



Nota van B&W

Onderwerp Visie groengebied Amsterdam-Haarlem

Portefeuillehouder J.J. Nobel; drs. M.J. Bezuijen
Collegevergadering 18 juni 2013
Inlichtingen A. Jansen (023-5676737)
Registratienummer 2013.0047901

Samenvatting

De provincie Noord-Holland en de gemeenten Velsen, Amsterdam, Haarlem, Haarlemmermeer en Haarlemmerliede & Spaarnwoude hebben in 2012 gezamenlijk een concept-Visie voor de bufferzone Amsterdam-Schiphol-Haarlem opgesteld. Het noordwestelijk deel van Haarlemmermeer valt binnen deze zone.

In onze vergadering van 28 juni 2012 hebben wij ingestemd met het vrij geven van de concept-visie voor consultatie en overleg. Naar aanleiding van de consultatieronde eind 2012 met inwoners, bedrijven en instellingen uit het gehele gebied, is de concept-visie op enkele punten aangepast.

Wij besluiten de 'Visie groengebied Amsterdam-Haarlem, *bufferzone in een Metropolitane Landschap*' (bijlage 1 bij deze nota) vast te stellen en ter informatie aan de raad te zenden.

Aanleiding

In mei 2012 hebben de provincie en de in het Recreatieschap Spaarnwoude participerende gemeenten gezamenlijk een concept-Visie voor de bufferzone Amsterdam-Schiphol-Haarlem opgesteld.

De visie komt voort uit de afspraak die is vastgelegd in de in 2011 ondertekende Intentieverklaring om in samenwerking te komen tot een ontwikkelstrategie voor dit gebied. De ontwikkelstrategie zal bestaan uit deze visie en een nog op te stellen uitvoeringsstrategie.

De visie is een gezamenlijk uitgangspunt voor de instandhouding en doorontwikkeling van het bestaande recreatie- en landelijk gebied tot een grootschalig groengebied met mogelijkheden voor ontspanning en dagrecreatie.

Het visiedocument geeft voor de doorontwikkeling van het recreatieschapsareaal de mogelijkheden en kaders voor ontwikkelingen en exploitaties.

Het bestaand beleid (structuurvisies en bestemmingsplannen) van de provincie en de participerende overheden was uitgangspunt bij de visievorming. Ook zijn in de visie bestaande plannen opgenomen waarover reeds bestuurlijke besluiten zijn genomen.

De visie voor de bufferzone is in overeenstemming met onze Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 en het vigerende recreatiebeleid.

Consultatie oktober 2012

Na vaststelling van de conceptvisie door de betrokken colleges is het concept ter consultatie voorgelegd aan bewoners, ondernemers en belangengroepen. Het doel van deze consultatie was om te komen tot een voldragen visie en om gebruikers van het recreatie- en groengebied en andere belanghebbenden mee te laten denken over de toekomst van het gebied. Tijdens de consultatie kon schriftelijk worden gereageerd en worden meegedacht op een informatiebijeenkomst. Er zijn 46 schriftelijke reacties binnengekomen. Uit de consultatie zijn een aantal wijzigingsvoorstellen voortgekomen die in de visie zijn verwerkt. In de visie zijn bijvoorbeeld ruiterspaden en wandelroutes toegevoegd. Ook de naam van de visie is gewijzigd. Daarnaast zijn er diverse correcties en aanvullingen doorgevoerd. In bijlage 2 en 3 zijn alle inhoudelijke reacties te vinden met de beantwoording en de wijzigingsvoorstellen. De op het Haarlemmermeers deelgebied noord betrekking hebbende reacties staan op pagina 44 en verder en hebben hier en daar tot een lichte wijziging/correctie aanleiding gegeven, waarmee wij kunnen instemmen.

Doel van de visie

Het doel van de visie is het richting geven aan de ontwikkeling van de bufferzone als recreatief groengebied tussen de steden. Hiervoor zijn verschillende aanleidingen. De stedelijke druk in dit dynamische gebied is zeer hoog. Er is een toenemende ruimtevrage vanuit verschillende functies en de ontwikkelingen vinden vaak versnipperd plaats en worden niet met elkaar in samenhang bekeken. Dit kan leiden tot verrommeling en achteruitgang van de huidige kwaliteiten van het gebied. Ook kunnen kansen voor recreatieve en/of landschappelijke verbeteringen onbenut blijven zonder een samenhangende visie op het gebied.

Een andere aanleiding is de recreatieve opgave. In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zal door het gestaag groeiende inwoneraantal de vraag naar recreatiegroen alleen maar toenemen. Het is daarom belangrijk het groengebied beter te benutten voor recreatie en te kijken of de huidige inrichting en voorzieningen nog voldoen aan de behoefte.

Laatste aanleiding is de onder druk staande financiering van ontwikkeling en beheer van het landschap. Ook de agrariërs, mede beheerders van het landschap, hebben het moeilijk. Nieuwe vormen van landschapsbeheer en financiering zijn noodzakelijk. De ontwikkelstrategie biedt een instrument om opgaven te verknopen en zorgvuldig keuzes te maken. Samenwerking tussen de overheden en partijen is hierbij essentieel.

Een financieringsstrategie voor beheer en ontwikkeling zal onderdeel zijn van de ontwikkelstrategie.

Ook voor andere landelijke gebiedsdelen in de MRA worden onder leiding van de provincie ontwikkelstrategieën opgesteld.

De kern van de visie

De visie vormt een gezamenlijk uitgangspunt van provincie en gemeenten voor de *doorontwikkeling* van het recreatie- en gebied (met name het niet-Haarlemmermeerse deel) 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 meer samenhangend, grootschalig recreatie- en groengebied tussen de steden Amsterdam en Haarlem;

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 Noordzeekanaal gebied, de woningbehoefte voor de langere termijn (2040 en verder) en de consequenties van een mogelijke uitbreiding van Schiphol (Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer). Besluitvorming over deze opgaven in relatie tot het Metropolitane Landschap en de bufferzone vindt in 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 landschappelijke en recreatieve kwaliteit en de doelen van het gebied;
4. De visie wordt planologisch en juridisch door vertaald 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.

Totstandkoming

De concept visie voor de bufferzone c.q. groengebied Amsterdam-Haarlem is in verschillende fasen tot stand gekomen. De analyse op hoofdlijnen van opgaven en kwaliteiten in het gebied 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 zijn in ontwerpafdelingen en bijeenkomsten met betrokken overheden en overige externe partijen bouwstenen ontwikkeld om verder richting te geven aan de visie. De concept-visie is vastgesteld in de Stuurgroep op 24 februari 2012. De volgende stap is het bespreken van de concept visie met betrokkenen uit de deelgebieden zelf, de bewoners en ondernemers.

Thans is de vaststelling van de Visie aan de orde.

De visie zal daarna nader worden uitgewerkt en zal samen met een uitvoeringsstrategie, de Ontwikkelstrategie voor de bufferzone vormen.

Visie 'Groengebied Amsterdam-Haarlem, bufferzone in een metropolitaan landschap', deelgebied Haarlemmermeer-noord

Vanaf pagina 78 in de visie, wordt ingezoomd op Haarlemmermeer-noord.

Belangrijkste punten zijn hier:

- Grondgebruik inrichting en teelten afstemmen op functioneren van Schiphol, onaantrekkelijk voor ganzen;
- Toevoegen van nieuwe routes voor woon-werkverkeer en recreatief gebruik voor langzaam verkeer, dit werkt ook goed in de bestrijding van de overlast van ganzen door meer verstoring;
- Meer allure voor de spottersplaatsen;
- Karakteristiek van het veenweidegebied ