (met veel mogelijkheden voor ommetjes) en een grofmazige opzet in de kern van het gebied. De recreatieve voorzieningen worden zoveel mogelijk vanuit de buitenrand met de auto ontsloten. Het Noordzeekanaal geeft kansen voor de ontsluiting van de bufferzone over water, bijvoorbeeld in de vorm van een veerdienst.

Deelgebieden

Binnen de bufferzone onderscheiden we vijf deelgebieden: Oude IJ-polders, de oostrand van Haarlem en Velsen, Spaarndammerpolder, Tuinen van West en Brettenzone, en Haarlemmermeer-Noord. In landschappelijk opzicht vormen zij logische eenheden die samenhangen met de eigenschappen van de ondergrond en het gebruik.

Per deelgebied geven we een toekomststrategie die beantwoordt aan de eigen potenties, passend bij de eigen identiteit en plaats in de bufferzone. De verdere ontwikkeling van het landschappelijk raamwerk en de gebruiksruidten worden in onderlinge samenhang beschreven. De beschrijvingen geven houvast voor sturing van verschillende activiteiten en regie op toekomstige initiatieven.



3



VISIEVORMING

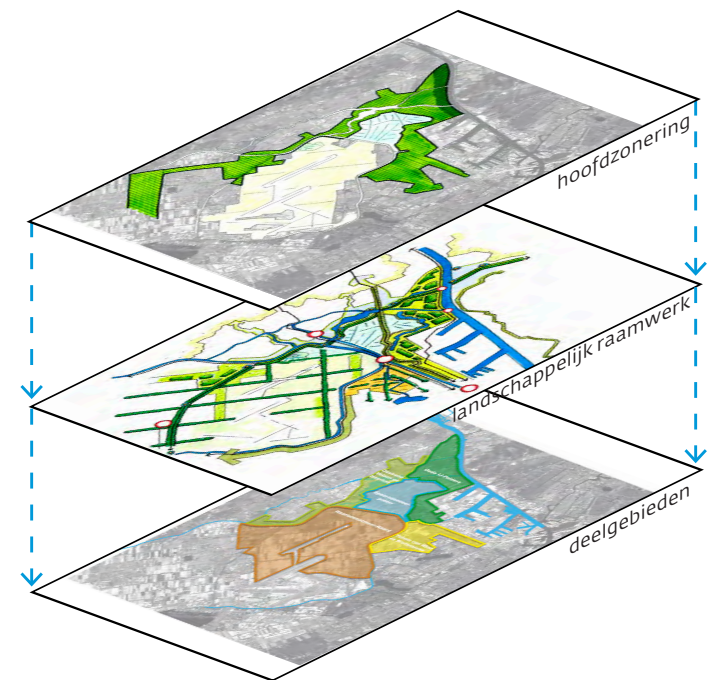
5 Landschappelijk raamwerk

De bufferzone is een groot en divers gebied waarvoor veel verschillende visies en plannen zijn gemaakt en waar veel projecten en belangen spelen. De ontwikkelingsvisie zal daar richting aan moeten geven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een landschappelijk raamwerk en gebruiksruimten.

Het landschappelijk raamwerk bestaat uit: de waterstructuur, de groenstructuur, het routenetwerk en infrastructuurlijnen, en de Stellingzone en dijken. Het raamwerk zorgt voor samenhang in het gebied en legt verbindingen naar de omgeving. De publieke partijen hebben gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor het landschappelijke raamwerk.

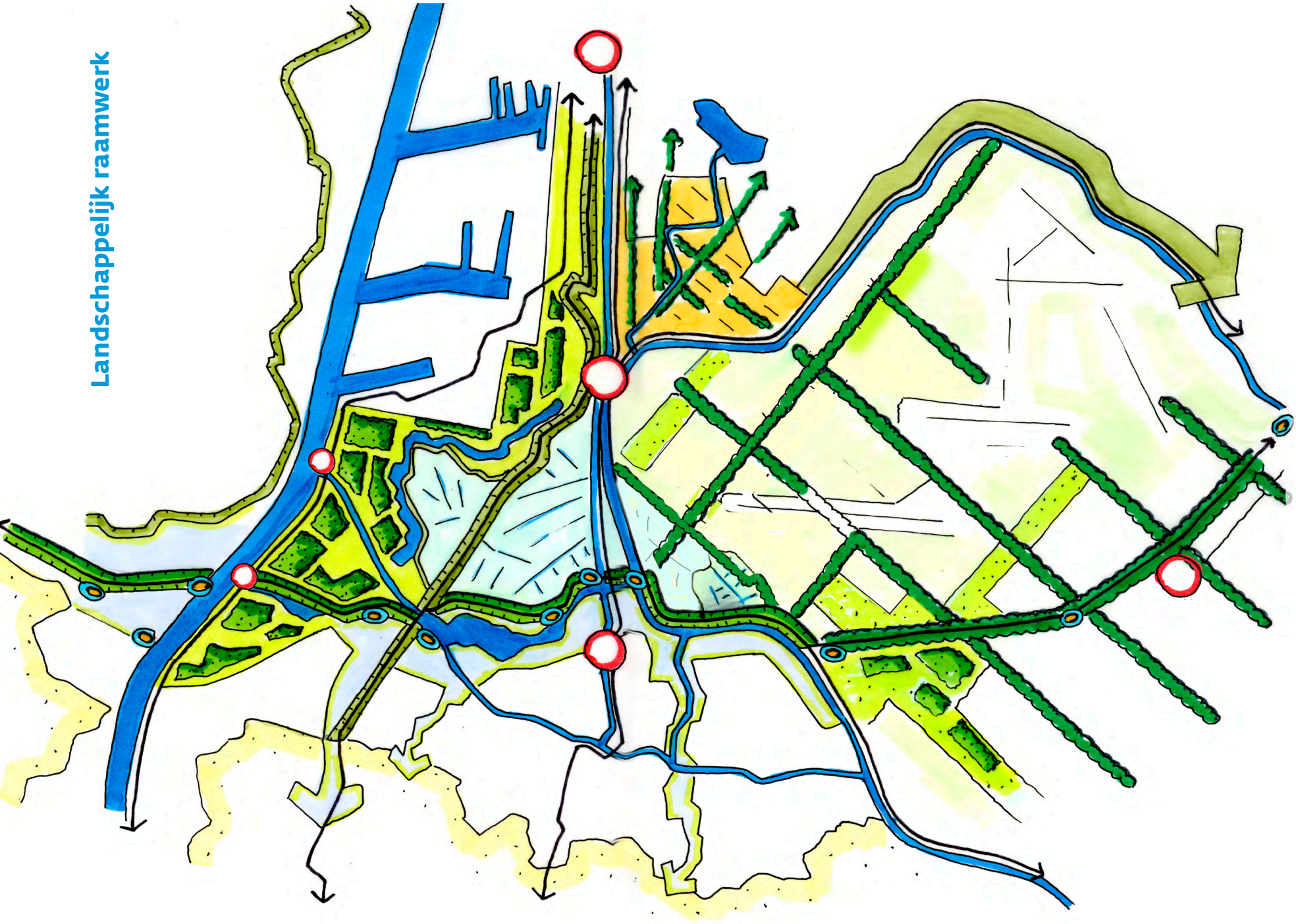
De bouwstenen van het landschappelijk raamwerk worden in dit hoofdstuk beschreven.

In samenspel met de overheidsinvesteringen dragen de particuliere ondernemers in het gebied, waaronder agrariërs en recreatieondernemers, in belangrijke mate bij aan de ontwikkeling van de bufferzone als grote groene eenheid. Dat geldt ook voor (grote) economische spelers in de directe omgeving. De ruimte voor particulier initiatief en de uitgangspunten voor ontwikkeling van de gebruiksruimten worden per deelgebied beschreven in hoofdstuk 6.



Opbouw visie

Landschappelijk raamwerk





bospercelen en weiden in de
recreatiegebieden



stadslandbouw en natte natuur in een
structuur van dijken en laanbeplanting



entrees /ov- knooppunten



Stelling van Amsterdam, stellingdijk,
stellingzone en forten



groene verbindingen tussen duinlandschap
en veenweidegebied



IJ-dijken



veenweidepolder met fijnmazig
slotenpatroon



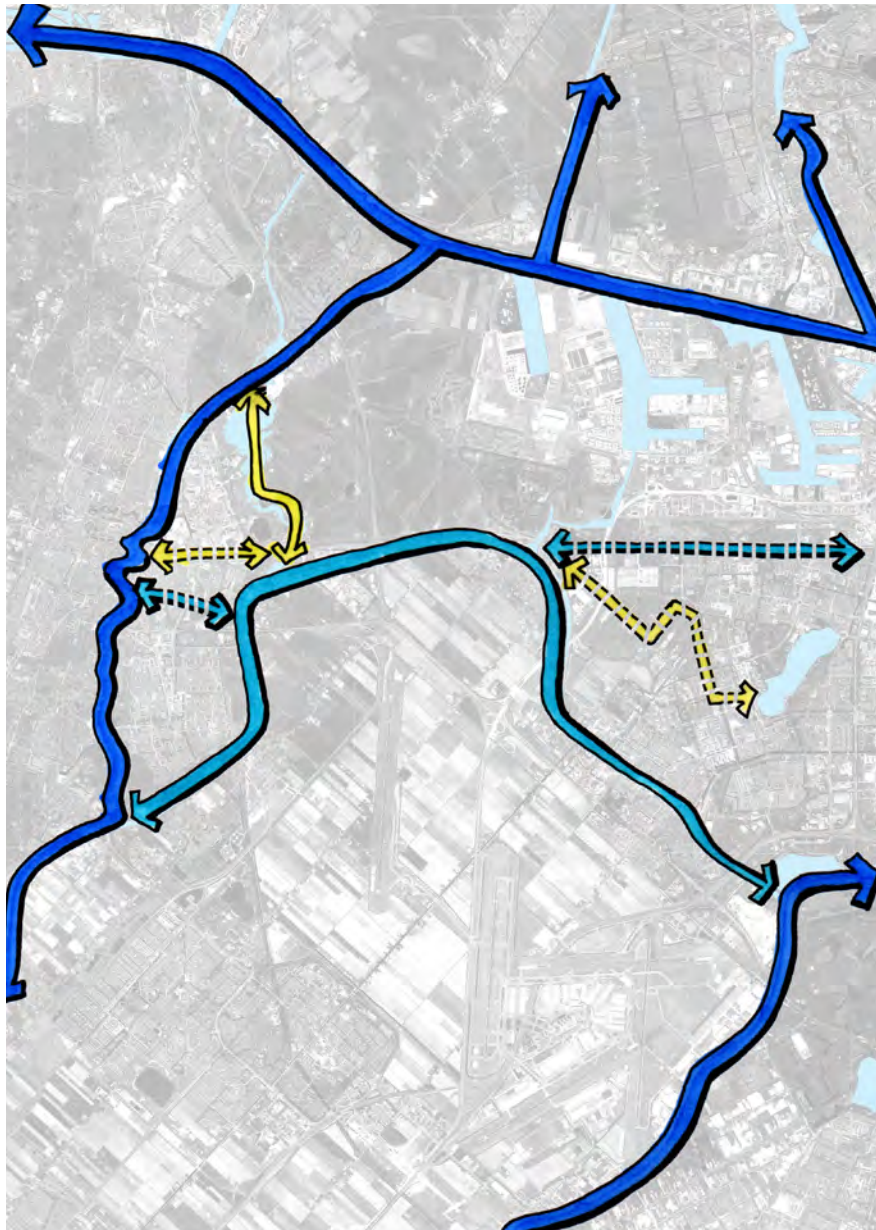
ecologische verbinding
De Groene as



laanbeplanting in de Haarlemmermeer



Lange recreatieve lijnen



Waterstructuur



schaalniveau 1:
ov-verbinding tussen Amsterdam en
Spaarnduyn d.m.v. ov-boot en haltes op
strategische plekken



schaalniveau 2:
ringvaart als verbinding tussen Amsterdam
en Haarlem, trekvaart als onderdeel van die
verbinding



schaalniveau 3:
watterringen worden mogelijk gemaakt door
nieuwe recreatieve waterverbindingen in
Haarlem en Amsterdam

5.1 Waterstructuur

Water is prominent aanwezig in de bufferzone. Er zijn waterstructuren in verschillende vormen van oude veenrivieren, zoals de Liede, tot het door mensen gegraven middeleeuwse slotenpatroon in de veenpolder en de grote vaarten en kanalen, zoals de Haarlemmertrekvaart, de Ringvaart en het Noordzeekanaal. Ook zijn er verschillende recreatieplassen te vinden langs de randen van de steden en doorkruist de Staande Mastroute het gebied vanaf het Noordzeekanaal, via het Spaarne door Haarlem naar het zuiden. De Mooie Nel, waar het Spaarne en de Liede elkaar kruisen, is daarbij een grote trekpleister voor de recreatieve vaart.

In het watersysteem bestaat een tweedeling tussen enerzijds het waterbeheergebied van Amstel, Gooi en Vecht (AVG) en anderzijds het beheergebied van Hoogheemraadschap van Rijnland. Zodoende is in het gebied sprake van meerdere peilgebieden: twee boezemwatergebieden, het polderwater en daarnaast het Noordzeekanaal. Binnen het boezemwater van AGV is ook nog een peilverschil tussen het Noordzeekanaal en de grachten van Amsterdam (-0,40m) en het overige boezemwater (-0,60).

Via Zijkanaal C kan bij schutting van de sluis bij Spaarndam brak water het gebied

binnendringen. Hiervoor zijn zoutwerende maatregelen getroffen. Aanleg van de tweede zeesluis bij IJmuiden kan mogelijk voor een grotere hoeveelheid brak water zorgen. Uit een eerste verkenning lijkt dit echter mee te vallen. In opdracht van Rijkswaterstaat zal dit nader onderzocht worden.

Water zo lang mogelijk vasthouden

Als principe geldt dat het water zo lang mogelijk wordt vastgehouden in het gebied, zodat in droge perioden geen gebiedsvreemd water ingelaten hoeft te worden. Vasthouden van water gebeurt niet zo zeer door het graven van extra wateroppervlakte. Het is effectiever om seizoensfluctuaties toe te staan in het peil, mits het gebied en het grondgebruik hiervoor geschikt zijn. Door seizoensgebonden peilfluctuaties toe te laten, kan worden voorkomen dat gebiedsvreemd water ingelaten hoeft te worden. Dit kan ook bijdragen aan het voorkomen van wateroverlast.

Water beter benutten voor recreatie

Water is een aantrekkelijk element in het landschap dat positief bijdraagt aan de belevingswaarde. Zowel het recreëren op het water (varen met een motorboot, kanoën of zeilen) als aan het water (meer, rivier of plas) staat in omliggende gemeenten hoog op de ranglijst van recreatieve activiteiten (Leefstijlatlas dagrecreatie 2012). Voor de

ontsluiting en het recreatieve gebruik biedt het water unieke kansen. Bij de ontwikkeling van het raamwerk ligt de nadruk op het maken van nieuwe recreatieve vaarverbindingen, waardoor meer circulatie van recreatievaart in het gebied kan ontstaan. Hierbij wordt rekening gehouden met peilverschillen in waterstanden en het voorkomen van de verspreiding van het brakke water uit Zijkanaal C.

Nieuwe vaarverbindingen worden op drie schaalniveaus onderscheiden:

1. Het benutten van het Noordzeekanaal voor de ontsluiting van het gebied over water.
2. Continue vaarroutes maken tussen de verschillende deelgebieden en het gebied erbuiten.
3. Waterrondes in de stadsranden van Haarlem en Amsterdam.

In de uitwerking van de deelgebieden (hoofdstuk 6) wordt, naast het maken van nieuwe recreatieve vaarverbindingen, ingegaan op de landschapsbeleving; het beter waarneembaar en beleefbaar maken van het water in het landschap.

Schaalniveau 1: Openbare waterverbinding Amsterdam - Spaarnwoude

Het Noordzeekanaal is een grote vervoersader voor scheepvaartverkeer tussen Amsterdam, IJmuiden en de Noordzee. Deze waterverbinding kan echter ook ingezet worden voor de recreatieve ontsluiting van de bufferzone. Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door het maken van een seizoensgebonden veerverbinding tussen Amsterdam en de bufferzone. Uit de Leefstijlatlas voor dagrecreatie (2012) blijkt dat er in de gemeenten Haarlem, Amsterdam en Haarlemmerliede een relatief grote behoefte is aan recreatieve tochten met een rondvaartboot. Het realiseren van een dergelijke openbare vaarverbinding draagt tegelijk bij aan het beter beleefbaar maken van het Noordzeekanaal. De halte van een OV-boot kan onderdeel uitmaken van een groter transferium en gerelateerd worden aan grote recreatieve voorzieningen en evenementen. Er kan naast de bufferzone ook gestopt worden bij andere recreatieplekken aan het Noordzeekanaal, zoals het Hembrugterrein of de NDSM-werf. Onderzocht moet worden welke andere plekken langs het Noordzeekanaal gekoppeld kunnen worden aan de OV-boot.

De waterkant van het Noordzeekanaal is door het indrukwekkende, lineaire waterlichaam met zijn grote schepen een aantrekkelijke zone voor recreanten. Door deze zone meer

bij de bufferzone te betrekken en recreatief toegankelijk te maken, kan deze kwaliteit benut worden.

Schaalniveau 2: Haarlemmertrekvaart en Ringvaart als verbinding Amsterdam - Haarlem

Een rechtstreekse recreatieve vaarverbinding tussen Amsterdam en Haarlem mist, terwijl de basis voor een aaneengesloten waterroute er wel ligt. Deze basis wordt gevormd door een combinatie van de Haarlemmertrekvaart vanuit Amsterdam tot aan Halfweg-Zwanenburg en de Ringvaart vanaf Halfweg-Zwanenburg richting Haarlem. Voor het maken van een aantrekkelijke verbinding moet een aantal knelpunten worden opgelost. De belangrijkste zijn het maken van de verbinding tussen de trekvaart en de Ringvaart bij Halfweg-Zwanenburg en het bevaarbaar maken van de trekvaart. Over de trekvaart liggen nu veel lage bruggen. Met het aanpakken van deze knelpunten kan in ieder geval een doorgaande route voor motorboten ontstaan, omdat die in vergelijking met zeilboten een beperkte hoogte hebben. Door bij ruimtelijke ontwikkelingen aan of nabij de waterkant een relatie te leggen met het water, kan de vaarroute nog aantrekkelijker worden voor waterrecreatie, maar ook voor andere recreanten zoals fietsers en wandelaars.

Schaalniveau 3: Water rondes in stadsrand van Haarlem en Amsterdam

Op een lager schaalniveau kunnen meer mogelijkheden gecreëerd worden voor het maken van kleinere vaartochtjes voor sloepen in en rondom Haarlem en de westrand van Amsterdam. De sloep is in opkomst in de recreatieve vaart en wordt voornamelijk gebruikt voor kleinere vaartochten. Dit kan gedaan worden door het maken van verschillende doorsteken. Gedacht kan worden aan een vaarverbinding via de Sloterplas door de Tuinen van West, die via een aantal grachten het centrum van Amsterdam met de bufferzone verbindt, of een vaarverbinding door de stad Haarlem die de Spaarne en de Ringvaart met elkaar verbindt.

5.2 Groenstructuur

De groenstructuur is opgebouwd uit natuur- en bosterreinen en lijnvormige beplantingen. Elk deelgebied heeft daarbij zijn eigen karakter. De opgaande beplantingen komen vooral voor in de droogmakerijen (de Oude IJpolders en de Haarlemmermeer), terwijl het hart van de bufferzone (het veenweidegebied) een heel open karakter heeft. De lijnvormige beplantingen benadrukken het functionele karakter van de droogmakerijen. In de

Groenstructuur



bospercelen en weides in de recreatiegebieden



laanbeplanting in de droogmakerijen



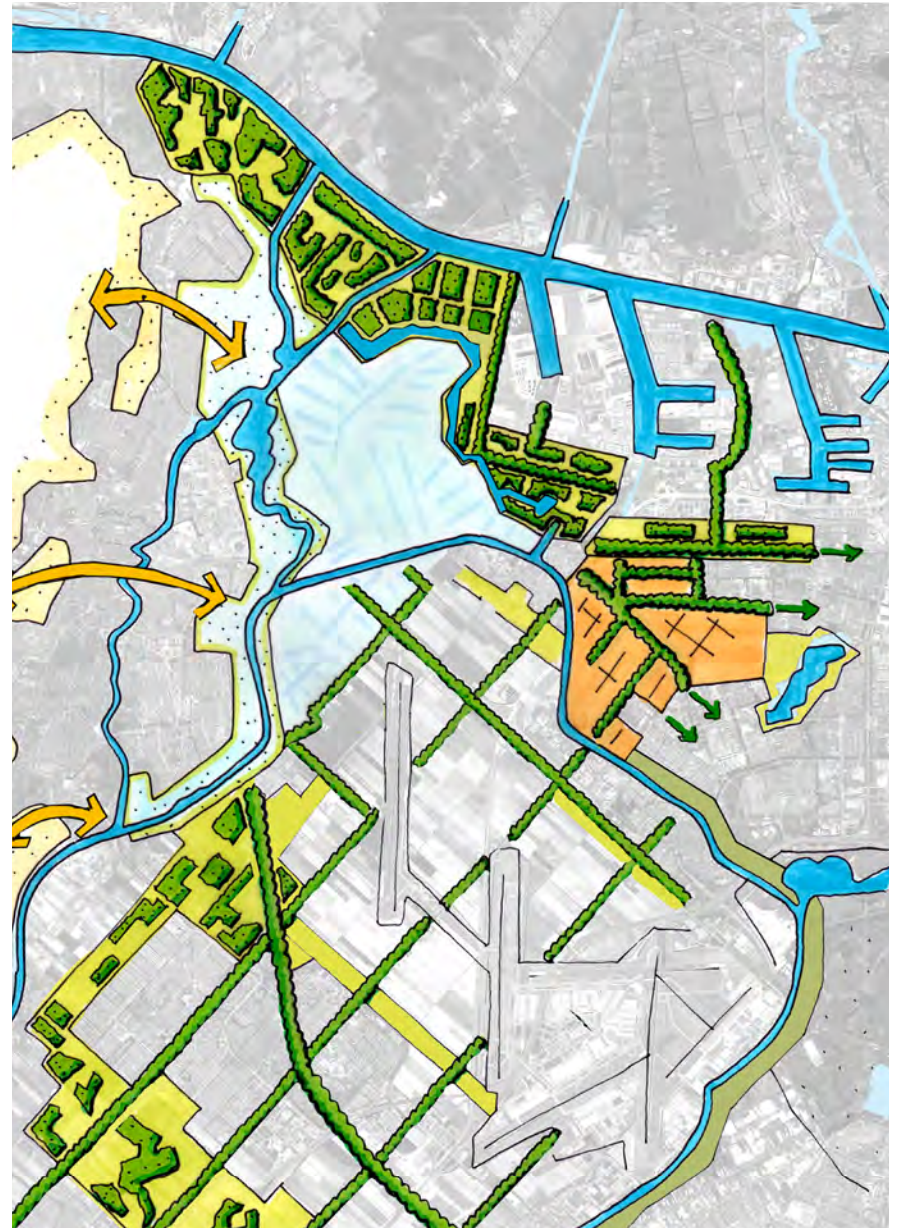
natte verbindingen langs dijken en open natte natuur en stadslandbouw in de Tuinen van West

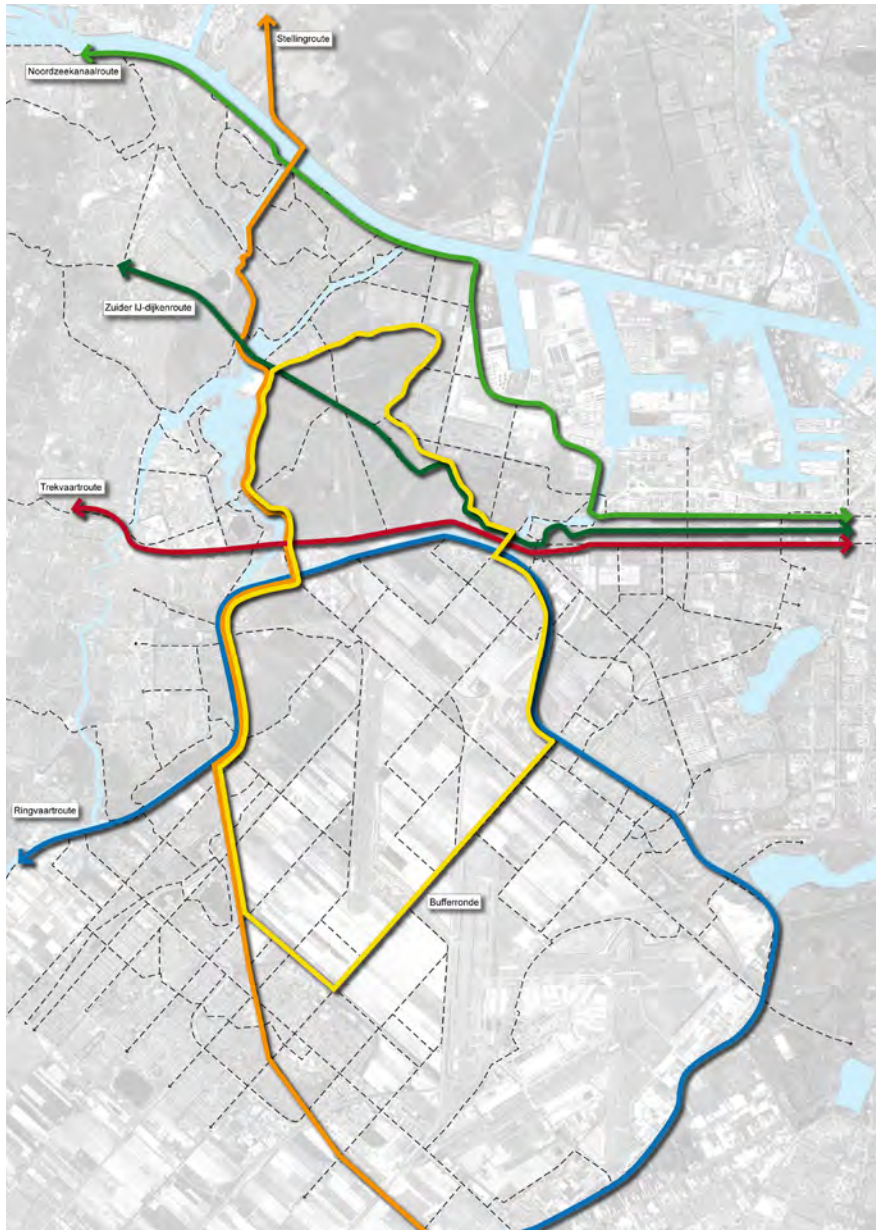


open veenweidenatuur in de veenpolders en in de stadsrand van Velsen en Haarlem



groene verbindingen tussen het duinlandschap en het veenweidelandschap





Recreatieve routestructuur

- lange lijnen:
 Noordzeekanaalroute

- lange lijnen:
 Zuider IJ-dijkenroute

- lange lijnen:
 Trekvaartroute Amsterdam - Haarlem

- lange lijnen:
 Ringvaartroute

- lange lijnen:
 Stellingroute

- interne hoofdroute:
 bufferronde

- netwerken op deelgebiedniveau

Haarlemmermeer begeleiden rijen bomen de lange lijnen in het verkavelingsraster en in de Oude IJ-polders worden de verkavelingslijnen vergezeld door monumentale laanbeplanting. In de bufferzone maakt een aantal gebieden onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (de Inlaagpolder en de Verenigde Binnenpolder, de Groene AS en het boezemland langs de Mooie Nel). Daarnaast zijn er ook weidevogelleefgebieden (delen van de oostelijke stadsrand van Haarlem, de Inlaagpolder, de Verenigde Binnenpolder en Osdorper Binnenpolder-Zuid).

Groenstructuur versterken

Het netwerk van natuur- en groengebieden wordt waar mogelijk uitgebreid en versterkt. Het is wenselijk dat nieuwe beplantingen aansluiten op de eigenschappen van de ondergrond en de karakteristiek van het gebied. In de droogmakerijen kunnen laanstructuren langs de wegen het man-made karakter versterken. In de veengebieden wordt juist gestreefd naar openheid en weinig opgaande beplanting. Verder wordt gestreefd naar het voltooiën van de EHS, zoals vastgesteld in het beleid. Lopende natuurprojecten, zoals de Groene As en het veiligstellen van de weidevogelleefgebieden passen goed bij dit uitgangspunt. Voor de bossen in het recreatiegebied Spaarnwoude is de omvorming van pioniersbos naar duurzaam bos een belangrijke opgave voor de

toekomst. Ook zijn grotere beheerseenheden wenselijk die het beheer eenvoudiger maken.

In bepaalde gebieden is uitbreiding van de groenstructuur wenselijk. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Haarlemmermeerpolder. Deze droogmakerij bestaat uit een functioneel opgezet landschap, ooit gemaakt voor de landbouw. De afgelopen decennia zijn werken woongebieden in hoog tempo verzezen, maar de ontwikkeling van de groenstructuur is achtergebleven. Voorgesteld wordt de groenstructuur in het noordelijk deel van de Haarlemmermeerpolder uit te breiden met paden en plas-draszones om het agrarische landschap beter te ontsluiten voor recreant en natuur.

5.3 Routenetwerk en infrastructuur

Zowel routes voor de auto als voor langzaam verkeer zijn belangrijk voor de ontsluiting en toegankelijkheid van de bufferzone. Het is hierbij belangrijk dat de structuur duidelijk is en dat beide verkeersstromen geen last hebben van elkaar. Omdat de bufferzone gefragmenteerd is door grote infrastructuurlijnen en bestaat uit verschillende naar binnen gerichte deelgebieden, is een duidelijke routing des te belangrijker. Een duidelijke routestructuur brengt samenhang in de bufferzone en

schept een duidelijke relatie met het gebied buiten de bufferzone. De verbinding tussen de bufferzone en het (stedelijke) gebied eromheen is hiervan een wezenlijk onderdeel. Het fietsroutenetwerk is belangrijk voor recreatie, maar heeft ook een belangrijke functie tussen de steden en dorpen voor woon-werk- en woon-schoolverkeer. Dit biedt kansen om combinaties te maken en investeringen dubbel te benutten. Een voorbeeld is een fietssnelweg niet alleen functioneel inrichten, maar het ook landschappelijk en recreatief aantrekkelijk maken. Zo is het fietspad waardevol voor een bredere doelgroep.

Op het gebied van infrastructuur is in de nabije toekomst een aantal grote ontwikkelingen gepland. Er komt een nieuwe treinstation bij Halfweg-Zwanenburg, het netwerk van snelwegen rondom Amsterdam wordt uitgebreid met de Westrandweg en een 380 kV-hoogspanningslijn staat in de planning. Deze zal van noord naar zuid dwars door de bufferzone gaan. Wellicht zijn hier kansen voor combinaties met recreatieve ontwikkelingen.

Recreatieve routes

De routes voor langzaam verkeer zijn in het raamwerk onderverdeeld in twee niveaus: lange verbindingen dwars door de bufferzone heen en netwerken op deelgebiedniveau. Door dit onderscheid te maken ontstaat

een heldere hiërarchie. De routes op bufferzoneniveau zijn gerelateerd aan de landschappelijke lijnen in het gebied, zoals de Haarlemmertrekvaart of de Stelling van Amsterdam. Deze hebben een recreatieve waarde en een functionele verbindende waarde, bijvoorbeeld de verbinding tussen Amsterdam en Haarlem. Juist tegen de achtergrond van een gefragmenteerd landschap is het belangrijk de lange lijnen in het landschap als dragers te versterken en ze als recreatieve structuur in te zetten. Daarmee wordt de samenhang in het gebied versterkt en kan verdere versnippering worden tegengegaan. Tevens wordt de bufferzone beter met zijn omgeving verbonden, bijvoorbeeld met de binnenduinrand en het gebied ten noorden van het Noordzeekanaal. Naast de lange doorgaande lijnen wordt een interne hoofdroute voor de bufferzone als geheel voorgesteld. De hoofdroute ligt op de grens van het 'uitgespaarde cultuurlandschap' in het hart van het gebied en de recreatielandschappen in de rand. De hoofdroute maakt het mogelijk om een ronde door het gebied te maken, met een lengte van ongeveer 40 km. De route kent een grote landschappelijke variatie: over de dijk van de Inlaagpolder, langs De Liede, langs de Ringvaart, over de Geniedijk en langs de Hoofdvaart. Ook leidt de route door Spaarndam en Halfweg.

Op het niveau van de deelgebieden worden netwerken ontwikkeld voor fietsers en wandelaars. Zij geven mogelijkheden voor verschillende routes, waaronder een rondje Schiphol in de Haarlemmermeer of een polderrondje in de Oude IJ-polders. In de stadsranden is de mogelijkheid voor het maken van een ommetje belangrijk. Deze maken de bufferzone toegankelijk op een laag schaalniveau en zorgen voor een betere relatie tussen de steden en de bufferzone. Duidelijke entrees zijn hierbij belangrijk. In dit kader wordt dan ook ingezet op het maken van duidelijke entrees.

Het openbaar vervoerstelsel

Er wordt gestreefd naar een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer, zowel over land als over water. Hoofdelementen van het OV-systeem over land zijn de spoorverbinding (met station Halfweg-Zwanenburg en station Spaarnwoude), de hoogwaardige busverbinding (Zuidtangent) langs de zuidrand van het gebied en zo mogelijk het doortrekken van buslijn 14 vanaf Spaarndam naar station Halfweg-Zwanenburg. In het noorden en westen biedt het Noordzeekanaal kansen voor een veerdienst.

Entrees en OV-knooppunten

De stadsranden grenzend aan de bufferzone zijn over het algemeen duidelijk afgerond. Er is een zichtbaar contrast tussen stad en land of juist een mooie vloeiende overgang. De toegankelijkheid laat op verschillende plaatsen echter te wensen over. Er zijn verschillende barrières, zoals snelwegen, die (recreatieve) routes blokkeren. Ook is er op een aantal plaatsen sprake van een onduidelijke routestructuur. Het is belangrijk duidelijke entrees te maken naar de bufferzone. Dit kan worden gerealiseerd door koppeling aan de lange lijnen als recreatieve structuur, maar ook door het gebruik van de treinstations en haltes van de Zuidtangent (Vijfhuizen, Spaarne, Overbos) als toegangspoorten naar het gebied. Men kan hier overstappen van de trein of bus op de fiets, of de bufferzone te voet verkennen. Toekomstig station Halfweg-Zwanenburg speelt hierin een belangrijke rol. Het station ligt midden in de bufferzone en verbindt de verschillende gebieden met elkaar. Station Haarlem Spaarnwoude en station Amsterdam Sloterdijk zijn belangrijke entrees vanuit de stadsranden van Haarlem en Amsterdam. De halte aan het Noordzeekanaal van de in 5.1 genoemde ov-boot kan ook gaan fungeren als belangrijk entree naar het gebied.

Openbaar vervoer



spoorlijn



station als recreatieve knoop



Zuidtangent



buslijn regionet



buslijn 14 (bestaand traject)



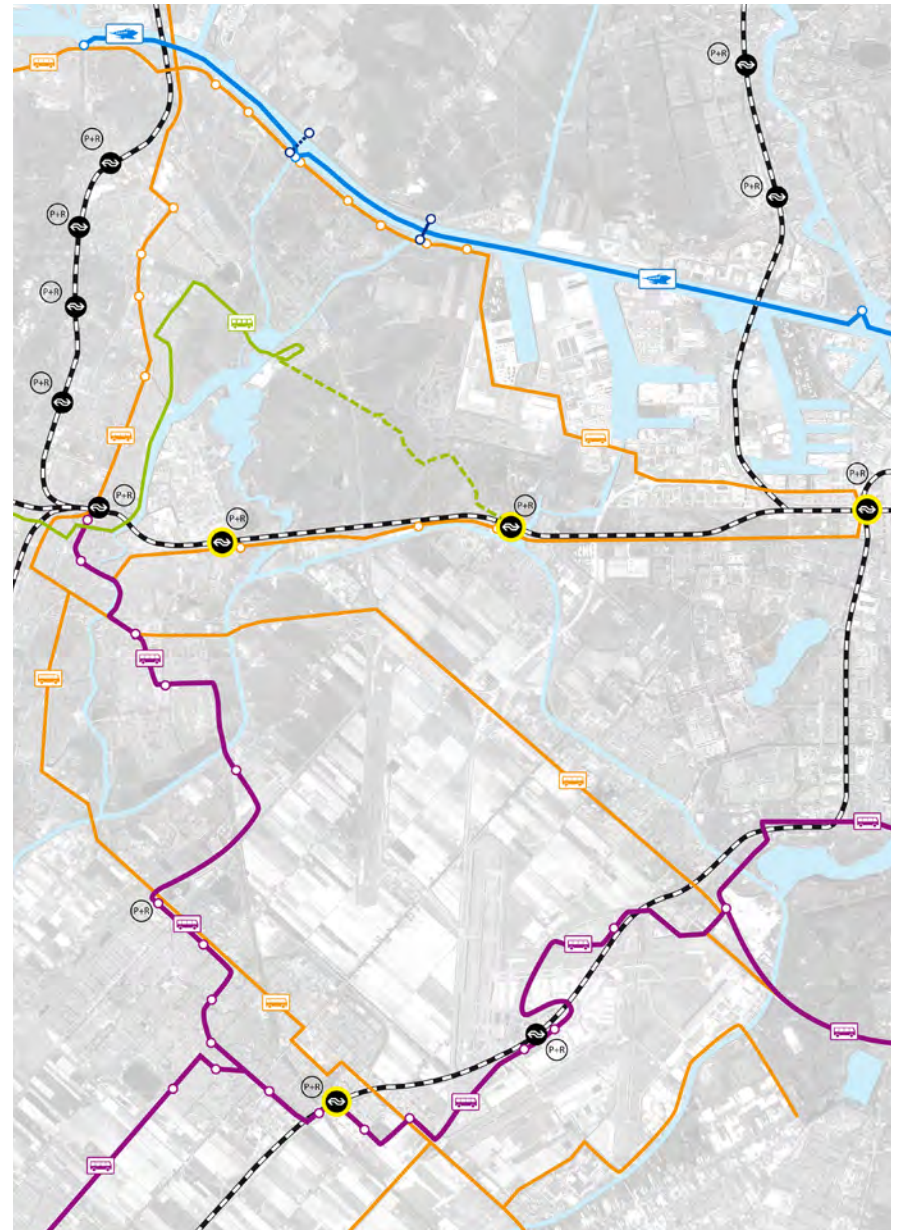
buslijn 14 (voorgestelde uitbreiding)



veerdienst Amsterdam - IJmuiden



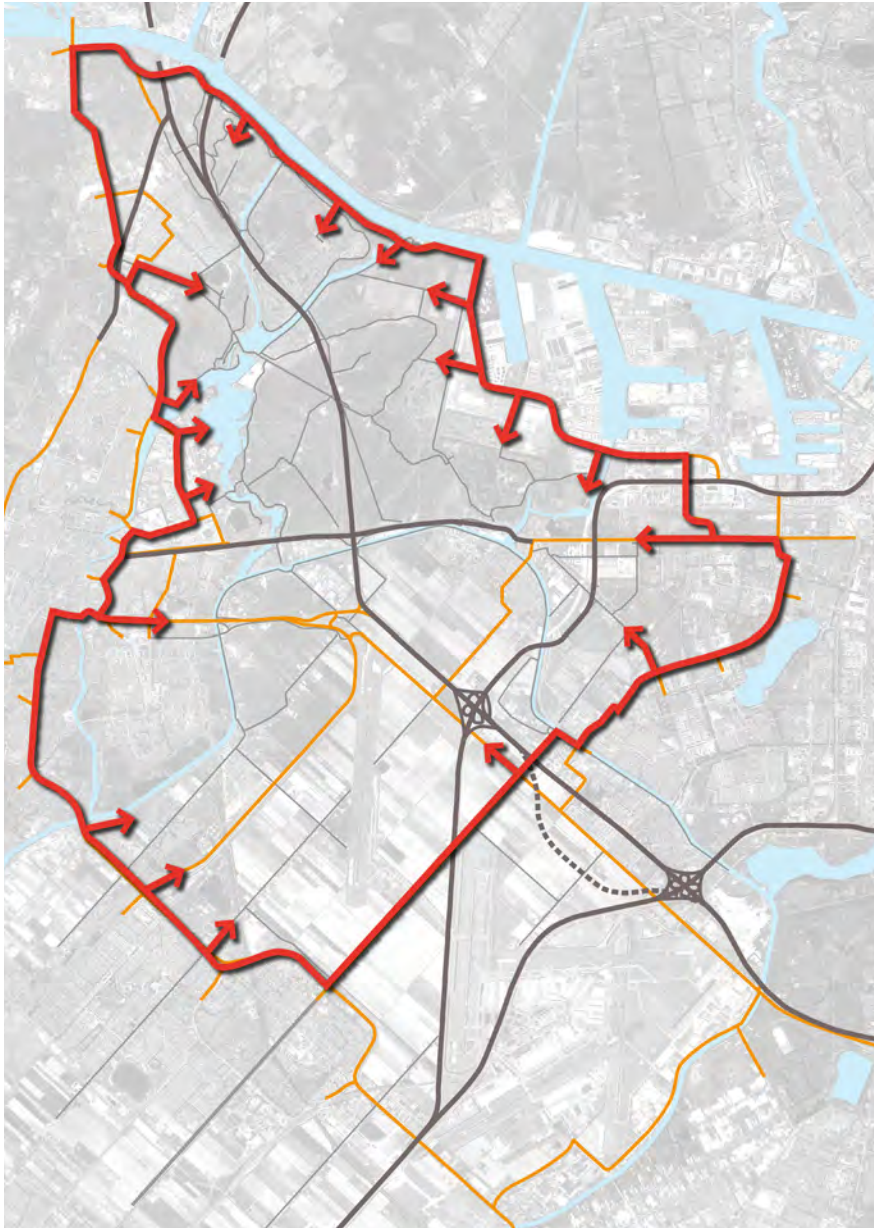
voet- fietsveer



Bereikbaarheid vanuit de randen en transferia



intensieve recreatiegebieden bereikbaar vanuit de randen



Autobereikbaarheid vanuit de randen

De intensieve recreatiegebieden liggen aan de rand van de bufferzone. Deze moeten voor de auto goed bereikbaar zijn. De bereikbaarheid wordt geregeld vanuit de randen. Met dit principe kunnen de wegen in de kern van het gebied relatief rustig worden en vooral een recreatieve betekenis krijgen. Een voorbeeld daarvan is de Spaarndammerdijk.

5.4 Stellingzone en dijken

De bufferzone heeft een grote rijkdom aan cultuurhistorische elementen, zoals de Stelling van Amsterdam en de Zuider IJ-dijken. Juist een eigentijdse betekenis van deze structuren kan bijdragen aan een duurzame instandhouding onder het motto van ‘behoud door ontwikkeling’.

Dijken als doorgaande lijnen

Om dat in het huidige recreatieve gebruik veel grotere afstanden overbrugd worden dan vroeger, is er meer behoefte aan langeafstandspaden. De liniedijk van de Stelling en de Zuider IJ-dijk zijn prominente doorgaande lijnen in het landschap en vormen daardoor een mooie kans voor het maken van langeafstandsroutes. De dijken gaan door verschillende landschappen heen, waardoor een afwisselende route ontstaat,

en de hogere ligging in het landschap biedt mooie vergezichten. De dijken zijn, als duidelijke structuren, belangrijke ruimtelijke dragers van het landschap.

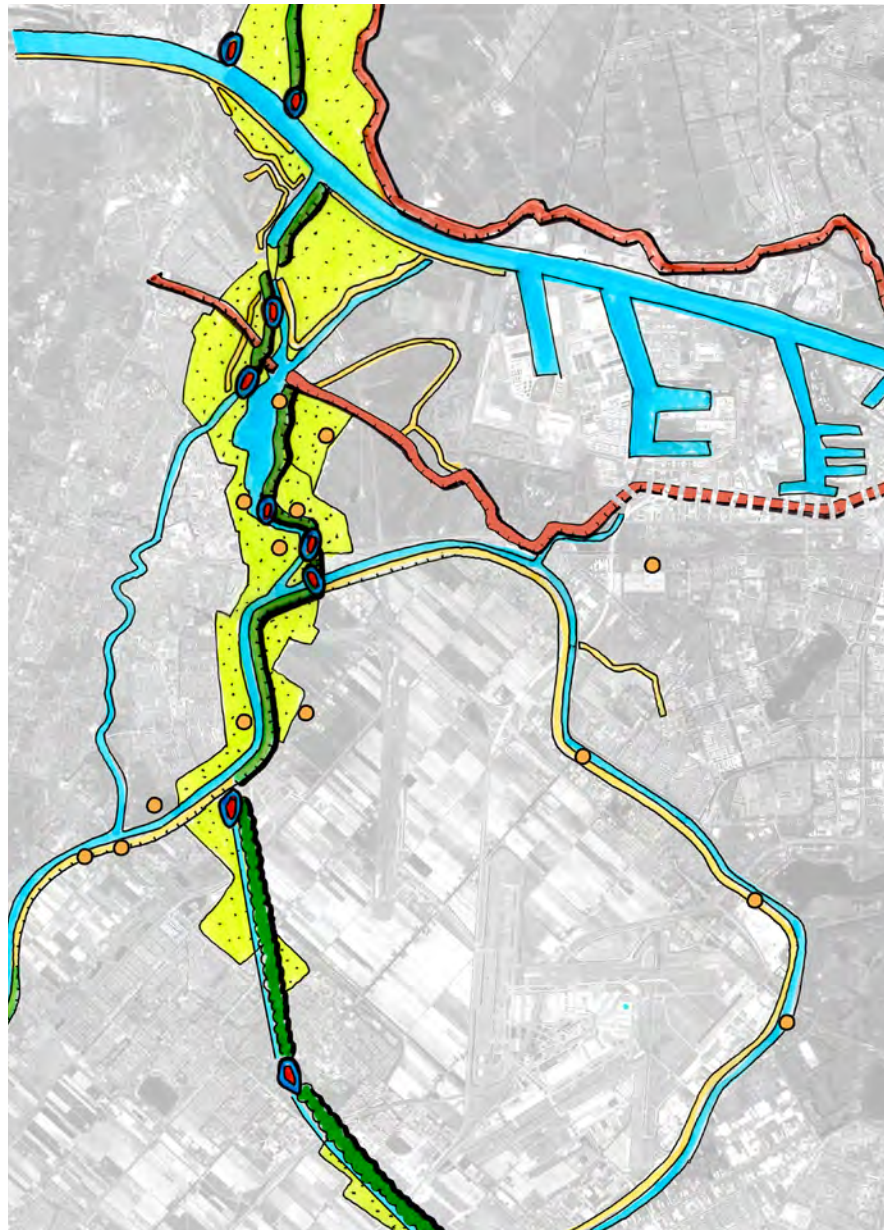
De Stelling van Amsterdam is een belangrijke recreatieve route, die alle drie de bufferzones rondom Amsterdam met elkaar verbindt. Op een aantal onderdelen is de Stelling niet goed zichtbaar of wordt de route doorbroken, zoals bij Fort aan de Liede door de Ringvaart en bij Fort benoorden Spaarndam door de A9. De versterking van de structuur in het landschap, het opheffen van knelpunten in de recreatieve route en het toegankelijk maken van de forten zorgen voor een betere beleving van de Stelling. Kenmerkend voor de Stelling van Amsterdam zijn de natte voet aan de buitenzijde van de liniedijk en een bomenrij aan de binnenzijde van de Stelling. In de Haarlemmermeer wijkt deze structuur af. Hier wordt de dijk aan beide zijden begeleid door een bomenrij en een kanaal. Door deze landschappelijk elementen consequent voort te zetten en waar nodig toe te voegen of te versterken wordt het beeld van de Stelling van Amsterdam als samenhangende structuur versterkt.

De Zuider IJ-dijk is vanaf de 13^e eeuw aangelegd om het land er achter te beschermen tegen overstromingen door het oude IJ. Sommige delen van de dijk, bijvoorbeeld in de Verenigde Binnenpolder, zijn min of meer intact gebleven en vormen

prominente lijnen in het landschap. Zij zijn belangrijke landschappelijke dragers en hebben potentie als aantrekkelijke recreatieve route. Andere delen zijn door ontwikkelingen in de tijd deels of zelfs helemaal verdwenen. Het is niet mogelijk alle delen weer terug te brengen, wel is de Zuider IJ-dijk een goed aanknopingspunt voor een thematische route die zoveel mogelijk het tracé volgt van de vroegere dijk.

Forten als recreatieve knooppunten

De forten aan de liniedijk liggen op strategische punten in het landschap. Ze werden ter verdediging vaak aangelegd bij hoger gelegen wegen (accessen) haaks op de liniedijk die tijdens inundatie niet onder water zouden lopen. Verschillende routes komen hier samen. De forten vormen daarom knooppunten die ontwikkeld kunnen worden als attractie- en rustpunt. Veel forten zijn al als zodanig ingericht, maar er zijn kansen voor de ontwikkeling van nog niet toegankelijke forten, zoals fort aan de Liede. Zo wordt de geschiedenis van de Stelling van Amsterdam bekend en beleefbaar gemaakt, en fungeert de Stelling als entree vanuit de stadsrand van Haarlem naar de bufferzone.



Stellingzone en historische dijken



Stellingzone



Stellingdijk,
hoofdverdedigingslijn



IJ-dijken



forten van de Stelling



overige Stellingelementen



overige dijken



verstopte stelling zichtbaar maken



inundatievelden opnieuw zichtbaar maken



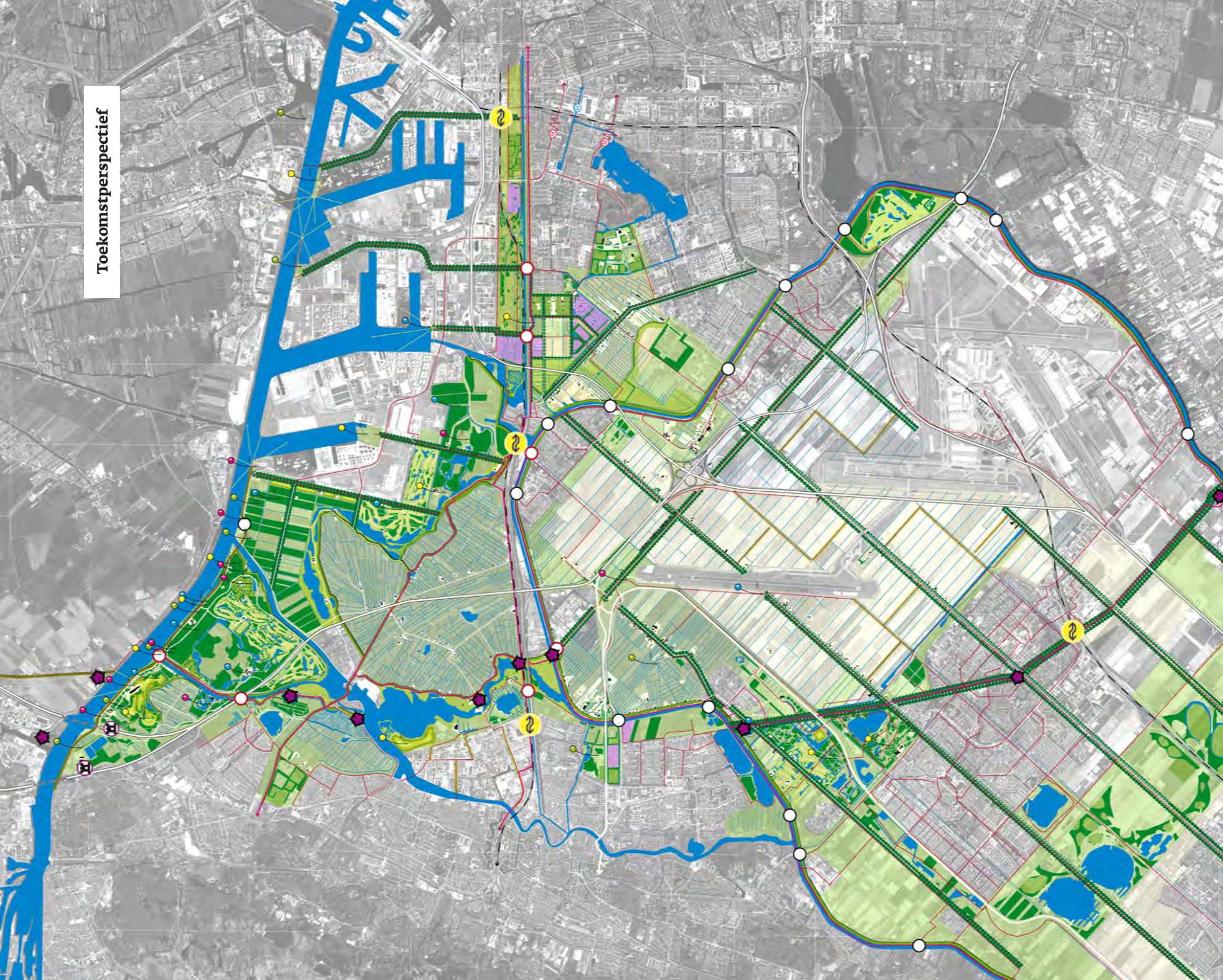
6 Uitwerking deelgebieden












In dit hoofdstuk wordt verder uitwerking gegeven aan de visie door het beschrijven van toekomstperspectieven per deelgebied. De toekomstperspectieven gaan in op de onderdelen van het landschappelijk raamwerk en geven een visie op de gebruiksruidten. Ze geven richting aan ruimtelijke ontwikkelingen en bieden houvast voor sturing van verschillende activiteiten, zowel van overheidspartijen als particulieren. Op de rechterbladzijde staat een impressietekening van het gebruik van de bufferzone in een toekomstperspectief weergegeven. Op de volgende bladzijde wordt het toekomstperspectief van alle deelgebieden op een totaalkaart weergegeven. In de volgende paragrafen wordt het toekomstperspectief per deelgebied behandeld.





Toekomstperspectief



	heuvels		sportvelden		bestaande fiets overgang/tunnel
	opgaand groen / bos		veenweide landschap		ontbrekende fiets overgang/ tunnel
	water		inundatieveld		route centrale markthallen
	laanstructuur		golfsbaan		station
	dijkstructuur		natte natuur		indicatie (recreatieve) ontwikkeling
	groene insteekhaven		snelweg		fort van de Stelling van Amsterdam
	akkerbouw		autoweg		archeologische vindplaats Romeins fort
	stadslandbouw		fietsnelweg		uitkijkpunt
	volkstuinen		hoofdfietsnetwerk		



6.1 Oude IJ-polders

De 2^e oplevering van het recreatiegebied

Korte kenschets

Dit deel van de bufferzone beslaat een groot deel van het recreatiegebied Spaarnwoude. Hier zijn uiteenlopende recreatieve functies te vinden voor diverse doelgroepen uit de directe omgeving, of van verder weg. Je kunt hier onder andere indoorskiën, klimmen, kamperen, naar de boerderij, zwemmen, skeeleren, wandelen en fietsen. Ook worden elk jaar uiteenlopende tijdelijke activiteiten en festivals georganiseerd zoals Dance Valley, maar ook workshops en tentoonstellingen. Binnen de bufferzone zijn de Oude IJ-polders het deelgebied met de meest parkachtige inrichting. Kenmerkend zijn de contrasten in inrichting en functie tussen de verschillende ontworpen landschappen. Zo is er een gebied van heuvels en vergezichten, een kleine open veenpolder, een parkachtig deel, golfbanen met hun eigen kenmerkende landschap en een gebied met bosblokken waar de droogmakerijenstructuur nog duidelijk te zien is. De diversiteit in landschappen zorgt ervoor dat het gebied op vele verschillende manieren gebruikt kan worden, en dat er voor elke recreant wat wils is. Het grondeigendom van dit deelgebied is grotendeels in handen van Staatsbosbeheer. In het gebied zijn verschillende



Noordzeekanaal



Openbare golfbaan Spaarnwoude

recreatieondernemers actief, onder andere voor de horecavoorzieningen en de golfbaan.

















Toekomstperspectief

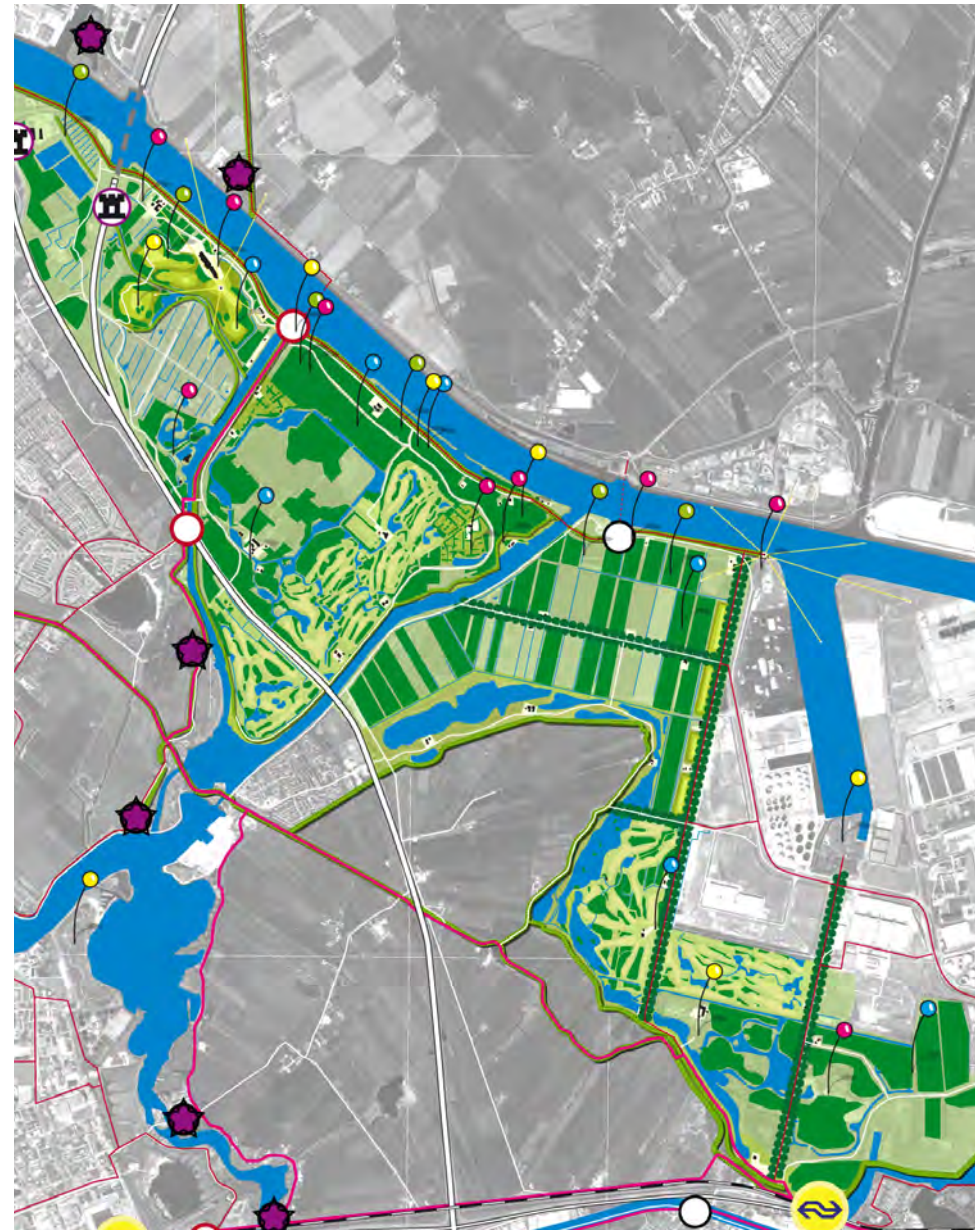
In het toekomstperspectief wordt voortgebouwd aan de recreatieve ontwikkeling van het gebied van de Oude IJ-polders. Nieuwe vormen van recreatie moeten de openbaarheid van het gebied niet teveel aantasten. De interessante landschappelijk verschillen binnen het gebied blijven behouden en worden versterkt. Tegelijkertijd wordt ingezet op de ontwikkeling van lange landschappelijke lijnen. In ruimtelijke zin verminderen de lange lijnen het naar binnen gekeerde karakter van de deelgebieden, voor het recreatieve gebruik komen zij tegemoet aan de toenemende behoefte aan lange-afstandsroutes voor wandelaars en fietsers. Ook in de bestaande routestructuren wordt meer hiërarchie aangebracht. In het beheer wordt de stap gemaakt van pioniersvegetaties naar duurzame vegetaties.

Versterken van landschappelijke contrasten

Toekomstige ontwikkelingen moeten bijdragen aan het behouden of versterken van de contrasten tussen de verschillende landschappen in het gebied. Zo kan het kunstmatige heuvelslandschap worden verhevigd en de droogmakerijenstructuur met blokvormige bossen worden versterkt door de introductie van laanbeplantingen.

Toekomstperspectief Oude IJ-polders

	heuvels		hoofdfietsnetwerk
	opgaand groen / bos		bestaande fiets veerpont
	water		ontbrekende fiets veerpont/tunnel
	laanstructuur		station
	dijkstructuur		indicatie (recreatieve) ontwikkeling
	veenweide landschap		fort van de Stelling van Amsterdam
	golfbaan		archeologische vindplaats Romeins fort
	natte natuur		uitkijkpunt



De landschappen binnen de Oude IJ-polders lenen zich voor verschillende vormen van recreatie. Passende nieuwe recreatieve functies kunnen worden toegevoegd. Het in stand houden van de landschappelijke diversiteit tussen gebieden draagt ook bij aan behoud van de aanwezige natuurwaarden. Een groot deel van de Oude IJ-polders maakt deel uit van de EHS.

Lange lijnen als verbinding

De ruimtelijke opzet van de Oude IJ-polders in verschillende landschappen zorgt voor verscheidenheid en afwisseling, maar ook voor een naar binnen gekeerd karakter. Door in te zetten op de lange lijnen in het gebied worden de verschillende delen met elkaar verbonden en wordt het naar binnen gekeerde karakter doorbroken. De lange lijnen vormen aantrekkelijke lange afstandsroutes. Door het fiets- en autoverkeer langs het Noordzeekanaal anders te organiseren ontstaat een aantrekkelijke recreatieve zone. In het nieuwe profiel ligt het fietspad op de dijk, waardoor het fietsverkeer gescheiden is van de weg en zicht over het Noordzeekanaal mogelijk wordt. Langs de dijk worden recreatieve rustplekken gemaakt, waar je ook met de auto kunt komen, zoals bij de pont. Van de bestaande mogelijkheden aan het Noordzeekanaal wordt al veel gebruik gemaakt als verblijfplek aan het water. Van belang bij de nieuwe inrichting van

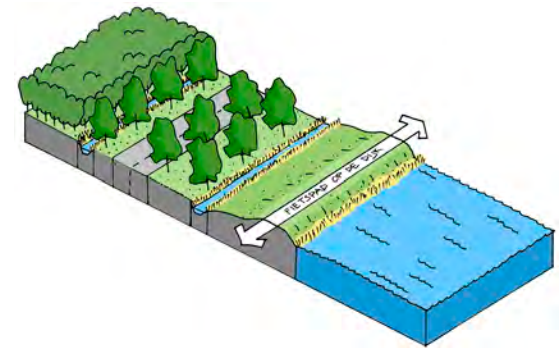


Impressie:
Fietspad op de dijk van het Noordzeekanaal

de Noordzeekanaalzone is dat het beeld van een continue, stoere lijn overeind blijft. Windmolens die eventueel langs het Noordzeekanaal geplaatst zullen worden passen in dit beeld.

Haaks op de Noordzeekanaalzone wordt aan de oostzijde, langs de Machineweg/hoofdvaart, een stevige landschappelijke rand gemaakt met een vrijliggend fietspad. Een monumentale laanbeplanting geeft de oostrand een maat die past bij de schaal van de polder.

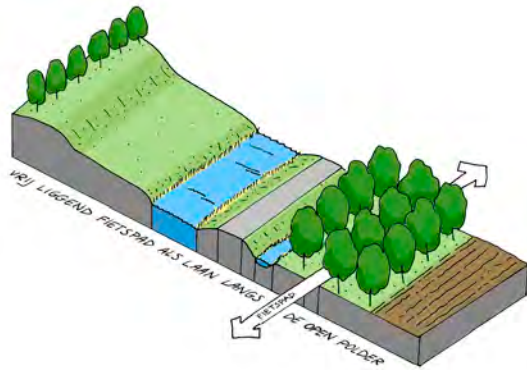
De Stelling van Amsterdam is een belangrijke cultuurhistorische structuur in het landschap die de IJ-polders doorsnijdt. De liniedijk ligt nu op sommige plaatsen verstopt in het landschap. Door iets meer afstand tussen de dijk en de bosrand te houden, ligt de liniedijk weer als duidelijk herkenbare lijn



Profiel:
Fietspad op de dijk van het Noordzeekanaal

in het landschap. Een (seizoensgebonden) pontje over het Noordzeekanaal bij zijkanaal B zou een schakel in de Stellingroute kunnen vormen.

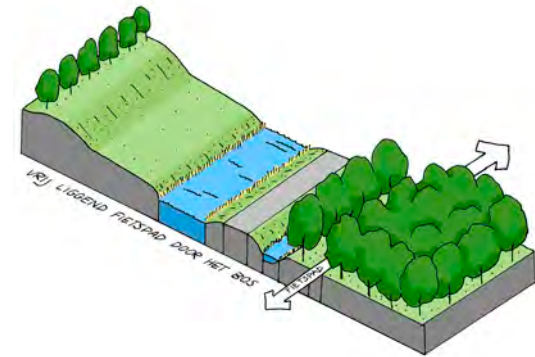
Binnen de droogmakerij van de Houtrakpolder ligt ook een lange verbindende lijn; de Noorderweg. Door deze aan te zetten met laanbeplanting, komt deze lijn prominent in het landschap te liggen, passend bij de identiteit van dit deelgebied. De Noorderweg heeft een verbindende functie tussen de Houtrakpolder en Buitenhuizen, mits de bestaande veerpont gehandhaafd blijft.



Profiel:
Machineweg - vrijliggend fietspad als laan langs de polder



Impressie:
Machineweg - vrijliggend fietspad als laan



Profiel:
Machineweg - vrijliggend fietspad door het bos

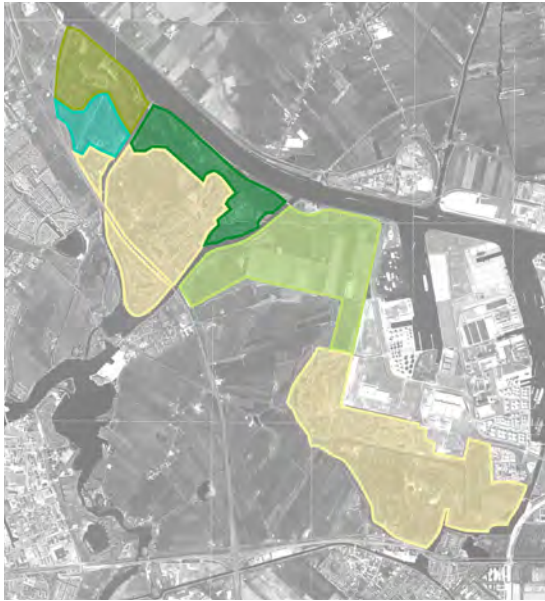
Duidelijke entrees

In de huidige situatie ontbreekt het aan heldere entrees naar het gebied. Entrees kunnen onder andere worden gemaakt door transferia aan de treinstations te koppelen, zodat het gebied ook goed bereikbaar wordt met de trein. Vanaf hier kan men dan te voet of met de fiets verder. Het belangrijkste transferium is station Halfweg-Zwanenburg. Dit knooppunt ligt midden in de bufferzone, en is het scharnier tussen de deelgebieden van de bufferzone en tussen meerdere lange lijnen. Halfweg-Zwanenburg vormt dus het ideale vertrekpunt om de bufferzone te verkennen. Hiervoor dient vanuit het station goede routing naar het buitengebied te worden aangelegd, en moeten er functies zoals fietsverhuur aanwezig zijn. De pontjes over het Noordzeekanaal vormen

duidelijke entrees naar de Oude IJ-polders. Een nieuwe fietspont bij zijkanaal B kan zorgen voor continuering van de Stellingroute en een nieuw knooppunt in het gebied vormen. Door bij Pont Buitenhuizen en bij de bushalte van zijkanaal B een ov-fietspunt te maken fungeren deze knooppunten als transferia waarvandaan men te voet of met de fiets het gebied in kan. De randen van de Oude IJ-polders zijn goed bereikbaar met de auto. Vanaf hier zijn ook de intensieve functies ontsloten, zoals de indoorskibaan, golfbaan Spaarnwoude en Dance Valley. Er kan in de randen gezocht worden naar meer mogelijkheden voor intensieve recreatievoorzieningen. Door nieuwe functies hier te plaatsen wordt voorkomen dat het autoverkeer door andere delen van het gebied gaat.

Keuzes maken in beheer

In de huidige situatie is in delen van het gebied geen heldere padenstructuur aanwezig en zijn de kosten voor beheer te hoog. Daarnaast is nooit de stap van pioniersvegetatie naar duurzaam bos gemaakt. Met name in de parkgebieden (Buitenhuizen en Houtrak) is de hiërarchie in de padenstructuur onduidelijk. Dit maakt het voor recreanten ingewikkeld om hun weg te vinden. Dit kan verbeterd worden door een helder onderscheid te maken in een primair netwerk van brede geasfalteerde paden, en een secundair netwerk met smallere onverharde paden. Daarbij kunnen overbodige paden worden weggehaald. Deze maatregelen zorgen tegelijkertijd voor een vermindering van de beheerskosten. Minder



Ontwikkelmogelijkheden voor particulier initiatief - deelgebieden



(geasfalteerde) paden vragen minder onderhoud en door een duidelijke hiërarchie in de padenstructuur kan een beter onderscheid gemaakt worden tussen intensief en extensief te beheren terreinen.

Bij de ontwikkeling van het recreatiegebied is gebruik gemaakt van snelgroeiende populieren om snel een volwaardig bos te creëren. De bedoeling was om vervolgens (een deel van) de bomen geleidelijk te vervangen door eikenbomen. Deze afwisseling van vegetatie zorgt voor hogere natuurwaarden en een mooier bos om in te recreëren. Deze stap is echter nooit gezet. Nu zijn de populieren oud en zwak. Hierdoor bestaat in een deel van het gebied gevaar voor omvallende bomen en afbrekende takken. Het is dus van belang dat delen van het populierenbos wordt vervangen door andere boomsoorten.

Ontwikkelmogelijkheden voor particulier initiatief

Binnen de Oude IJ-polders kunnen verschillende ontwikkelingen een plek krijgen. Vanwege de diversiteit in het gebied wordt per deelgebied mogelijkheden en richtlijnen gegeven.

De hoogtes

Hier is ruimte voor een (boven) regionale programmering. Dit houdt in een programmering in de lijn van de al bestaande skihal, mits het passend is en een meerwaarde geeft aan de (directe) omgeving (kwaliteit, financieel en gebruiksaantrekkelijk) en aan het vrijetijdlandschap van de metropoolregio in zijn totaliteit.² Er is plaats voor voorzieningen op het gebied van doe- en durfsport, zowel indoor als outdoor. Het gaat hierbij om permanente recreatieve voorzieningen, maar ook is er ruimte voor tijdelijke voorzieningen zoals grote evenementen. Eventuele nieuwe ontwikkelingen in dit gebied zijn georiënteerd op het Noordzeekanaal, moeten in het heuvelachtige landschap passen, en het karakter versterken.

Het nieuwe knooppunt waar Zijkanaal B bij het Noordzeekanaal komt, biedt kansen voor versterking van de functie door bijvoorbeeld nieuwe horeca, fiets- en kanoverhuur.

² Zie pagina 26, Hoofdzonering

Polderland

Dit kleine veenweidepolder is verstopt in het ontworpen recreatielandschap. Het contrast met het omringende gebied is zeer interessant en het biedt de recreant de mogelijkheid om een ommetje te maken door het open landschap. Van belang is om de openheid en de leesbaarheid van dit gebied te behouden. Eventuele nieuwe ontwikkelingen richten zich op rustige vormen van recreatie, zoals wandelen, fietsen, kanoën of skeeleren. Tijdelijke functies, zoals parkeerruimte voor evenementen als Dance Valley, doen geen afbreuk aan het open polderlandschap, en passen dus in de veenpolder.

De bossen

In de bossen van de Oude IJ-polders is, net zoals bij De hoogtes, ruimte voor een (boven) regionale programmering. De beoogde voorzieningen zijn vergelijkbaar met De hoogtes, alleen zijn zij in dit gebied geplaatst in de 'bosrijke' omgeving. De voorzieningen behouden, beheren en versterken het gebied. Nieuwe ontwikkelingen moeten bij het bosachtige karakter passen. Gedacht kan worden aan een verblijfsaccommodatie, een wellnesscentrum of bosgerelateerde doe-sporten. Gekoppeld hieraan kunnen kleinschalige horecavoorzieningen een plek krijgen.

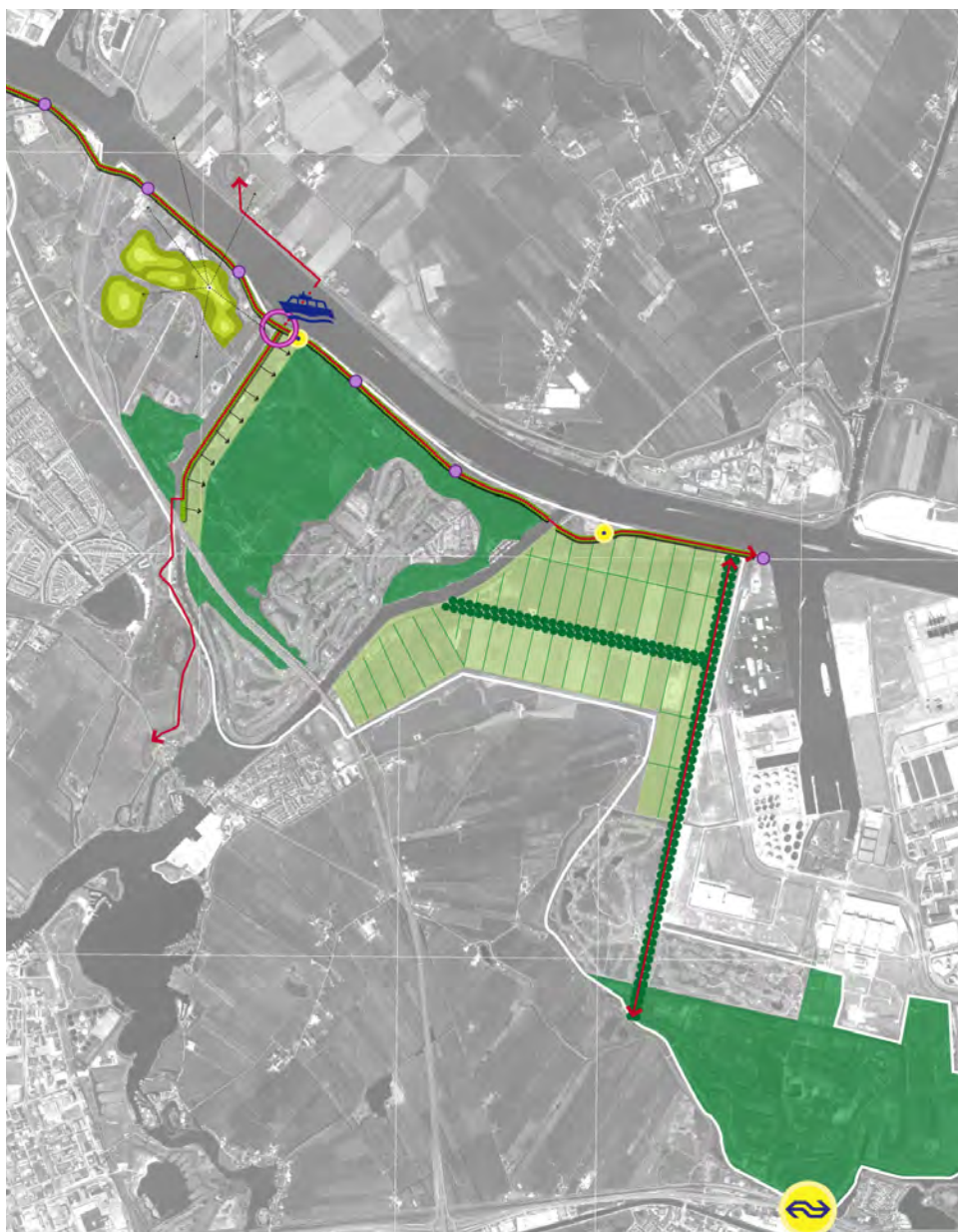
Stadsrecreatie in het park

In dit deel van de Oude IJ-polders bevinden zich de parkgebieden Buitenhuizen en Houtrak. Deze gebieden bestaan uit een afwisseling van open velden met kleine bosjes. Hierdoor ontstaat een half open, half besloten gebied. Het golfterrein bij Buitenhuizen maakt onderdeel uit van het park en is publiek toegankelijk. Recreanten genieten in de parken van de groene omgeving door te ontspannen, sporten, barbecueën of golfen. Eventuele nieuwe ontwikkelingen moeten passen in het parklandschap en bijdragen aan stadsrecreatie. Ook is hier (beperkt) ruimte voor horecavoorzieningen en landbouweducatie, bijvoorbeeld een kinderen/ of zorgboerderij.

Droogmakerijen

In verband met de reservering voor de mogelijke uitbreiding van het haventerrein wordt uitgegaan van omkeerbare ontwikkelingen. In 2015 wordt hierover een definitief besluit genomen. Tot die tijd moet hiermee rekening gehouden worden. Mocht blijken dat het gebied niet nodig is voor de ontwikkeling van de haven, dan is hier permanente en deels intensieve recreatieve ontwikkeling zeer kansrijk. Op het moment vindt aan de rand van de bufferzone met de haven de ontwikkeling van het Groene Schip plaats. Het Groene

Schip bestaat uit een aantal heuvels voor recreatief gebruik, gemaakt van AVI-slakken (restmateriaal dat vrijkomt bij afvalverbranding). Indien gekozen wordt voor de uitbreiding van de haven in de Houtrakpolder, zullen de heuvels (gedeeltelijk) een andere plek moeten krijgen. Mocht een alternatieve locatie nodig zijn, dan biedt de intensievere zone langs het Noordzeekanaal in de bufferzone, specifiek het heuvelachtige landschap van de hoogtes, kansen. Hiermee wordt geïnvesteerd in de kwaliteit van de recreatieve zone en wordt het probleem van verplaatsing van de AVI-slakken op korte afstand opgelost. Aan het Noordzeekanaal kunnen intensievere recreatieve voorzieningen gericht op het water, een plek krijgen. Verder landinwaarts is ruimte voor meer extensieve voorzieningen zoals kanoverhuur bij de nieuwe waterrand langs de Spaarndammerpolder of nieuwe landgoederen. Bij het bestaande veerknooppunt is ruimte voor ontwikkelingen die bijdragen aan het knooppunt. Hierbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld horeca en fietsverhuur. De droogmakerijen zijn ideaal voor tijdelijke evenementen. Denk hierbij aan festivals, sportevenementen en ander soort grootschalige tijdelijke bijeenkomsten.



Doen

Versterken van landschappelijke contrasten:



Heuvels en vergezichten: verbeteren omgeving uitzichtpunt.



Droogmakerijenlandschap: versterken droogmakerijenstructuur door introductie laanbeplanting, waardoor een herkenbaar en sfeervol gebied ontstaat.

Lange lijnen als verbinding:



Een route maken langs het Noordzeekanaal, waarvandaan het water en de overzijde beleefbaar zijn, en meer mogelijkheden creëren voor ontspanning aan de waterkant/ rustplekken



Rand langs Machineweg versterken door laanbeplanting en losliggend fietspad



De Liniedijk als lange lijn duidelijk herkenbaar in het landschap maken en een (seizoensgebonden) pontje over het Noordzeekanaal voor een continue route.



Ontwikkeling aanlegsteiger van de fietsveerpont als recreatieve knoop



De Stellingdijk zichtbaar maken in recreatiegebied Spaarnwoude door afstand te creëren tussen de dijk en overige beplanting.

Duidelijke entrees:



Station Halfweg-Zwanenburg ontwikkelen als hoofdentree van de bufferzone.



Ontwikkelen van knoop/rustpunten aan het Noordzeekanaal bij de veerponten in combinatie met bushalte en (ov-)fietsverhuur.

Keuzes maken in beheer:



Een duidelijke hiërarchie in de padenstructuur van de klassieke parken aanbrenen. Hierdoor worden tegelijk de beheerseenheden vergroot. Geleidelijke omvorming van pioniersvegetatie naar duurzaam bos

Bestaande visies en plannen

- Het Groene Schip
- Fietsverbinding vanuit Velsen onder A9 naar het noorden
- Ontwikkeling van station Halfweg-Zwanenburg in zijn cultuurhistorische context
- Herinrichting Houtrakpolder
- Houtrakpolder als een van de mogelijke uitbreidingslocaties van de haven vanaf 2020 (Structuurvisie Noord-Holland 2040)



Aansluiting linedijk op Noordzeekanaal - huidige situatie



Impressie: Aansluiting linedijk op Noordzeekanaal nieuwe situatie als recreatieve verkeersknoop



6.2 De oostrand van Velsen en Haarlem

Entree naar de bufferzone

Korte kenschets

Het gebied tussen de bebouwde stadsranden van Haarlem en Velsen, en het open gebied van de Spaarndammer- en Haarlemmermeerpolder vormt de entree naar de bufferzone vanuit het westen. Het is een gevarieerd landschap, dat met groene vingers de stad in steekt, en dat intensief gebruikt wordt. Agrarisch grondgebruik is in de loop der tijd steeds meer verschoven naar recreatief gebruik in de vorm van paardenweiden, jachthavens, sportterreinen, recreatieplassen, horeca en volkstuincomplexen. Delen van het gebied hebben nog de oorspronkelijke verkavelingsstructuur en worden nog agrarisch gebruikt. De Stelling van Amsterdam vormt de doorlopende lijn in het gebied en verbindt de bufferzone met de andere bufferzones en groengebieden rond Amsterdam. De aanwezigheid van de Stelling heeft er tot in de jaren '60 van de vorige eeuw voor gezorgd dat dit landschap grotendeels vrij bleef van bebouwing. De Stellingzone had hier een samengesteld karakter: de Geniedijk, een stuk van de Ringdijk, de forten en de inundatievelden. Samen vormden ze het verdedigingswerk. De openheid van de voormalige schootsvelden en inundatievelden

en de doorzichten langs accessen maken het werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam beleefbaar in het landschap.

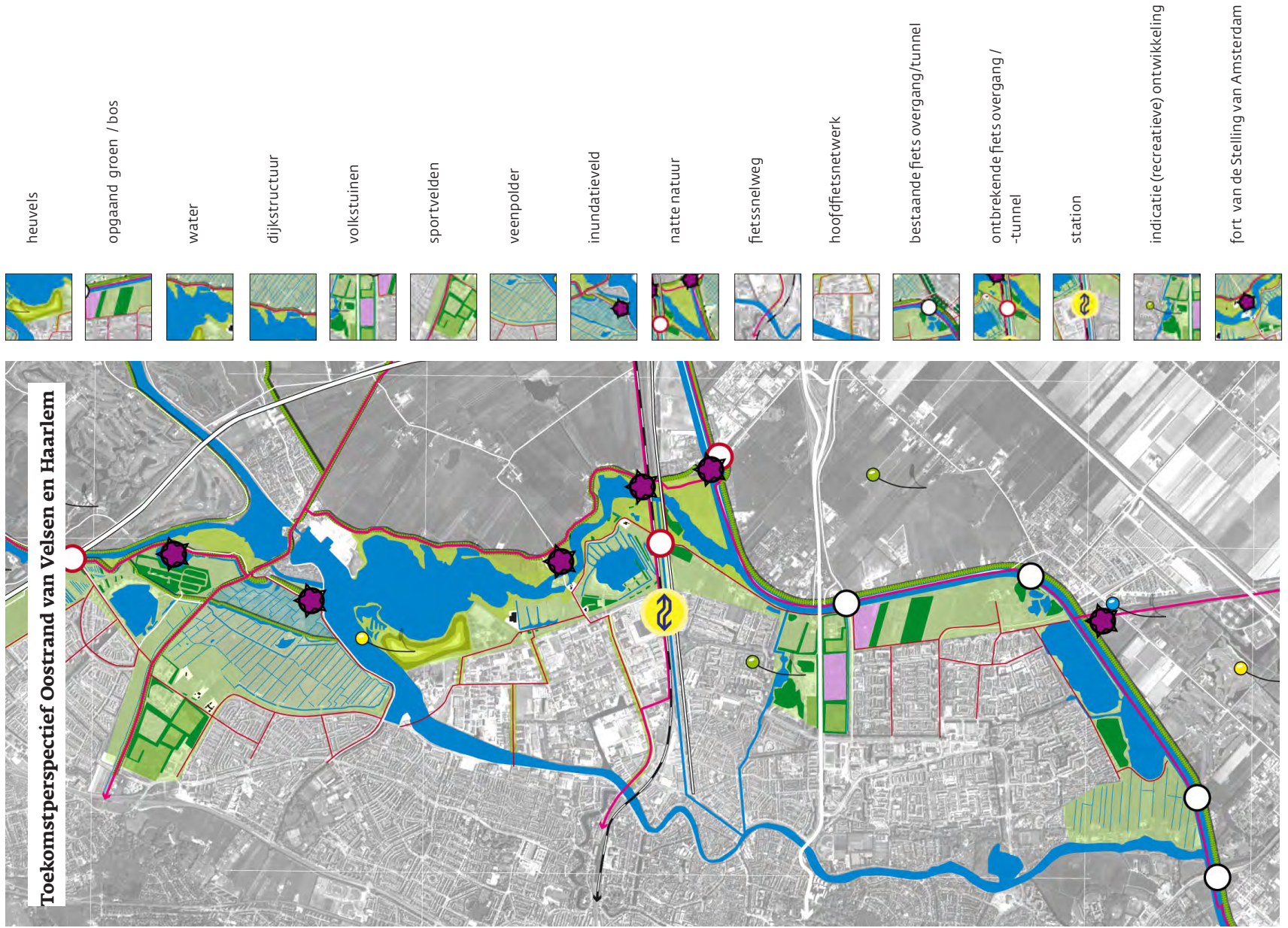
De Mooie Nel en de Liede vormen samen met het Spaarne een sterke waterstructuur met grote recreatieve en ecologische waarden. Het gedeeltelijk open en natte veenpolderlandschap trekt veel weidevogels aan en een deel van het gebied valt onder de ecologische hoofdstructuur.

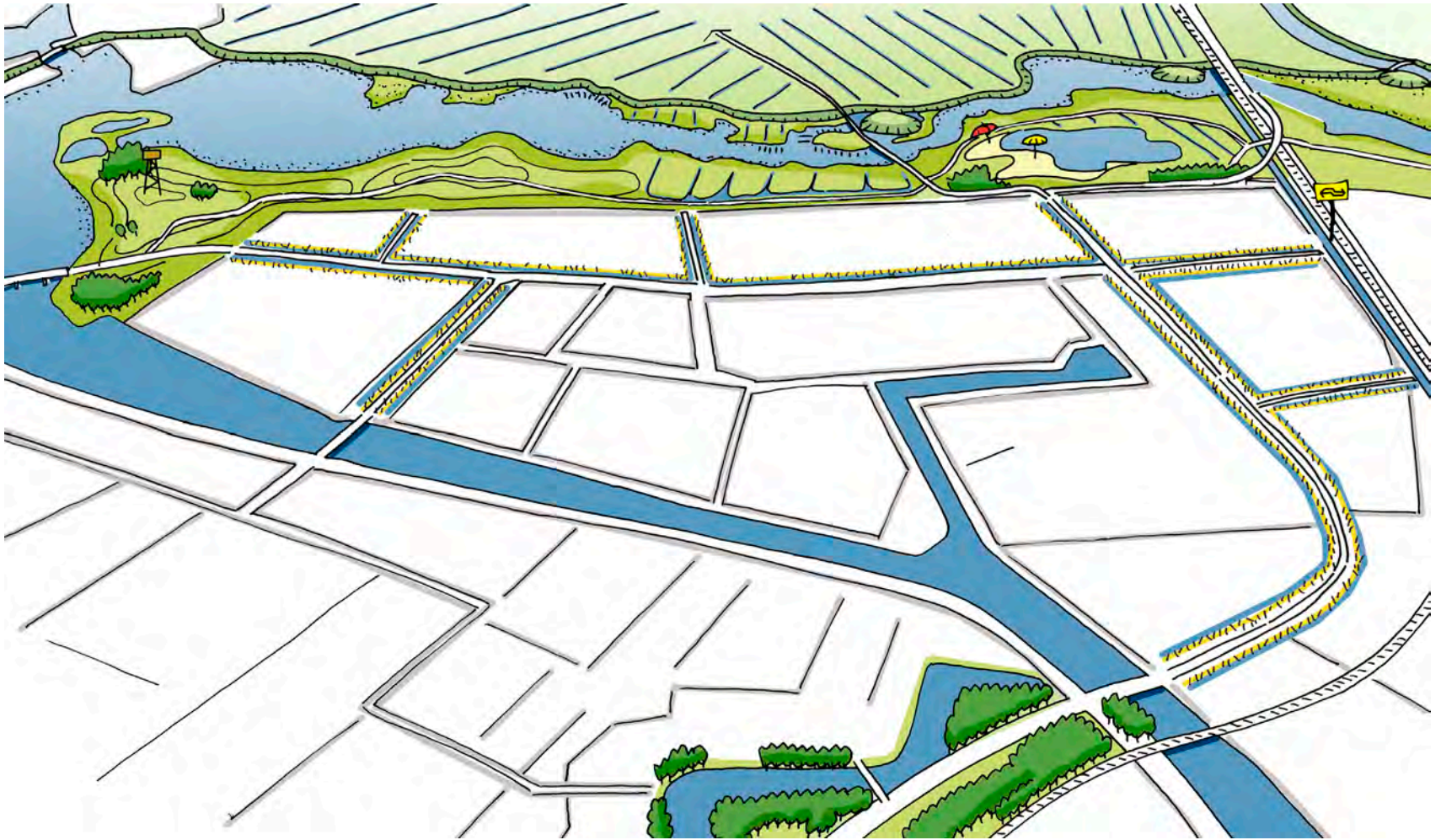
Toekomstperspectief

Het toekomstperspectief voor de oostrand van Haarlem en Velsen is een aantrekkelijk recreatief uitloopgebied dichtbij woonwijken. Het gebied vormt de entree voor de bufferzone vanuit Haarlem en Velsen en heeft een typisch Hollands karakter met veel water en weilanden. De Stelling van Amsterdam bepaalt in belangrijke mate de structuur van het gebied. Er zijn verschillende routes zowel over land als over water, met verbindingen naar Haarlem en Velsen, en routes naar het 'uitgespaarde landschap' van de Spaarndammerpolder en de Haarlemmermeer.

Betere recreatieve benutting van het water

De vele natuurlijke en door mensen gemaakte waterlopen en -plassen, onder andere de Mooie Nel, de Liede en de Ringvaart, vormen de waterstructuur in het landschap van de stadsrand van Haarlem. Op het water en





Impressie:
Routes door de Waarderpolder

aan de waterkant wordt veel gerecreëerd. Er zijn veel jachthavens, strandjes en watersportmogelijkheden. Er zijn echter nog kansen om het recreatieve gebruik van het water versterken. Dit kan door meer watergerelateerde voorzieningen toe te voegen en de routestructuur over water te completeren. Door een verbinding te maken tussen de Ringvaart en het Spaarne ten hoogte van het Burgemeester Reinaldapark kunnen kleinere rondjes rondom Haarlem worden gevaren. De mogelijkheden voor het oplossen van knelpunten in potentiële vaarroutes moeten nader onderzocht worden.

Een herkenbare Stelling van Amsterdam

Een belangrijke opgave voor dit deelgebied is het behouden en waar mogelijk versterken van de herkenbaarheid van de Stelling van Amsterdam. Dit kan bijvoorbeeld door het verschil tussen binnen en buiten te vergroten: aan de buitenzijde van de liniedijk zoveel mogelijk een natte voet, en aan de binnenzijde bomenrijen langs de liniedijk. Bij het aanleggen van bomenrijen moet wel rekening worden gehouden met de ligging van weidevogelleefgebieden. Het planten van bomen kan een extra verstoring effect hebben op weidevogels. Een natte voet kan ook een tijdelijk karakter hebben. De weilanden ten westen van Fort benoorden Spaarndam kunnen bijvoorbeeld een of een aantal keer per jaar onder water gezet worden als

referentie naar de vroegere inundatievelden. De forten moeten zoveel mogelijk openbare en recreatieve functies krijgen. De Stelling van Amsterdam vormt ook een belangrijke recreatieve route, die alle bufferzones rondom Amsterdam met elkaar verbindt.

Een continue Stellingroute

In de route langs de Stelling van Amsterdam bevinden zich enkele knelpunten die opgelost moeten worden om de doorgaande lijn te versterken. In het zuiden van dit deelgebied loopt de route langs de Vijfhuizerdijk. Op deze dijk rijdt ook veel autoverkeer, waardoor het als recreatieve route minder aantrekkelijk is. Er is weinig ruimte voor een vrij liggend fietspad, maar de route zou op een andere manier aantrekkelijker gemaakt kunnen worden voor fietsers. Op termijn zou de Vijfhuizerdijk afgewaardeerd moeten worden tot bestemmingsverkeer en recreatief verkeer. Doorzichten vanaf de dijk naar het stukje veenpolderlandschap in de Haarlemmermeer en aandacht voor relictten van de Stelling maken de route over de Vijfhuizerdijk interessant. Een alternatieve route in dit gedeelte is het Meikeverpad aan de westkant van de vaart door het landschap van de Stelling. Dit pad zou uitgebreid kunnen worden om een doorlopende langzaamverkeersroute te vormen. Een knelpunt is het ontbreken van een overgang bij Fort aan de Liede. Een (fiets)

overgang op deze plek is niet alleen voor de Stellingroute van waarde, maar vormt ook een route tussen de Haarlemmermeer en de noordwestkant van de bufferzone en is in die zin van belang voor het gehele gebied. In Spaarndam moet de Stellingroute, die hier richting het westen het water oversteekt, goed herkenbaar gemaakt worden, bijvoorbeeld door duidelijke bebording. De continuïteit van de Stellingroute ten zuiden en noorden van de A9 kan worden verbeterd door het fietspad vanaf Fort benoorden Spaarndam te continueren richting het noorden naar de toekomstige tunnel onder de A9 door. Zo ontstaan er twee mogelijkheden de A9 te kruisen, één via de bestaande fietstunnel bij de zorgboerderij en één via de nieuwe tunnel.

Versterken van routes en entrees

Het gebied vormt de entree voor de bufferzone vanuit Haarlem en Velsen. Het is dan ook van belang dat er voldoende routes vanuit de stad het gebied in lopen, en dat deze aansluiten op de doorgaande lijnen van de Stelling van Amsterdam, de Haarlemmertrekvaart, de Ringvaart en de Zuider IJ-dijken. Er zijn plannen (Gebiedsvisie Oostradiaal) om de voormalige Haarlemmertrekvaart opnieuw uit te graven. Hieraan zou ook een recreatieve route gekoppeld moeten worden die een directe verbinding vormt tussen de stad en het buitengebied.

Het gebied waar het bedrijventerrein de Waarderpolder de stadsrand van Haarlem vormt is zeer ontoegankelijk. Om dit te verbeteren zou een heldere en attractieve route moeten komen door het bedrijventerrein. Dit kan bijvoorbeeld door de beoogde route een stuk af te graven, en zo de fietsroute met rietkragen te begeleiden. Het station Haarlem-Spaarnwoude zou meer als entree voor de bufferzone moeten functioneren. Op dit moment is het lastig om je hier tussen de noordkant en de zuidkant van het station te verplaatsen. Bij de ontwikkeling van de Gebiedsvisie Oostradiaal en Masterplan Spoorzone zou hier een oplossing voor gezocht moeten worden, bijvoorbeeld een fietstunnel in het verlengde van het Liewegje onder de A200 en het spoor door.

Ontwikkelmogelijkheden voor particulier initiatief

De waterstructuur, de routestelsels en de Stelling van Amsterdam vormen een raamwerk dat in de loop van de tijd ingevuld en verrijkt kan worden door ontwikkelingen en particuliere initiatieven. De aanwezigheid van de Stelling van Amsterdam als Unesco-Werelderfgoed biedt kansen voor recreatieve ontwikkelingen. Fort benoorden Spaarndam en Fort bezuiden Spaarndam kunnen worden ingezet voor toerisme op internationaal niveau. Deze



Impressie:
Schaatsen op het inundatieveld - Fort Benoorden Spaarndam

forten vormen een uniek tweetal. Ze zijn met een extra dijk met elkaar verbonden en de weilanden ertussen staan vol met militaire verdedigingswerken. Omdat de Stelling hier prominent in het landschap aanwezig is en omdat Fort benoorden Spaarndam als informatiecentrum voor de gehele Stelling wordt ontwikkeld, is dit dé plek om meer bekendheid te geven aan de Stelling van Amsterdam. Ook de aanwezigheid van horecagelegenheid Villa Westend en in de toekomst mogelijk een vakantiepark dragen hieraan bij. Door weilanden bij Fort bezuiden Spaarndam enkele malen per jaar tijdelijk te inunderen, kan de werking van de Stelling worden getoond. In de winter kan hier een natuurijsbaan gecreëerd worden en het kan ook bijdragen aan natuurontwikkeling. Het Fort aan de Liede heeft een sleutelpositie als scharnier tussen de stadsrand van

Haarlem, de Haarlemmermeer, en de Spaarndammerpolder. Gekoppeld aan een nieuwe fietsbrug zou dit fort een bijzondere plek kunnen vormen. Ook bij de herontwikkeling van een jachthaven in de omgeving van Fort Penningsveer levert koppeling met het fort een meerwaarde op. Er ligt een kans om Schoterog recreatief beter te ontwikkelen. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gebied moet worden verbeterd. Het gebied heeft, gezien de unieke locatie aan de Mooie Nel en de aftakking naar het Spaarne, de potentie om recreatief te groeien, hoofdzakelijk gekoppeld aan water. Denk hierbij aan bijvoorbeeld horeca met uitzicht op water. Ook op andere plekken zijn kansen om nieuwe watergerelateerde recreatie of horeca te ontwikkelen. Dit zou mogelijk een onderdeel van verbrede landbouw kunnen zijn.

Doen

Betere recreatieve beleving van het water



Nieuwe waterroute voor kano's en kleine bootjes tussen het Spaarne en Ringvaart ter hoogte van het Burgemeester Reinaldapark.

- Meer watergerelateerde voorzieningen toevoegen

Een herkenbare Stelling van Amsterdam



Forten exploiteren en openbaar toegankelijk maken.

Bij Fort Penningsveer liggen plannen voor verlegging Jachthaven en verplaatsing Bielzenbedrijf. Dit biedt kansen voor verbetering beleefbaarheid fort. Fort aan de Liede herstructureren en openen voor publiek (koppeling met publieke/recreatieve functie).



Inundatie velden bij Fort Bezuiden Spaarndam voor korte perioden onder water.

Een continue Stellingroute



Fietspad vanaf Fort benoorden Spaarndam naar de toekomstige tunnel onder de A9.



Fietsovergang bij Fort aan de Liede.



Vijfhuizerdijk aantrekkelijker maken voor recreatief verkeer.

Versterken van routes en entrees



Recreatieve routes door Waarderpolder verbeteren.



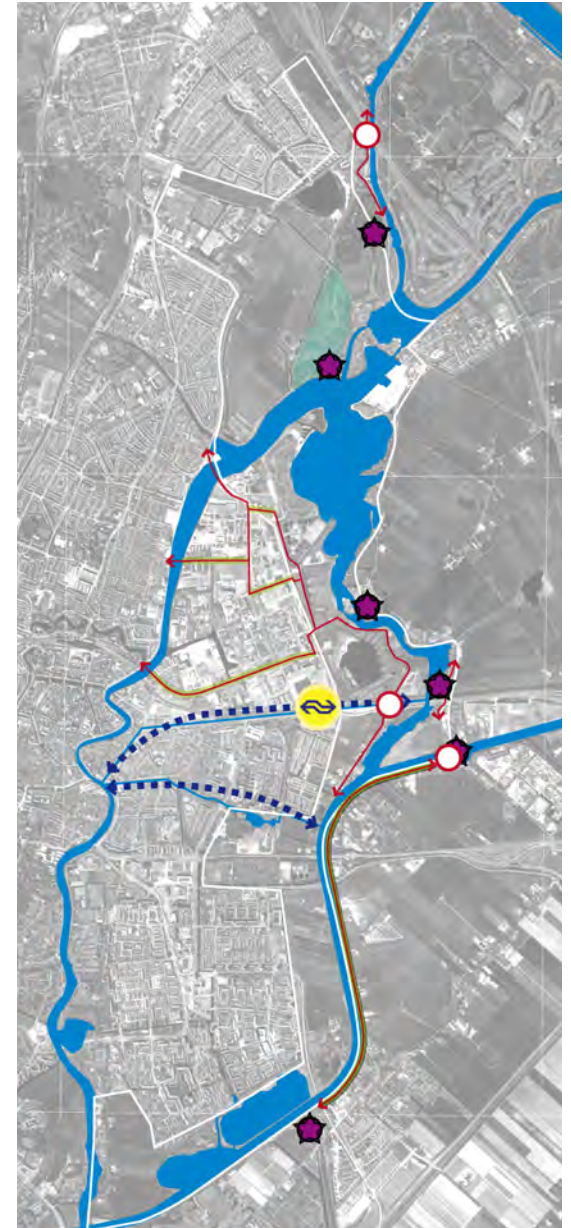
Station Haarlem Spaarnwoude als transferium/entree vanuit de stadsrand van Haarlem voor fiets en voetganger.



Noord-zuidverbinding in de stadsrand van Haarlem verbeteren door een fietstunnel aan te leggen in het verlengde van het Liewegje onder de A200 en het spoor door.

Bestaande visies en plannen

- Visie oostkant Haarlem inclusief Oostradiaal
- Fort benoorden Spaarndam
- Plannen rondom Fort Penningsveer
- Fietssnelweg
- Haarlemmertrekvaart
- Structuurvisie Velsen 2015
- Landschapsplan Velsen (2009)





6.3 Spaarndammerpolder

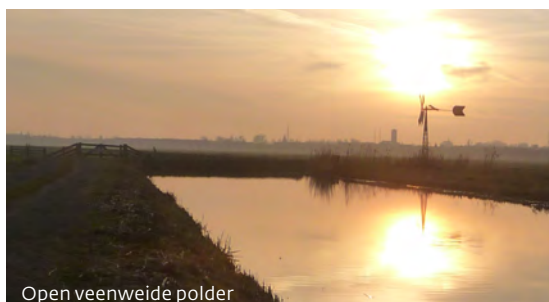
Behoud van de veenweidepolder

Korte kenschets

Dit deelgebied bestaat uit de Inlaagpolder en de Verenigde Binnenpolder ten noorden van de A200, samen vormen ze de Spaarndammerpolder. Van oudsher zijn het natte en open onregelmatig verkavelde graslanden met een fijnmazig slotenpatroon, en een markante landschappelijke rand. De Inlaagdijk en Spaarndammerdijk markeren de grens tussen het veenpolderlandschap en het droogmakerijenlandschap van Spaarnwoude. Aan de westzijde wordt de polder begrensd door de Lagedijk met daarachter het water van de Liede en de Mooie Nel, en in zuiden door de A200 en het spoor. Deze veenpolder kan worden gezien als ‘uitgespaard landschap’; het oude cultuurlandschap met pittoreske kerktorens en molens is een eiland van relatieve rust en openheid tussen Amsterdam en Haarlem en heeft daarmee een bijzondere kwaliteit. Het gebied vormt de “stille” kern van de bufferzone en is aantrekkelijk voor fietsers en wandelaars. De polder is hoofdzakelijk in gebruik voor de melkveehouderij, maar heeft ook belangrijke natuurwaarden. Het grasland wordt agrarisch gebruikt met nadruk op behoud van natuur en landschap. Er zijn bloemrijke slootkanten



Zicht op Halfweg vanaf de Spaarndammerdijk



Open veenweide polder

en kruidenrijke graslanden met plaatselijk kernen van broedende weidevogels. Langs De Liede en bij De Batterij komen rietmoeras, veenmosrietland en Elzenbroekbos voor.

Toekomstperspectief

Om het karakter van de Spaarndammerpolder als uitgespaard landschap te behouden en versterken, worden de randen duidelijker gemaakt en wordt het middengebied juist “leeg” gehouden. Op de grens van veenweidegebied naar droogmakerij wordt de al deels aanwezige “natte voet” aan de buitenzijde van de Inlaagdijk en de Spaarndammerdijk versterkt. Dit water op de plek van de vroegere grens tussen land en zee kan worden ingezet voor de ontwikkeling van natte natuur, en als recreatief element voor onder andere kano’s, kleine bootjes en schaatsen. Bepanting langs de grenzen van de polder zorgt voor een duidelijke rand, en vergroot het gevoel van leegte van het middengebied. Om de visuele barrière van de A9 in de polder te verkleinen zou de beplanting langs de snelweg juist moeten verdwijnen.

Het versterken van de natte voet conflicteert met de plannen van Schiphol om de LIB-contour te uit te breiden en de bijbehorende vogelwerende normen te verscherpen. In een vervolgstudie moet gekeken worden naar de mogelijkheden voor de versterking van de natte voet.

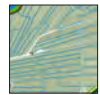
Toekomstperspectief Spaarndammerpolder



water



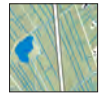
dijkstructuur



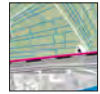
veenweide landschap



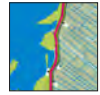
natte natuur



snelweg



fietssnelweg



hoofdfietsnetwerk



bestaande fiets overgang/tunnel



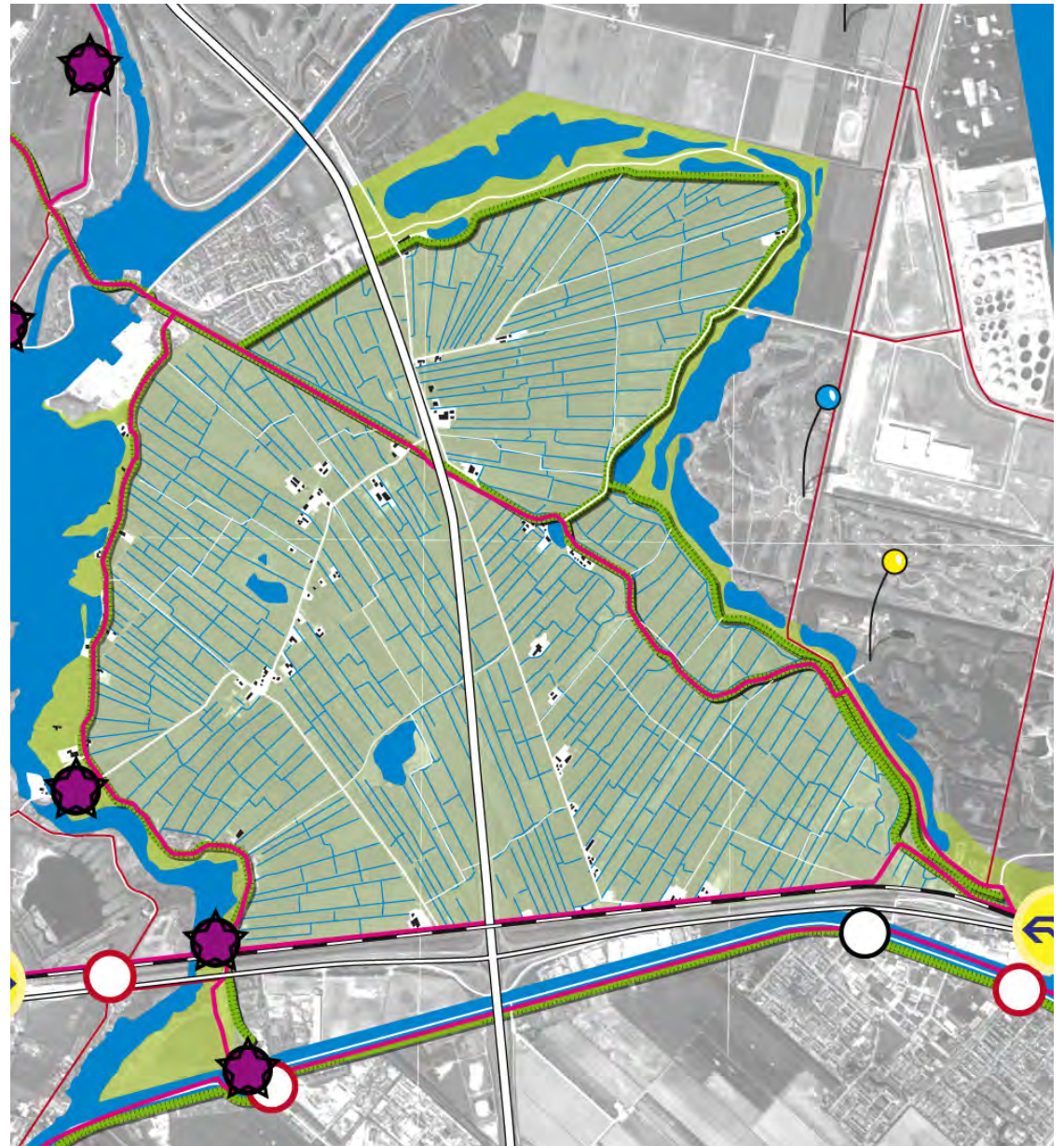
ontbrekende fiets overgang/tunnel

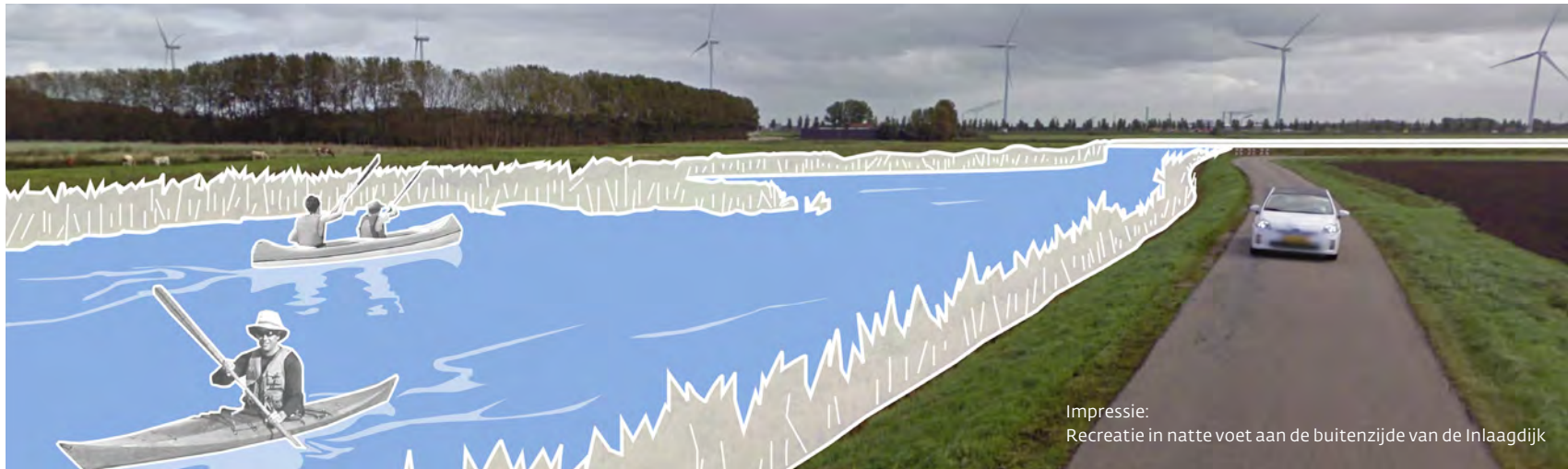


indicatie (recreatieve) ontwikkeling



fort van de Stelling van Amsterdam





Impressie:
Recreatie in natte voet aan de buitenzijde van de Inlaagdijk

Versterken van routes en entrees

Recreatie is in de veenpolder extensief en vindt vooral plaats met de fiets of te voet. Het recreatieve netwerk bestaat uit routes over dijken en ontginningswegen. Het landelijke gebied ertussen is slechts beperkt ontsloten met laarzenpaden. Dit extensieve gebruik is een belangrijke kwaliteit van het gebied. Vanaf de hoger gelegen dijken is het open en kleinschalige landschap het best te beleven. Dijken vormen belangrijke structurerende lijnen in het landschap en verbinden verschillende landschappen met elkaar. In dit deelgebied is de Zuider IJ-dijk een belangrijke route van Amsterdam naar Zee en is de Stelling van Amsterdam een belangrijke verbinding tussen de verschillende veengebieden in noord-zuidrichting. Het recreatieve verkeer maakt

voor het overgrote deel echter gebruik van dezelfde wegen als het autoverkeer. Dit brengt op de smalle dijkprofielen overlast en onveilige situaties met zich mee. Het nemen van verkeersremmende maatregelen of zelfs het weren van doorgaand verkeer op een aantal dijktracés kan hiervoor een oplossing zijn. Aan de Lagedijk kan het vrijliggende fietspad langs een deel van de dijk doorgezet worden langs de rest van de route. Aan de westrand van de polder, langs de Spaarndammerdijk, is sprake van verdichting. Tussen de dijk en het water van De Liede en de Mooie Nel wordt het zicht over het water vaak ontnomen door woonboten en struikgewas. Deze zone zou voor de recreant in kwaliteit toenemen als op enkele plekken het zicht over het water wordt hersteld en voor een toegankelijke openbare oever wordt

gezorgd.

Om bij de veenweidepolder te komen moet je enigszins bekend zijn; duidelijke entrees naar het gebied toe missen. Station Halfweg-Zwanenburg, Spaarndam, Penningsveer en Haarlemmerliede kunnen als entree voor de open veenpolder geprofileerd worden. Voor bekenden in het gebied geldt Spaarndam nu al als recreatief knooppunt. Verschillende langeafstandsroutes voor fietsers en wandelaars en de Staande Mastroute voor recreatievaart komen hier bij elkaar. Het toevoegen van een ov-verbinding versterkt de functie van Spaarndam als knoop. Dit zou kunnen door bus 14 vanuit Haarlem naar Spaarndam door te laten rijden naar station Halfweg-Zwanenburg.

Veenpolder met toekomst

Het veenweidegebied blijft open door de aanwezigheid van agrariërs. Voor agrarisch gebruik moet echter ontwaterd worden. Dit veroorzaakt inklinking van het veen en andere problemen. Je kunt zeggen dat in de veenpolder de functies tot elkaar staan als een kaartenhuis. Agrariërs verdienen geld met natuurbeheer en agrarische productie om een oud cultuurlandschap te bewaren, dat aantrekkelijk is voor landschapsgenieteners. Regels, bijvoorbeeld over waterhuishouding, houden dit fragiele evenwicht bij elkaar. Wordt één kaart weggehaald dan staat het hele kaartenhuis op omvallen.

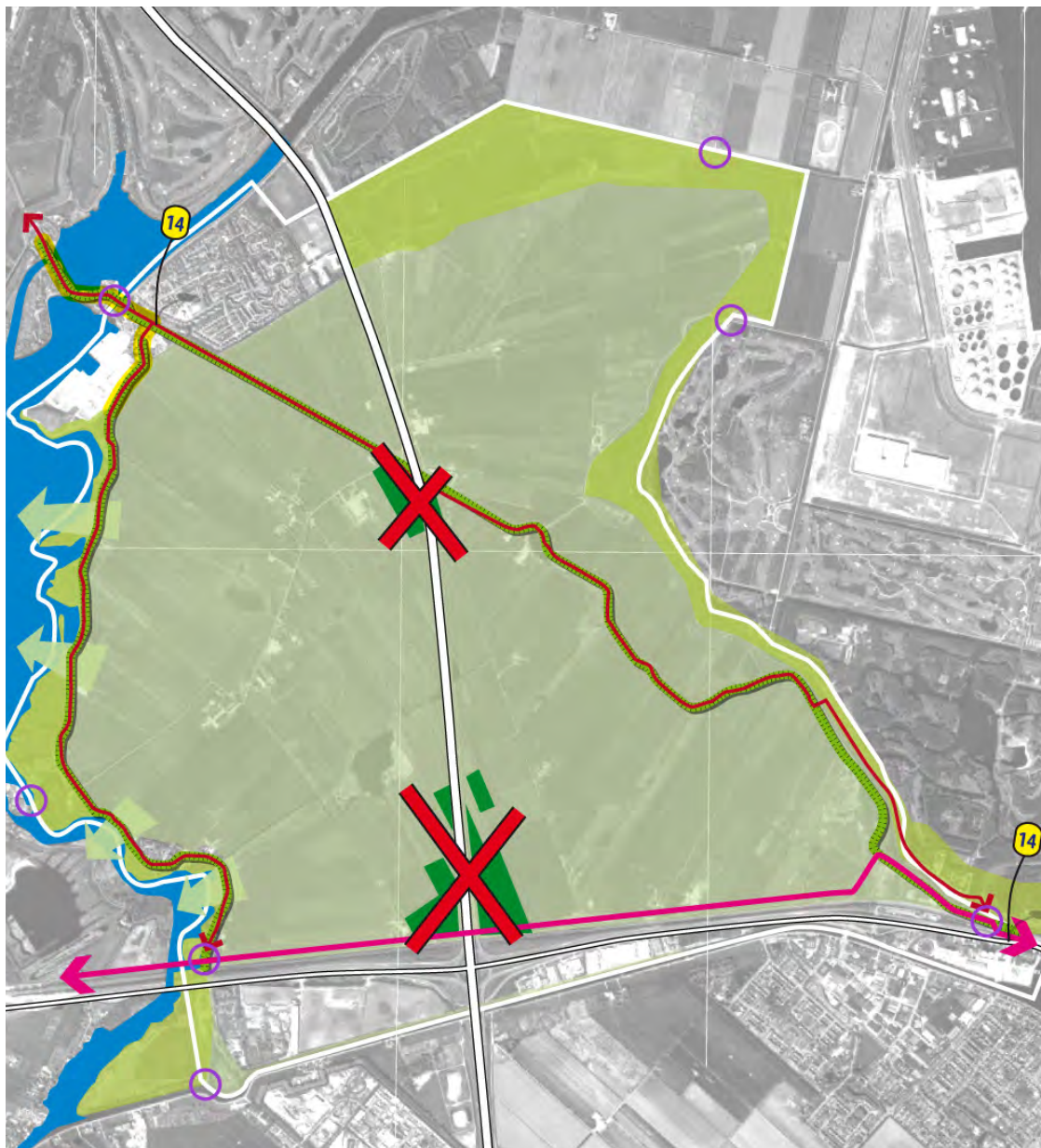
Voor het behoud van het landschap is het dan ook van belang dat agrariërs in het gebied een financieel gezond bedrijf hebben. Het open veenweidegebied in de Spaarndammerpolder wordt beheerd door reguliere agrariërs en gedeeltelijk door de Stichting Agrarische Bedrijven Spaarnwoude (SAS). Het SAS is afhankelijk van financiële steun van het recreatieschap. Voor de toekomst zullen andere financieringsbronnen gevonden moeten worden.

Uit onderzoek van STIVAS is gebleken dat een algehele structuurverbetering positief kan bijdragen. Ruil van gronden kan het agrarisch gebruik optimaliseren en de mogelijkheden voor een levensvatbare agrarische onderneming binnen de bestaande landschappelijke structuren beter benutten. Het kavelruilplan dat is gemaakt is bijna uitgevoerd.

Mogelijkheden voor particulier initiatief

De Spaarndammerpolder biedt ruimte voor ontwikkeling van agrarische bedrijven, mits passend binnen de karakteristieken van het veenweidelandschap. Nieuwe, niet agrarische functies in vrijkomende agrarische bebouwing zijn ook mogelijk mits ze passen binnen het kleinschalige en landelijke karakter van het gebied en een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de bufferzone. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van kleinschalige recreatie, educatie of landschapsbeheer zijn. Een voorbeeld kan een bed and breakfast in een voormalige boerderij zijn.





Doen

Versterken van routes en entrees



Heldere entrees en routing van buitenaf naar het gebied toe maken.



Maatregelen treffen om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen op de Lagedijk en de Spaardammerdijk, bijvoorbeeld door eenrichtingsverkeer in te voeren of verkeersremmende maatregelen nemen. Hierdoor wordt de route aantrekkelijker en veiliger voor langzaam verkeer. Langs de Lagedijk kan het losliggende fietspad ook doorgetrokken worden langs de rest van de dijk.



Versterken van het contrast tussen het droogmakerijen- en veenpolderlandschap door de natte voet langs de Inlaagdijk te versterken. Mogelijkheden hiervoor in relatie tot vogelwerende maatregelen in verband met Schiphol moeten onderzocht worden.



Waar mogelijk een relatie met het de Liede en de Mooie Nel maken door hoogopgaande beplanting lokaal weg te halen en toegankelijk de oevers te creëren.



Bevorderen van het open karakter van het gebied door beplanting in de polder zoveel mogelijk te verwijderen.



De fietssnelweg tussen Haarlem en Amsterdam landschappelijk en recreatief aantrekkelijk inrichten.



Buslijn 14 station Heemstede - station Haarlem - Spaarndam via het Kennemergasthuis doortrekken van Spaarndam naar station Halfweg-Zwanenburg.

Veenpolder met toekomst

- Het zoeken van nieuwe financieringsbronnen voor de landbouw

Bestaande visies en plannen

- Plannen rondom Fort Penningsveer
- Fietssnelweg tussen Amsterdam en Haarlem
- Beeldkwaliteitsplan voor de Inlaag- en de Verenigde Binnenpolder (in voorbereiding)



Boerenbedrijf in Spaarwoude



Boerenbedrijf in de Inlaagpolder



Spaarndam



Tuinen van West

6.4 Tuinen van West en Brettenzone

De ontwikkeling van stedelijke groengebieden

Korte kenschets

In het oosten van de bufferzone liggen twee stedelijk ingerichte groengebieden die samen de overgang tussen het stedelijke gebied van Amsterdam en de bufferzone vormen. Het gaat om de Tuinen van West en de Brettenzone. De haven van Amsterdam ligt op de achtergrond van de groengebieden.

Tuinen van West – landbouw en recreatie voor de stedeling

Het gebied van de Tuinen van West is een echt stadsrandgebied met een grote diversiteit aan kleinschalige functies van kassen tot sportvelden en van kleine weides tot opslagbedrijfjes. Landschappelijk gezien is er een afwisseling van strakke kleipolders met lanen van essen en stukjes veenweide. De dijken zijn de landschappelijke dragers en fungeren als natte natuurverbindingen. Het zijn sinds kort struinpaden voor wandelaars. Er zijn vier deelgebieden met elk hun eigen karakteristieken te onderscheiden: Osdorperbinnenpolder Noord, Osdorperbinnenpolder Zuid, Osdorperbovenpolder en Lutkemeerpolder. De Osdorperbinnenpolder Noord bestaat uit groene kamers die van elkaar gescheiden zijn

door laanbeplanting. De kamers geven ruimte aan verschillende recreatieve voorzieningen, zoals volkstuinten, sportvelden, een evenemententerrein en een park.

De Osdorperbinnenpolder Zuid en Osdorperbovenpolder zijn relatief open en kleinschalig agrarisch gebied. Hier wordt het open karakter van het landschap behouden en stadslandbouw gestimuleerd. Daarnaast trekt de Osdorperbinnenpolder Zuid veel weidevogels aan.

De Lutkemeerpolder is een open natuurgebied waar de historische droogmakerij centraal staat. Het gebied bestaat uit eilandjes die met bruggetjes over de sloten en het riet verbonden zijn. In dit gebied wordt ruimte gegeven aan natte natuur. Het maakt onderdeel uit van de natuurverbinding Groene AS. Aan de andere kant worden delen van het gebied als akkerland gehandhaafd om het oorspronkelijk karakter van de polder te behouden.



Zicht op Zwanenburg/Halfweg vanuit de Tuinen van West



Tuinbouw in de Tuinen van West

Brettenzone – beleving van een historisch landschap

De Brettenzone vormt sinds de dertiende eeuw de landroute tussen Amsterdam en Haarlem. Het is een groene scheg, die via het Westerpark, tot aan de Haarlemmerpoort Amsterdam in loopt. Het vormt ook een groene buffer tussen de haven en woongebieden.

Infrastructuur heeft hier altijd een grote rol gespeeld. De eerste grote infrastructuurlijke ingreep is de trekvaart geweest, daarna kwam het spoor en momenteel ligt er, naast het nog steeds in gebruik zijnde spoor, een drukke autoweg. Het is een gebied met een rijke geschiedenis. Er zijn in de loop van de jaren verschillende ruimtelijke en programmatische initiatieven geweest, maar deze zijn vaak maar half of helemaal niet uitgevoerd. Dit is nog steeds terug te zien in het landschap. De Brettenzone kenmerkt zich ook door natte natuur. Het is een belangrijke schakel voor de Groene AS in zowel noord-zuid- als oost-westrichting.

Vroeger liep de Spaarndammerdijk (onderdeel van de Zuider IJ-dijken) door de Brettenzone. Deze dijk werd in de loop van de dertiende eeuw aangelegd als bescherming tegen het buitenwater (het oude IJ). Grote delen zijn echter verdwenen ten behoeve van andere ontwikkelingen. De sporen van verschillende dijkdoorbraken zijn nog op meerdere plekken terug te vinden.

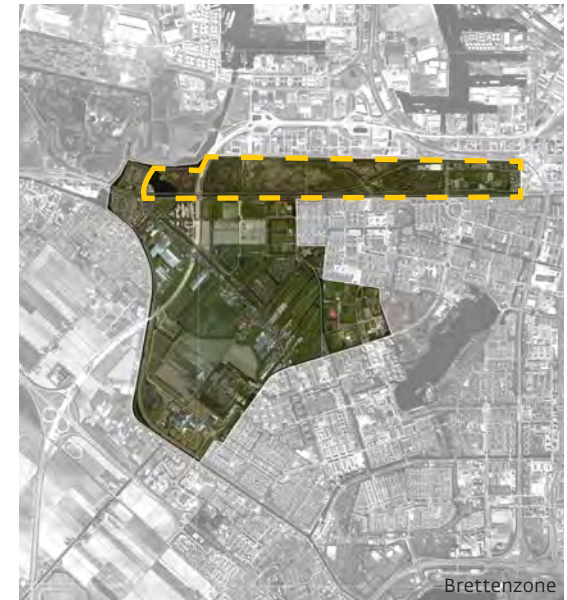
Toekomstperspectief

Het toekomstperspectief voor de Tuinen van West en de Brettenzone is een aantrekkelijk en divers stedelijk groengebied, met ruimte voor sport, recreatie, volkstuinen, stadslandbouw en beleefbare cultuurhistorie. Dit toekomstperspectief sluit aan bij de recreatieve behoeftes van de inwoners van Amsterdam volgens de Leefstijlatlas dagrecreatie (2012). Voor beide gebieden zijn door de gemeente Amsterdam plannen gemaakt met als doel ze recreatief te ontwikkelen en beter te verbinden met de stad. Deze plannen worden ondersteund in deze visie.

Versterken van routes en entrees

Nieuwe (vaar)verbindingen moeten zorgen voor een heldere routing vanuit de stad naar de Tuinen van West toe. Hierbij moet onder andere gedacht worden aan een verbinding met de verkleinde centrale markthallen. De producten kunnen hier als vanouds weer aangevaren worden met een tussenstop bij de pleinen van Nieuw-West. Ook daar kunnen streekproducten verkocht worden.

In de Brettenzone wordt een ontdekkingsroute vormgegeven, om de geschiedenis beter beleefbaar te maken. Het is een wandelroute die van oost naar west door het gebied slingert langs markante punten. In groter verband is dit de route tussen Velsen en Muiderberg. Deze route


















heeft een beslissende invloed gehad op de machtsverhoudingen in Nederland toen de Utrechtse haven Muiden in Hollandse handen viel. Daarnaast is er ook een fietsroute van oost naar west, de Brettenroute. Deze gaat waar mogelijk over het oude traject van de Spaarndammerdijk en is gekoppeld aan de hoofdroute van Amsterdam naar zee over de Zuider IJ-dijk. De IJ-dijkenroute is gemarkeerd door APPS-bordjes op cruciale plekken vanaf de Zeedijk in Amsterdam tot aan zee (Velsen). De fietssnelweg wordt aan de noordzijde van de Brettenzone aangelegd. Zij balanceert tussen de rand van de haven en de natuurscheg en zorgt daardoor voor een beleving van contrasten. De genoemde ontdekkingsroute, fietsroute en fietssnelweg zijn verbonden met het toekomstige station Halfweg-Zwanenburg. Dit station vormt een belangrijk knooppunt in de bufferzone die verschillende routes en landschappen met elkaar verbindt. Op verschillende plekken wordt de Brettenzone aangesloten op het recreatieve netwerk van de omgeving. De verkeersbundel trekvaart, spoor en Haarlemmerweg (N200) vormt een grote barrière vanuit de Brettenzone richting het zuiden. Om de verbinding van de Brettenzone met de Tuinen van West en met aanliggende woonwijken te verbeteren worden op twee plekken nieuwe fietsbruggen aangelegd: in het verlengde van de nieuwe noord-zuidverbinding van de

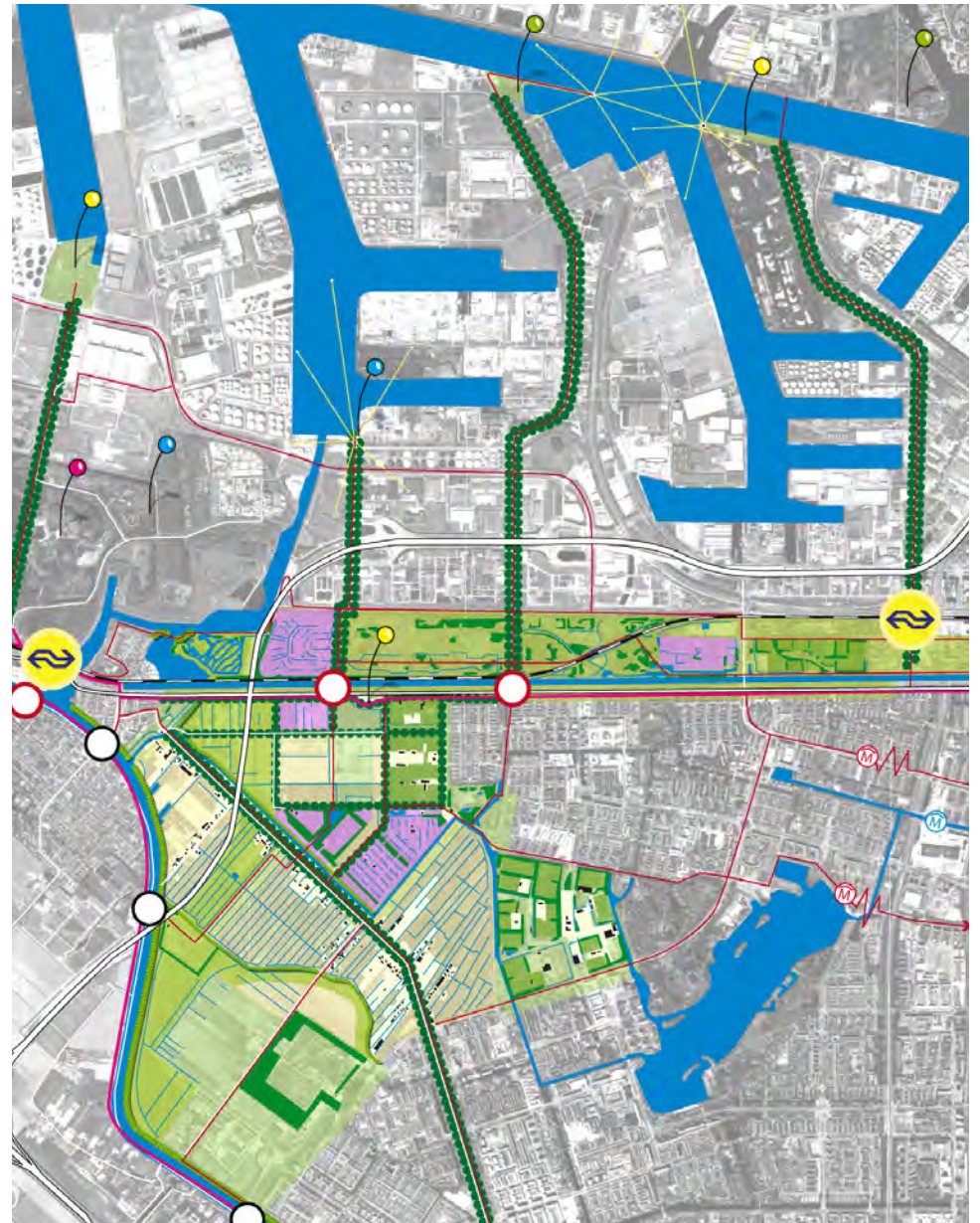
Haarlemmerweg naar de Osdorperweg in de Tuinen van West en ten noorden van het Eendrachtspark in Geuzenveld/Slotermeer. Ook de aansluiting richting het Westerpark wordt verbeterd door een groene fietsroute door het bedrijventerrein Teleport. Teleport draagt hieraan bij vanuit hun belang van een verbetering van de kwaliteit van het werkmilieu. De ambitie bestaat om de trekvaart in de Brettenzone weer bevaarbaar te maken voor recreatieve vaart en hiermee weer een doorgaande route via de Ringvaart naar Haarlem te creëren. Onderzocht moet worden of dit haalbaar is. De ontwikkeling van de trekvaart als vaarroute kan worden meegenomen bij de herontwikkeling van de N200. Deze weg ligt momenteel op een te lage dijk die moet worden verhoogd. Hierdoor komen ook de bruggen over de trekvaart hoger te liggen. De oversteekbaarheid van de trekvaart kan, gekoppeld aan dit project, ook verbeterd worden. Daarnaast wordt een vaarverbinding door de Tuinen van West voorgesteld. Deze verbindt de Ringvaart, via de Sloterplas, met de centrale markthallen en het centrum van Amsterdam.

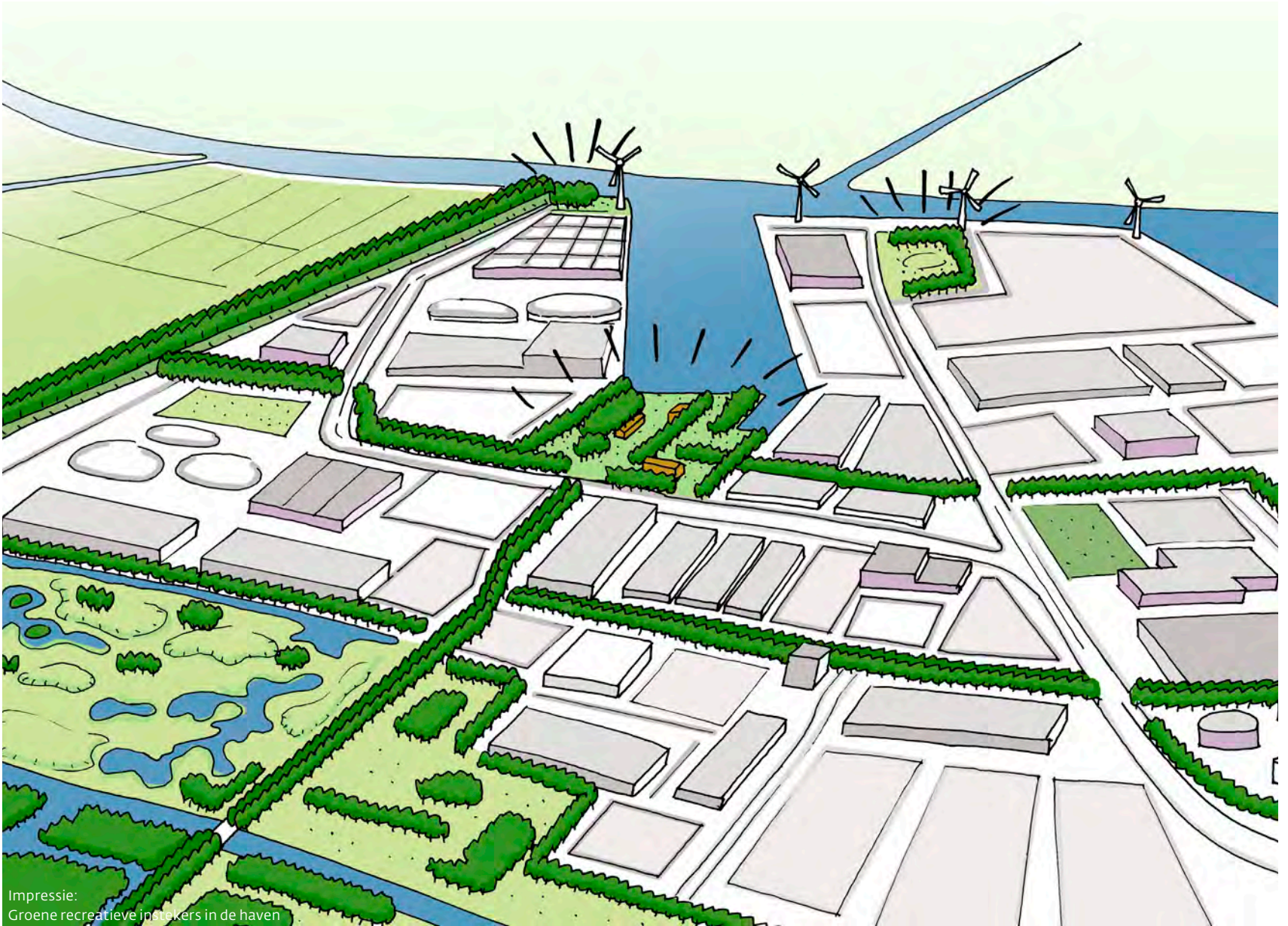
Aansluiting op een recreatieve haven

De recreatieve potentie van de haven kan beter worden benut. De haven is met zijn industriële drukte, grote kranen, silo's en boten een gebied dat de nieuwsgierigheid prikkelt. Het is nu echter deels ontoegankelijk en niet echt uitnodigend ingericht voor recreanten. Er zijn veel afgesloten terreinen door hoge hekken en er is geen aantrekkelijke routestructuur voor fietsers en wandelaars. Vanuit de bufferzone kan worden gezocht naar mogelijkheden om de haven en het omringende gebied beter op elkaar te laten aansluiten. Groene "instekers" naar attractieve punten verbinden de haven met de omgeving: de Oude IJ-polders, de Brettenzone en de overzijde van het Noordzeekanaal via de veerpont naar het Hembrugterrein. Deze groene instekers kunnen met elkaar verbonden worden door een secundair routenetwerk, zodat een rondje haven kan worden gefietst of gewandeld. Bedrijfsgebonden terreinen blijven afgesloten in verband met veiligheidsvoorschriften, maar het gebied kan wel veel meer uitnodigen door meer zichtbaar te maken wat voor werk er in de haven wordt verzet. Braakliggende terreinen kunnen toegankelijk worden gemaakt en tijdelijk worden ingericht als recreatieve plek met ruimte voor activiteiten en evenementen, zoals een huttenbouwwedstrijd, stadsstrandje of klein filmfestival.

Toekomstperspectief Tuinen van West en Brettenzone

	opgaand groen / bos		snelweg
	water		fietssnelweg
	laanstructuur		hoofdfietsnetwerk
	dijkstructuur		bestaande fiets overgang/tunnel
	groene insteek haven		ontbrekende fiets overgang/tunnel
	stadslandbouw		route centrale markthallen
	volkstuinen		station
	sportvelden		indicatie (recreatieve) ontwikkeling
	natte natuur		uitkijkpunt





Impressie:
Groene recreatieve insteekers in de haven

Windturbines als recreatieve beleving

Er zijn plannen om langs grote infrastructurele en landschappelijke lijnen in de haven windturbines te plaatsen. De industriële uitstraling van windturbines past heel goed bij het karakter van de haven en kan bijdragen aan het recreatieve medegebruik en de beleving van de haven. Een molen zou een recreatieve attractie kunnen vormen door bijvoorbeeld een uitkijkpunt te creëren in een windturbine. Daarnaast zou gekeken kunnen worden naar de mogelijkheden voor investering in de bufferzone.

Mogelijkheden voor particulier initiatief

Het recreatieve netwerk in de Brettenzone kan extra aantrekkingskracht krijgen door op strategische locaties de ontwikkeling van recreatieve voorzieningen toe te staan. Gedacht wordt bijvoorbeeld aan een recreatief punt bij de nieuwe brug richting de Tuinen van West of ten noorden van Geuzenveld aan een overhoek van de spoorlijn.

In de Tuinen van West, en dan specifiek in de Osdorperbovenpolder, in de Osdorperbinnenpolder-Noord en in beperkte mate in de Lutkemeerpolder, is ruimte voor stadslandbouw. Dit dient te passen in het kleinschalige karakter van het landschap. In de Osdorperbinnenpolder Noord is ook ruimte voor diverse kleinschalige recreatieve ontwikkelingen. Voorbeelden zijn een 'doeboerderij', een volkstuintencomplex,

nutstuinen evenementen, een natuurschaatsbaan en een theetuin. De Osdorperbinnenpolder Zuid staat vooral in het teken van de weidevogel. De aanwezige veehouderij staat ten dienste van dit doel. In de haven is ruimte voor het organiseren van tijdelijke activiteiten op de tijdelijk braakliggende en toegankelijk gemaakte terreinen.

Bestaande visies en plannen

- Masterplan Noordzeekanaalgebied
- Tuinen van West
- Brettenzone

Doen

Versterken van routes en entrees



Goede verbindingen tussen de Tuinen van West, de Brettenzone, Station Halfweg-Zwanenburg en Amsterdam realiseren (o.a. met de verkleinde centrale markthallen en langs de Osdorperweg).



Trekvaart als nieuwe vaarverbinding via de Ringvaart naar Haarlem (ontwikkeling koppelen aan de herontwikkeling van de N200). Vaarverbinding vanaf de Ringvaart door de Tuinen van West, via de Sloterplas naar de centrale markthallen en het centrum van Amsterdam



Fiets- en wandelinfrastructuur verbeteren. Aanleg van ontbrekende schakels in het wandelnetwerk van de belevingsroute. Twee fietsbruggen over de trekvaart voor een goede verbinding van de Brettenzone met de Tuinen van West en aanliggende woonwijken: in het verlengde van de nieuwe noord-zuidverbinding van de Haarlemmerweg naar de Osdorperweg in de Tuinen van West en ten noorden van het Eendrachtspark in Geuzenveld/Slotermeer.

Aansluiting op een recreatieve haven



Ontwerpend onderzoek naar groene recreatieve “instekers” vanuit het recreatiegebied en de Brettenzone.

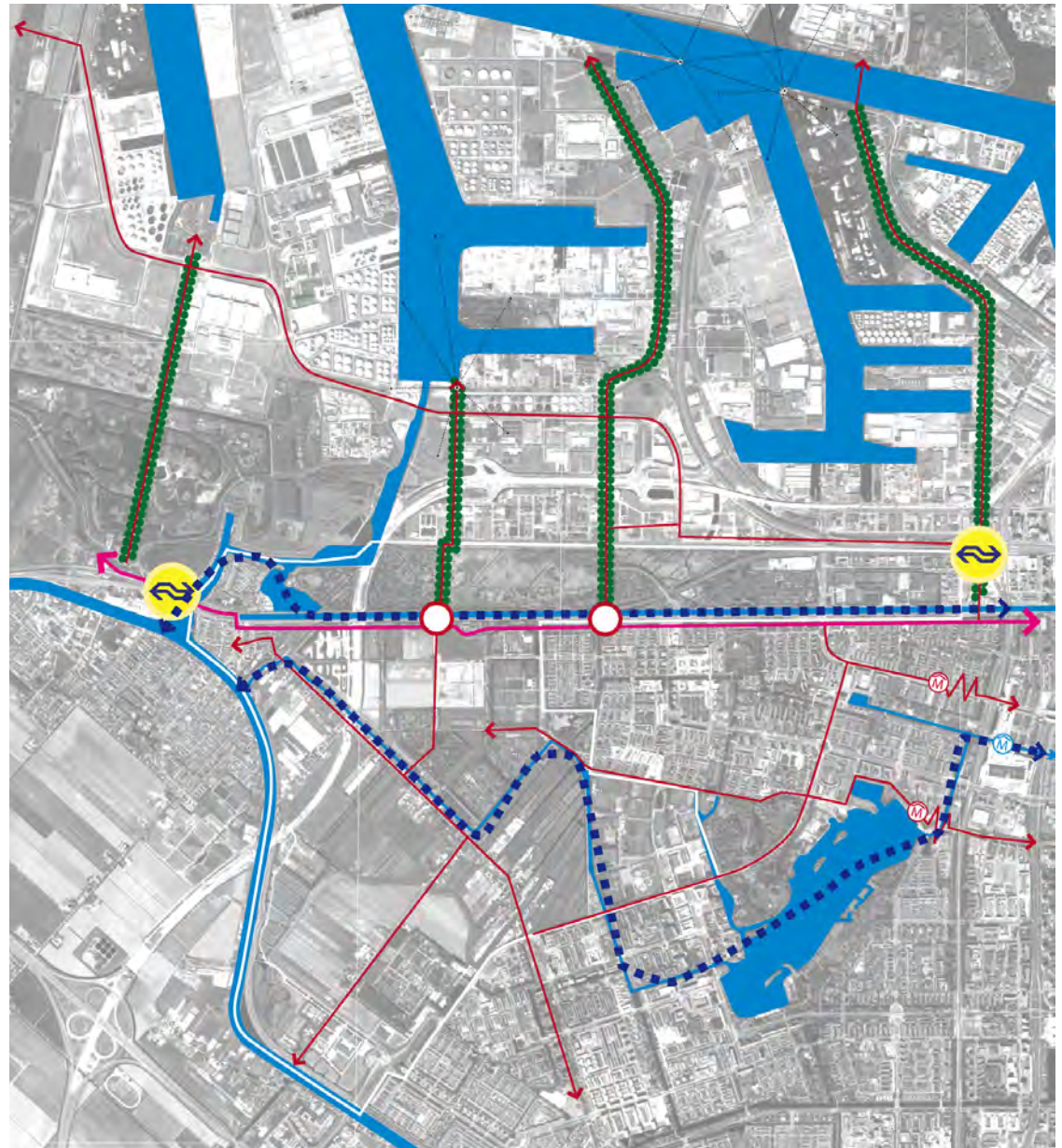


Secundair routenetwerk door de haven realiseren.

- Braakliggende terreinen in de haven inzetten voor tijdelijke recreatie en natuur.

Windturbines als recreatieve beleving

- Onderzoeken van mogelijkheden voor windmolens als recreatieve attractie en als de verdienmogelijkheid voor de bufferzone.





6.5 Haarlemmermeer-Noord

Vormgeven aan een bijzonder agrarisch kerngebied

Korte kenschets

Het deelgebied Haarlemmermeer Noord heeft een uitgesproken man-made karakter. Aan de basis van dit landschap ligt de rationele opzet van de 19^e eeuwse droogmakerij.

De Hoofdvaart en Kruisvaart verdelen de droogmakerij in vier kwadranten die alle op dezelfde wijze zijn verkaveld. Het poldergrid heeft een uiterst sobere landschappelijk inrichting. Het water ligt diep, de wegen zijn ingeplant en hebben een smalle berm.

De afwijkingen ontstaan aan de rand: in de zogenaamde Polderzoom. Het krommende verloop van de Ringvaart en venige landjes die door de Ringvaart zijn ingesloten zorgen hier voor onregelmatige vormen.

Aan de westkant van de Haarlemmermeer is een stuk 'oudland' ingepolderd. Dit veenweidegebied heeft een afwijkende uitstraling en grondgebruik ten opzichte van de rest van de polder. In dit gebied is de verstedelijkingsdruk op de lintstructuren hoog.

De Stelling van Amsterdam doorsnijdt de polderstructuur van de Haarlemmermeer als een autonome lijn in het landschap. De liniedijk met zijn beplanting en forten is prominent aanwezig in de Haarlemmermeer.

Het noordelijke deel van de Haarlemmermeer is in de afgelopen decennia ingrijpend veranderd. Schiphol ontwikkelde zich tot een luchthaven met 5 banen en er zijn vele infrastructuurlijnen, bedrijfsterreinen en woonwijken aangelegd. Het gebied rondom de vijfde baan is nog steeds in gebruik voor de akkerbouw. Kenmerkend is hier de grote openheid. In de westflank van de droogmakerij is geïnvesteerd in de ontwikkeling van een parklandschap met onder andere De Groene Weelde en het Haarlemmermeerse Bos. Ook zijn rondom Schiphol delen van het Groene Carré gerealiseerd. In aanzet vormen zij een groen recreatief netwerk dat uitloopgebieden bij de kernen met elkaar verbindt. Enkele schakels ontbreken echter.

Toekomstperspectief

In het toekomstperspectief voor Haarlemmermeer-Noord wordt ingezet op een bijzonder agrarisch kerngebied, waarin de inrichting en de agrarische teelten zijn afgestemd op het functioneren van Schiphol. Het poldergrid krijgt een opwaardering met nieuwe routes voor langzaam verkeer en smalle ecologische oevers langs waterlopen. De routes hebben naast een recreatieve betekenis ook een betekenis voor het woonwerkverkeer van Schiphol. De voorzieningen voor vliegtuigspotters krijgen meer allure onder andere door de ontwikkeling van een



Haarlemmermeer



Ruiters op de IJweg - Hoofddorp

Toekomstperspectief Haarlemmermeer-Noord



opgaand groen / bos



laanstructuur



dijkstructuur



akkerbouw



veenweide landschap



golfbaan



hoofdfietsnetwerk



bestaande fiets overgang/tunnel



ontbrekende fiets overgang/tunnel



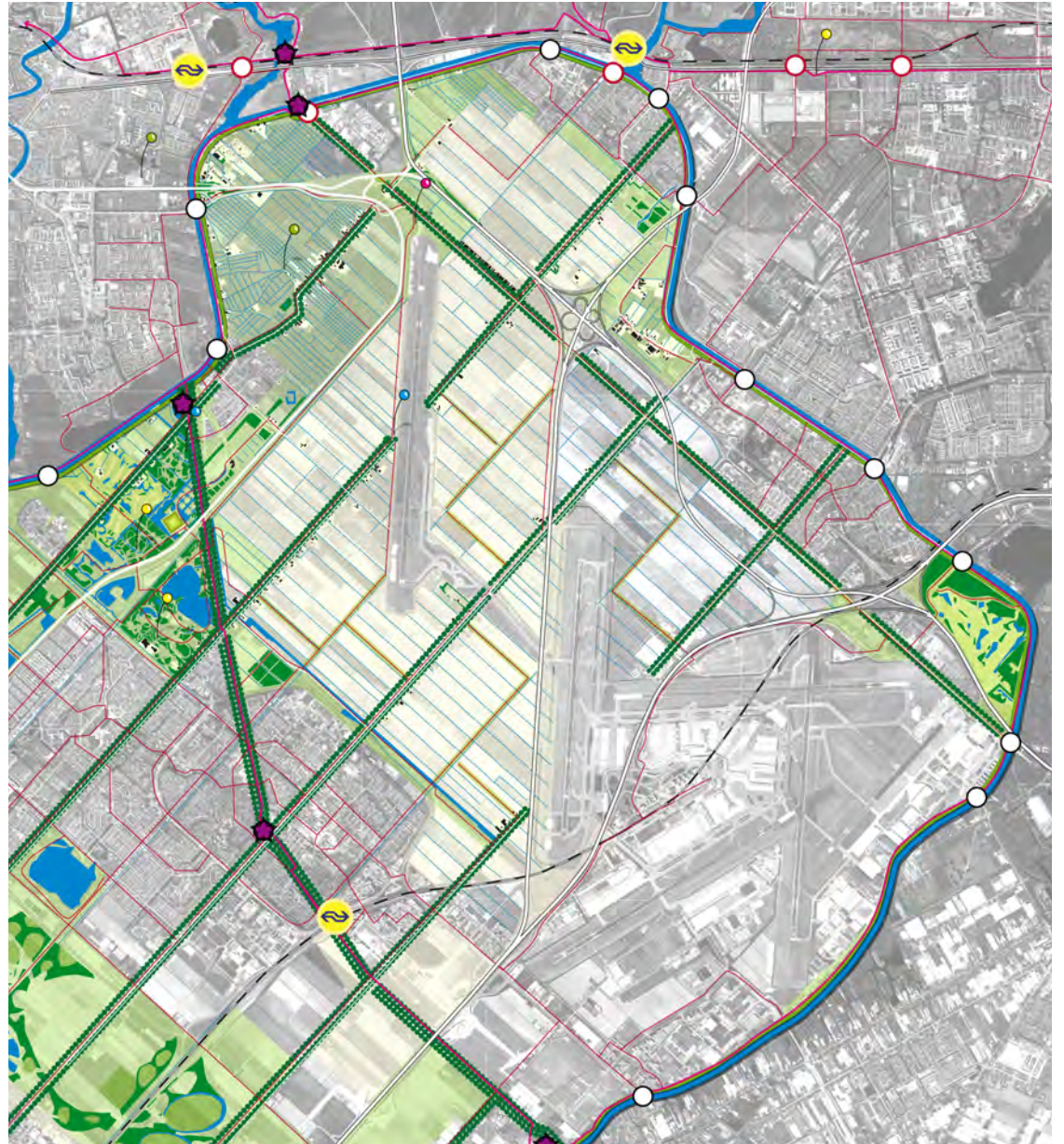
station

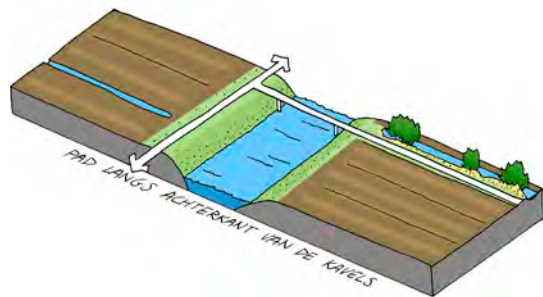


indicatie (recreatieve) ontwikkeling

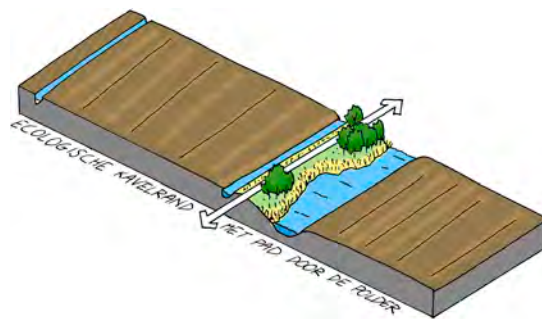


fort van de Stelling van Amsterdam





Profiel:
Fietspad langs de achterkant van de kavels



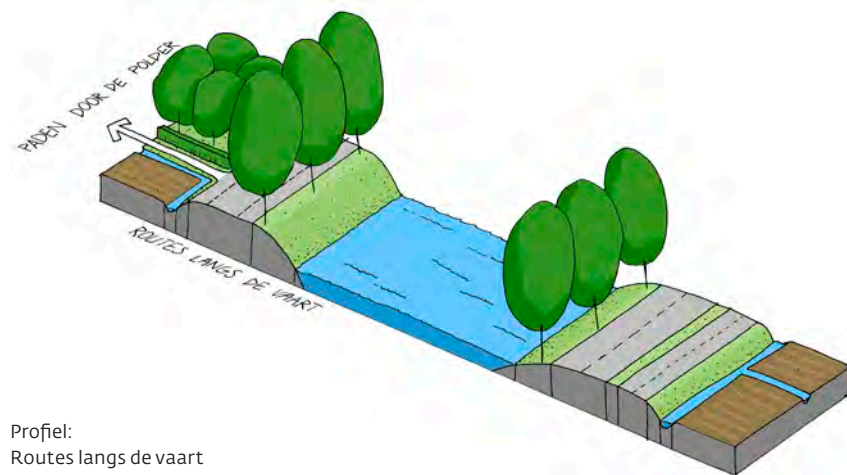
Profiel:
Ecologische kavelrand met fietspad door de polder

recreatieve strip langs de zuidwestrand van de vijfde baan.

Voor het 'Oudland', ofwel het veenweidegebied dat is ingepolderd in de Haarlemmermeer bestaat de opgave uit het behouden van de karakteristieke verkaveling, de graslanden, en cultuurhistorische relicten als de eendenkooi en het historische lint langs de Kromme Spieringweg. Om het open polderlandschap op de fiets of wandelend te beleven moet worden voorkomen dat doorzichten langs de Vijfhuizerdijk (de Ringdijk) en het lint van de Kromme Spieringweg dichtslibben. Om het verdichten van de linten tegen te gaan en het transformeren van agrarische bedrijven in goede banen te leiden zou een beeldkwaliteitsplan opgesteld kunnen worden dat hiervoor richtlijnen geeft. De intensiever gebruikte gebieden aan de randen van de Haarlemmermeer bieden ruimte voor groen en intensieve recreatie.

**Versterken van routes en entrees:
opwaardering van het poldergrid**

De opwaardering van het poldergrid bestaat uit het aanvullen van de beplanting langs de noord-zuidwegen, onder ander door boomweides tussen de boerderijen. In oost-westrichting worden op een aantal kavelgrenzen routes voor langzaam verkeer voorgesteld, gecombineerd met een natuurvriendelijke oever met verspreid



Profiel:
Routes langs de vaart



Impressie:
Omvorming agrarisch erf

wat opgaande beplanting. Het aangevulde routenetwerk biedt mogelijkheden voor wandelaars, fietsers, skeeleraars en ruiters om nieuwe circuits te maken, om zo de polder nog beter kunnen beleven. Dit aanvullende routenetwerk sluit aan bij de recreatieve behoeftes van de inwoners van Haarlemmeer volgens de Leefstijlatlas dagrecreatie (2012). Deze routes vereisen niet dat het in een keer aangelegd moet worden, verbindingen tussen de lanen kunnen een voor een worden gerealiseerd.

Ook maakt het routenetwerk de werkgebieden rond Schiphol beter bereikbaar voor fietsers, waardoor het een rol kan vervullen in het woon-werkverkeer. Hiervoor zijn de aansluitingen op het terrein van Schiphol via de Sloterweg, de Kruisweg en de Oude Haagseweg belangrijke aandachtspunten.

Voor goede aansluitingen van het routenetwerk op de gebieden buiten de Haarlemmermeerpolder kunnen onder andere entrees worden gemaakt bij Vijfhuizen, Fort aan de Liede en Zwanenburg. Bij Zwanenburg is nu een fietsbrug naar de Tuinen van West in aanbouw en een naar station Halfweg-Zwanenburg. Een fietsbrug brug over de Ringvaart bij Fort aan de Liede kan zorgen voor goede aansluitingen met station Haarlem Spaarnwoude en zou een meerwaarde hebben voor de totale werking van de bufferzone. De Vijfhuizerdijk zelf zou op termijn afgewaardeerd moeten worden naar recreatief verkeer en ontsluitingsverkeer.

Grondgebruik afstemmen op Schiphol

Voor het gebruik van dit deel van de bufferzone brengt het functioneren van Schiphol bijzondere eisen met zich mee. In de eerste plaats is het van belang dat het gebied onaantrekkelijk is voor ganzen. Dit kan door de keuze van de teelten, verstoring en de aanleg van kleine boselementen die gunstig zijn voor het leefgebied van roofdieren. Direct onder de landingsbanen zouden extensieve energieteelten kunnen worden toegepast die onaantrekkelijk zijn voor ganzen, zoals olifantsgras, snijmaïs, en koolzaad, of juist heel intensieve sierteelten.

Ook verstoring zorgt voor een minder aantrekkelijk gebied voor ganzen. Dit pleit voor een fijnmaziger opzet van het routenetwerk. De wenselijke boselementen waar de vos een schuilplaats kan vinden, kunnen worden gekoppeld aan de voorgestelde natuurvriendelijke oevers in dwarsrichting. De natuurvriendelijke oevers vormen geen grote aaneengesloten watervlakken, en zijn zelf dus niet interessant voor grote groepen ganzen. Bijzondere kansen zijn er voor vliegtuigspotters. Veel mensen voelen zich tot Schiphol en het vliegverkeer aangetrokken. Vliegtuigspotten is dan ook een unieke attractie in de Haarlemmermeer die meer ontwikkeld kan worden. Het is mogelijk om vanaf de gekantelde kavels langs de Kruistocht vliegtuigen te spotten, maar dat

is nu nog geen aantrekkelijke plek. Een grote potentie als spotplek heeft de zuidwestkant van de vijfde baan vanaf de IJweg. Deze rand kan worden ontwikkeld tot een recreatieve strip met bijvoorbeeld een horecaplek aan de kopse kant van de IJweg.

Mogelijkheden voor particulier initiatief

De mogelijkheden voor particuliere initiatieven liggen vooral op het vlak van innovatieve akkerbouw in samenwerking met Schiphol. Ook zouden kleinschalige attracties op boerenerven mogelijk gemaakt moeten worden, zoals verkoop aan huis of zorgboerderijen. De linten bieden nog ruimte om aanvullende beplanting aan te leggen langs de weg.

Voor de omvorming van agrarische erven naar meer bedrijfsfuncties moeten beeldkwaliteitsregels worden opgesteld, zodat erven blijven passen in het karakteristieke beeld van de polder.

Er is ruimte voor nieuwe recreatieve voorzieningen en evenementen in de meer intensiever gebruikte gebieden van de Haarlemmermeer, zoals in het Haarlemmermeerse Bos en de Groene Weelde. Kleinschalige horeca kan gekoppeld worden aan de gekantelde kavels in Buitenschot, bij de spottersplekken en in de Plesmanhoek. Bij de laatste wordt informatie gegeven over de oude teelten die er verbouwd worden. De forten van de Stelling van Amsterdam

kunnen worden geëxploiteerd, mits het om een openbare functie gaat en rekening wordt gehouden met de cultuurhistorische en landschappelijke context.

Bestaande visies en plannen

- Ontwerp Structuurvisie Haarlemmermeer
- Het Groene Carré
- Omlegging A9 bij Badhoevedorp
- Masterplan Spaarnwoudertocht
- Strategische reserve Schipholgebonden dan wel regionaal bedrijventerrein (Structuurvisie Noord-Holland 2040)
- Gebiedsvisie Schipholdriehoek
- Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS)

Doen

- Het maken van een beeldkwaliteitsplan om het verdichten van de linten tegen te gaan en het transformeren van agrarische bedrijven in goede banen te leiden.

Versterken van routes en entrees: opwaardering van het poldergrid



Meer samenhang in groenstructuur door doorgaande route voor diverse vormen van langzaam en recreatief verkeer.



Netwerk compleet maken met nieuwe verbindingen door de akkers gekoppeld aan natuurvriendelijke oevers met verspreide opgaande beplanting.



Aansluitingen naar de overzijde van de Ringvaart maken voor langzaam verkeer.



Vijfhuizerdijk recreatief aantrekkelijk maken.



Stimuleren van erfbeplanting op boerenerven en andere functies in het buitengebied.



Ontwikkeling publiek Fort aan de Liede als entree naar de - Haarlemmermeer en relaties met de gebieden aan de overzijde van de Ringvaart.

Grondgebruik afstemmen op Schiphol



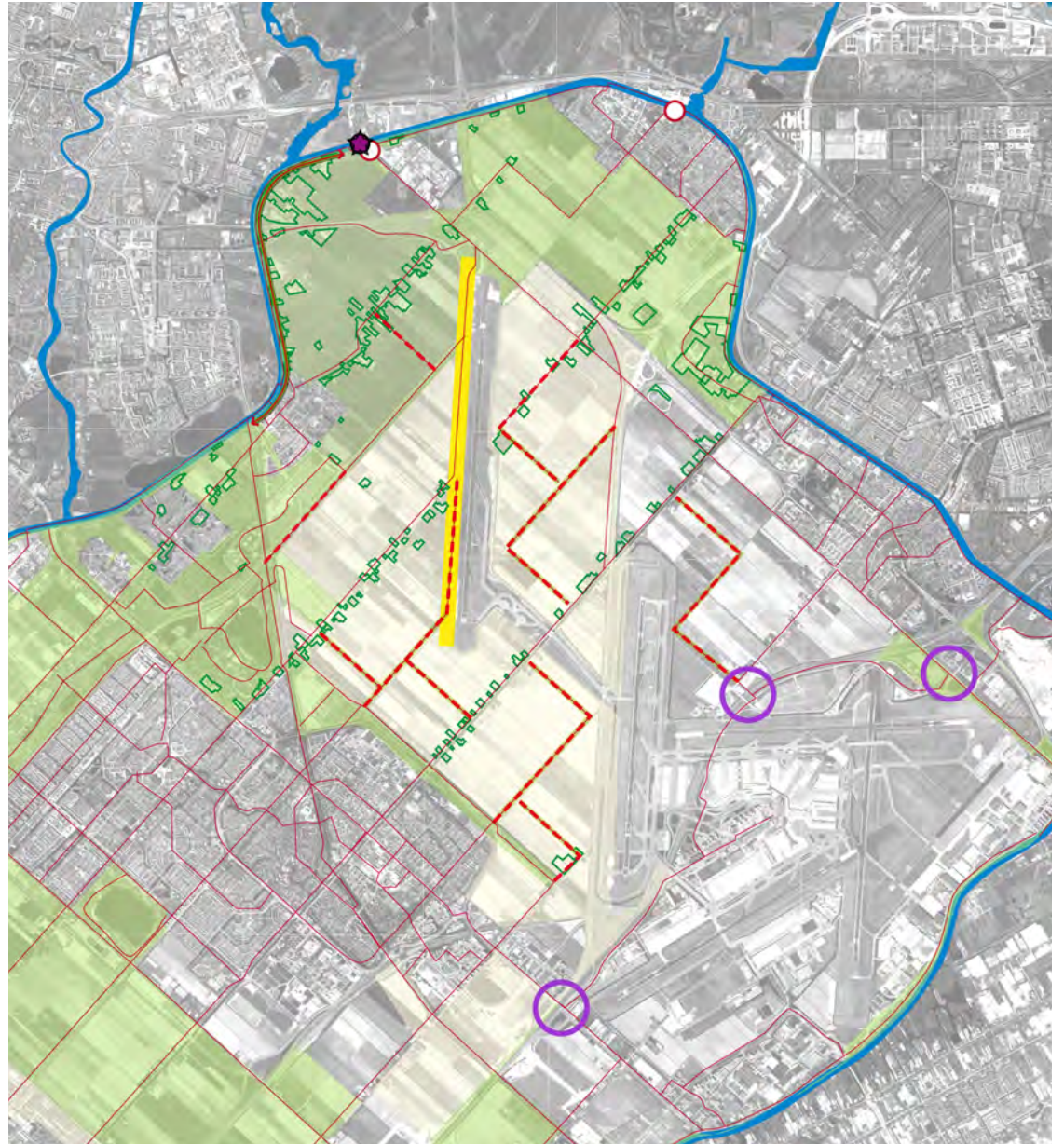
Meer allure geven aan de inrichting van de vliegtuigspotplekken bij Schiphol.
Beste spottersplaats opwaarderen tot attractie met horeca.

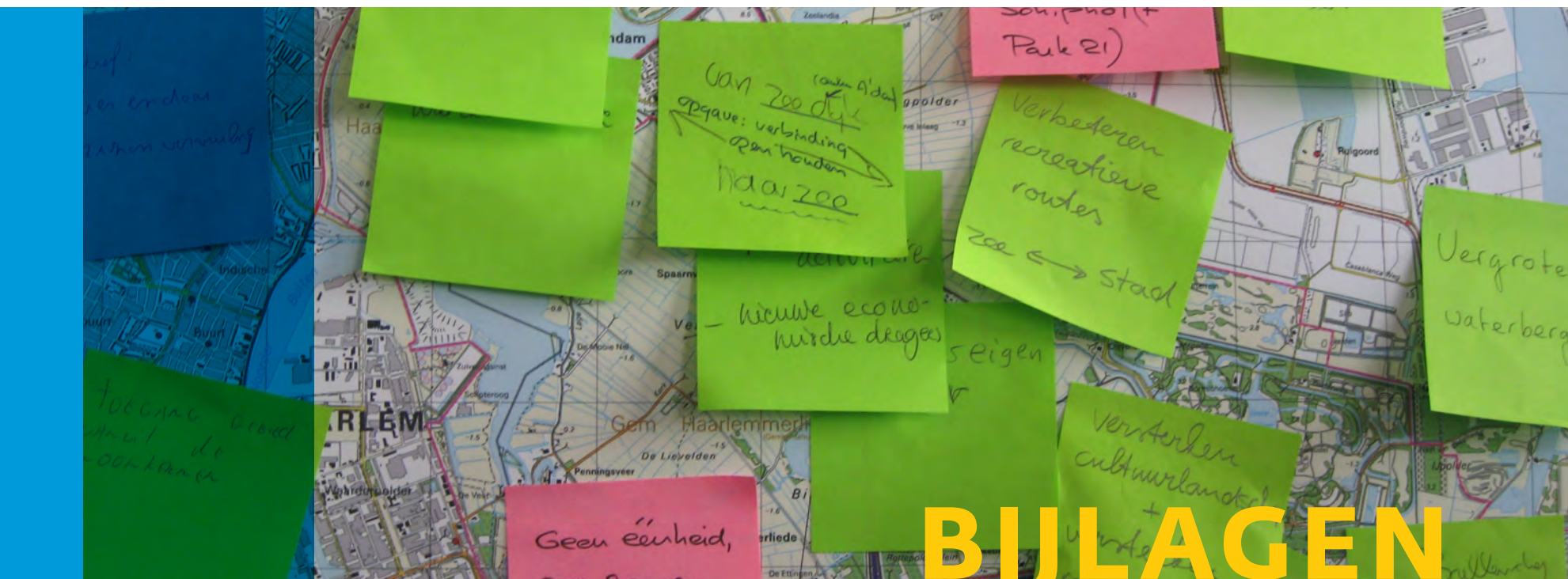


Afstemmen van teelten op het functioneren van Schiphol vanuit een totaalstrategie.



Ontwikkelen van heldere entrees van het Schipholterrein voor langzaam verkeer.





BIJLAGEN

Bronnenlijst

Betrokken instanties:

- ANWB (Dhr. Droogers)
- Dienst Landelijk Gebied (Dhr. Veldkamp en Dhr. Pieters)
- Haven Amsterdam (Dhr. Poelsma en Mevr. Van den Beuken)
- Hoogheemraadschap van Rijnland (Mevr. Huigens)
- Kamer van Koophandel (Mevr. Van Halen)
- KCAP (Dhr. Christiaanse)
- Land- en Tuinbouw Organisatie Haarlemmermeer (Dhr. Koeckhoven)
- Land- en Tuinbouw Organisatie Noord-Holland (Dhr. Mooij)
- Landschap Noord-Holland (Mevr. Dosker en Dhr. Visbeen)
- Ondernemersvereniging Spaarndam e.o (Mevr. Van der Geest)
- Recreatie Noord-Holland (Dhr. Riesener)
- Schiphol (Dhr. Schaafsma)
- Staatbosbeheer (Mevr. Horlings)
- Stichting Agrarische bedrijven Spaarnwoude (Dhr. Visser)
- Waternet (Dhr. Dijkdrenth)

Literatuur:

- *Bufferzone A'dam-Haarlem: Verslag schetsschuit 12 januari 2009*, Dienst Landelijk Gebied (2009).
- *Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam*, Gemeente Amsterdam (2011) Amsterdam: Drukkerij Callf & Meischke.
- *Structuurplan Haarlem 2020*, Gemeente Haarlem (2005) Haarlem: Top Service.
- *Voorontwerp Structuurvisie Haarlemmermeer 2030*, Gemeente Haarlemmermeer (2011).
- *Visie op recreatie en natuur in Haarlemmermeer Noord-West: een zoekstudie voor Haarlemmermeêr Groen*, Gemeente Haarlemmermeer (2004).
- *Strategische toekomstvisie: Verbindend groen*, Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (2009).
- *Structuurvisie Velsen 2015*, Gemeente Velsen (2005).
- *Agrarisch structuuronderzoek Haarlemmermeer*, Grontmij (2011) Alkmaar: Grontmij.
- *Economische visie Spaarnwoude, Haarlemmerliede en omgeving*, Kamer van Koophandel (2011).
- *Recreatie om de stad: vraaggericht en kosteneffectief*, Kenniscentrum Recreatie (2009) Den Haag: Kenniscentrum Recreatie.
- *Op het Scherp van de Snede Resultaten Veldatelier Halfweg*, Landschap Noord-Holland, DS landschapsarchitecten en Wingender Hovenier Architecten (2010).
- *De kracht van het Landschap: Streefbeeld 2040 en Actieprogramma 2020 voor het Metropolitane Landschap*, Metropoolregio Amsterdam (2007).
- *De transformatie van Spaarnwoude: verslag workshop*, NVTL Het metropolitane park (2010) Amsterdam: NVTL.
- *Leidraad Landschap en Cultuurhistorie: ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit*, Provincie Noord-Holland (2010). Haarlem: Thieme GrafiMedia Groep.
- *Stad en land, in balans: Agenda Recreatie en Toerisme 2008-2011*, Provincie Noord-Holland (2008) Haarlem: Thieme GrafiMedia Groep.
- *Structuurvisie Noord-Holland 2040: Kwaliteit door veelzijdigheid*, Provincie Noord-Holland (2011).
- *Waterplan 2010-2015 Provincie Noord-Holland: Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren*, Provincie Noord-Holland (2009).
- *De leefstijlatlas dagrecreatie voor de provincie Noord-Holland*, The SmartAgent Company (2012). Amersfoort: The SmartAgent Company.
- *Stadsdeel Nieuw-West*, website Tuinen van West: <http://www.nieuwwest.amsterdam.nl/@308993/pagina/>, april 2012.



Colofon

Ruimtelijke visie voor de bufferzone Amsterdam - Haarlem

Uitgave

Provincie Noord-Holland, in een coproductie met de gemeente Amsterdam, gemeente Haarlem, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Velsen

Projectteam

Corine Meijer (projectleider - Provincie Noord-Holland)
Sara Schreuder (projectondersteuner - Provincie Noord-Holland)
Anne Könst (landschapsarchitect - Provincie Noord-Holland)
Jurjen Tjarks (stedebouwkundige - Provincie Noord-Holland)
Berdie Olthof (landschapsarchitect - Feddes-Olthof landschapsarchitecten)
Yoran van Boheemen (landschapsarchitect - Feddes-Olthof landschapsarchitecten)
Durk de Vries (landschapsarchitect - Grontmij)

Projectgroep

Provincie Noord-Holland: Paul de Ron, Paul Veldhuis, Jacqueline Bouwmans, Mathea Mevissen, Ivon Soldaat
Recreatie Noord-Holland: Henk Wijkhuisen, Miriam Brouwer
Gemeente Amsterdam: Ed Buijs, Pieter Boekschoten
Gemeente Haarlem: Monique Selten, Martijn Dekker,
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude: Michel Driessen
Gemeente Haarlemmermeer: Annemarie Lodder, Alex Jansen
Gemeente Velsen: Jacques Warmerdam, Thea Olivier

Haarlem, 25 april 2012

Dit document is een gezamenlijke uitgave van de volgende partijen:



Haarlem



Bijlage B

Samenvatting Spaarnwouden en Meerpolders

Waarom deze visie?

Het beschermingsregime van de bufferzones vanuit het rijk is vervallen. Tegelijkertijd staat de financiering en het beheer van het landschap onder druk en hebben agrariërs het moeilijk om het hoofd boven water te houden. Nieuwe vormen van landschapsbeheer en financiering zijn noodzakelijk. Daarnaast is de nabijheid van aantrekkelijke landschappen een belangrijke factor voor het leef- en vestigingsklimaat van een stad (zowel wonen als bedrijvigheid). In toenemende mate speelt de landschappelijke context, het Metropolitane Landschap, een rol in de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam. Ondertussen zorgt de groei van de Metropoolregio Amsterdam ook voor voortdurende druk op de bufferzone.

Een visie vanuit provincie en gemeenten is dus noodzakelijk om de bufferzone toekomstbestendig te maken. Uitgangspunt blijft vigerend beleid zoals vastgelegd in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

Ruimtelijke opgaven

Vanuit de analyse van het gebied is een aantal hoofdoggaven naar voren gekomen:

- Contrast tussen stad en ommeland + meer ruimtelijke samenhang
Er ligt een grote stedelijke druk op het gebied in de vorm van zowel projecten als reserveringen. Daarnaast versnipperd een aantal stedelijke functies het gebied. Om antwoord te geven aan deze stedelijke druk en ruimtelijke samenhang te creëren kunnen krachtige landschappelijke elementen opgepakt en versterkt worden.
- Verbetering recreatieve aanbod en toegankelijkheid
Er is sprake van een blijvende groei van de bevolking in de MRA. Dit betekent een toenemende vraag naar recreatieve mogelijkheden. Het aanbod moet aansluiten op de behoefte, zowel in aantal als vorm.
De bereikbaarheid van de bufferzone als recreatief gebied kan verbeterd worden op verschillende niveaus, zowel voor de auto, fiets als lopend vanuit de stadsranden.
- Agrarische vernieuwing
Agrariërs zijn de beheerders van het landschap. Om levensvatbaar te blijven hebben zij verschillende mogelijkheden: schaalvergroting, intensivering, modernisering en verbreding. De ruimtelijke weerslag van deze ontwikkelingen is belangrijk te onderzoeken. Hoe kunnen deze ontwikkelingen samen gaan met de ontwikkeling van landschappelijke activiteiten en recreatieve mogelijkheden?
- Versterking van de EHS en de weidevogelleefgebieden versus het LIB.
- Het creëren van meer waterberging

Ruimtelijke uitgangspunten

Op basis van de analyse en opgaven is een aantal ruimtelijke uitgangspunten opgesteld. Deze worden vertaald in het raamwerk en de deelgebieden:

- Wederzijds profijt
Groengebieden dragen sterk bij aan de kwaliteit van het woon- en vestigingsklimaat. Andersom geeft de nabijheid van stedelijke gebieden ook kansen voor economische dragers in groengebieden (van golfterrein tot recreatieve potentie Schiphol en haven) en het zoeken naar mogelijkheden voor functiecombinaties. Om het wederzijds profijt goed te kunnen bedienen zijn een goede (lange) routestructuur en heldere entrees nodig.
- Eenheid in verscheidenheid
De eenheid in de landschappelijke ondergrond van de verschillende bufferzones is een uitgangspunt voor de visie. Er is aandacht voor de grote ruimtelijke verbanden, waarbij onder andere gedacht moet worden aan het samenspel tussen de droogmakerijen en de veengronden. De verscheidenheid ligt in de recreatieve mogelijkheden van deze bufferzone. Het unieke grootstedelijke karakter wordt benut. Deze bufferzone leent zich ten opzichte van de overige delen van Metropolitane Landschap voor grootschalige en intensieve recreatieve voorzieningen.
- Onderscheid tussen landschappelijk raamwerk en gebruiksruiden
- Hoofdzonering
Binnen de bufferzone wordt een hoofdzonering toegepast (voortgang van de huidige aanzet). Aan de randen is recreatie het hoofdgebruik, en het midden is een uitgespaard cultuurlandschap, waar recreatie medegebruik is.
- Onderverdeling in vijf deelgebieden

Landschappelijk raamwerk

Voor de bufferzone is een landschappelijk raamwerk gemaakt. Dit raamwerk is de constante van de bufferzone, waar een publieke verantwoording op rust. Binnen het landschappelijk raamwerk, tussen de landschappelijke structuren, liggen de "flexibele" gebruiksruimten. Hierbinnen is ruimte voor particuliere ontwikkelingen.

Het landschappelijk raamwerk bestaat uit de volgende 4 bouwstenen:

- Waterstructuur
Recreatieve verbindingen op 3 niveaus
- Groenstructuur
Karakteristieke beplantingen per gebied: natuur- en bosterreinen en lijnvormige beplantingen
- Routenetwerk en infrastructuur
Landschappelijke lijnen als langeafstandsroutes, entrees, autobereikbaarheid vanuit de randen
- stellingzone en dijken
Dijken als doorgaande lijnen in het landschap, forten als recreatieve knooppunten

Uitwerking deelgebieden

De visie voor de lange termijn is verder uitgewerkt in deelgebieden. De deelgebieden geven richting aan ontwikkelingen en houvast voor sturing van verschillende activiteiten, zowel van overheidspartijen als particulieren.

- Oude IJ-polders
Dit deelgebied beslaat een groen recreatiegebied dat bestaat uit verschillende landschappelijke eenheden. Dit principe wordt voortgezet, waarbij de nieuwe ontwikkelingen de landschappelijke eenheden waar zij in liggen versterken. Het zwaartepunt voor mogelijkheden van nieuwe, recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden voor particulier initiatief ligt in een zone langs het Noordzeekanaal. In de Houtrakpolder dient bij nieuwe ontwikkelingen rekening te worden gehouden met omkeerbaarheid van deze ontwikkelingen in verband met de mogelijke uitbreiding van de haven.
Verder is voor dit deelgebied een heldere routing en het creëren van duidelijke entrees van belang. Overheden dragen hiervoor de verantwoordelijkheid. Lange recreatieve verbindingen brengen samenhang in het gebied.
In het kader van efficiënter beheer en verbetering van de recreatieve beleving worden overbodige paden weggehaald (grotere beheerseenheden), wordt een hiërarchie in de padenstructuur aangebracht (verhard – onverhard) en wordt een omvorming naar duurzame vegetatie voorgesteld.
- De oostrand van Velsen en Haarlem
In dit deelgebied gaat het hoofdzakelijk over het creëren van goede verbindingen vanuit de stadsranden naar de bufferzone. Daarnaast speelt de Stelling van Amsterdam een belangrijke functie in dit deelgebied. Er wordt ingezet op de herkenbaarheid van de Stelling als structuur in het landschap en als doorlopende route. Binnen deze route fungeren de forten als openbare recreatieve functies. Ook het recreatieve gebruik van het water kan worden versterkt door meer watergerelateerde voorzieningen toe te voegen en de routestructuur uit te breiden. De ruimte voor particulier initiatief ligt in dit deelgebied bij de ontwikkeling van de forten en van watergerelateerde voorzieningen.
- Spaarndammerpolder
Hoofdzaak is in dit gebied het behoud van de veenweidepolder. Binnen dit historische landschap moeten levensvatbare agrarische bedrijven kunnen floreren. Grondruil kan in een optimalisering van het agrarische gebruik voorzien. Het kavelruilplan van Stivas is bijna uitgevoerd. Daarnaast is vanuit particulier initiatief kleinschalige recreatie, educatie en landschapbeheer mogelijk (vb. een bed & breakfast in een voormalige boerderij).
- Tuinen van West en Brettenzone
Dit deelgebied bestaat als het ware uit twee delen: de Tuinen van West, waar stadslandbouw het karakter bepaalt, en de Brettenzone, waarbij het gaat om een natuurscheg. Het deelgebied wordt verbonden met zowel de stadsrand van Amsterdam (stadslandbouw – stedelijke markthallen) als met de haven. Hierbij wordt de recreatieve potentie van de haven benut, zonder de havenactiviteiten te verstoren (vb. gebruik maken van braakliggende terreinen voor tijdelijke activiteiten). Verder wordt aangesloten bij de bestaande plannen voor deze gebieden.
- Haarlemmermeer-Noord
Haarlemmermeer-Noord bestaat uit een agrarisch kerngebied en de zogenaamde polderzoom. In de polderzoom wordt antwoord gegeven aan de verstedelijkingsdruk. In het agrarisch kerngebied wordt het grondgebruik afgestemd op het functioneren van Schiphol. Dit kan onder andere door de keuze van voor ganzen onaantrekkelijke teelten of de aanleg van kleine bouselementen die gunstig zijn voor het leefgebied van de vos. Daarnaast worden een aantal routes voorzien ter optimalisering van het woon-werkverkeer. Deze routes hebben ook een recreatieve en ecologische waarde en zorgen bovendien voor verstoring van ganzen in het gebied. Ook wordt de recreatieve potentie van Schiphol meer benut.

BIJLAGE C

4 Dilemma's als basis voor discussie

Bij de visie worden 4 dilemma's gepresenteerd (op aflopend schaalniveau), die als onderlegger voor de inhoudelijke discussie binnen de commissie kunnen dienen en die richting kunnen geven aan het vervolgtraject. Deze dilemma's geven aan op welk vlak de keuzes die gemaakt moeten worden, zich afspelen.

Dilemma 1:

In hoeverre wil de commissie dat tussen de verschillende groengebieden van het Metropolitane Landschap afstemming plaatsvindt over de invulling van het recreatieve aanbod van de deelgebieden.

Er zijn verschillende groengebieden in de nabijheid van Amsterdam en Haarlem, die ieder hun eigen invulling en accent kennen. Hier zou sterker op gestuurd kunnen worden, zodat bijvoorbeeld het Twiske meer een natuurfunctie krijgt en delen van de Bufferzone Amsterdam Haarlem bestemd zouden kunnen worden voor de intensievere recreatievormen. Omdat met deze laatste activiteit de benodigde inkomsten zouden kunnen worden verworven, is de vraag of op metropoolniveau bekeken moet worden of er een verevening van inkomsten zou kunnen plaatsvinden tussen de verschillende deelgebieden en of het belang van de metropoolregio in zijn totaliteit als een geheel moet worden beschouwd.

Dilemma 2:

Hoe wil de commissie omgaan met de randvoorwaarden die bijvoorbeeld vanuit SMASH (Structuurvisie Mainport Amsterdam, Schiphol, Haarlemmermeer) en de LIB (Luchthavenindelingsbesluit) gesteld worden aan de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de bufferzone.

Als gevolg van de SMASH en LIB zijn beperkingen gesteld aan de invulling die kan worden gegeven aan de gebieden die hiermee te maken hebben. Het lijkt dan ook gerechtvaardigd dat activiteiten die een beperking opleggen aan de kerntaken van het groengebied, een financiële compensatie geven voor deze inperking. De overheden zouden hier gezamenlijk in kunnen optrekken, met als doel het verkrijgen van compensatiegeld voor de beperkingen die uit de genoemde functies voortvloeien. De vraag is in hoeverre de betrokken gemeenten bereid zijn hierin gezamenlijk op te trekken.

Dilemma 3:

Hoe wil de commissie omgaan met de openbaarheid van het gebied versus de verdienmogelijkheden in het gebied.

Er zullen (recreatieve) ontwikkelingen in het groengebied mogelijk zijn die bijdragen aan de recreatieve doelstellingen van de bufferzone en zorg dragen voor inkomsten, maar daarnaast ook verantwoordelijk kunnen zijn voor een gedeeltelijke afsluiting van de openbaarheid van een gebied.

De vraag is in hoeverre een gedeeltelijke afsluiting van een gebied zou moeten worden toegestaan in ruil voor verhoging van de inkomsten, die dan wel ten goede moet komen aan het bufferzonegebied.

Dilemma 4:

Wat vindt de commissie van de mogelijke omvorming van boerenerven naar erven met woonfunctie of bedrijfsfuncties. Leidt dit tot verrommeling van het gebied en moet daar de hand in worden gehouden of is dit de verantwoordelijkheid van de respectievelijke gemeenten.

De vraag is in hoeverre gemeenten bereid zijn mee te werken aan het opstellen en opleggen van uniforme richtlijnen met betrekking tot de omvorming van de boerenerven of zou dit een aangelegenheid moeten zijn die moet worden overgelaten aan de respectievelijke gemeenten, die daar hun eigen beleid in voeren.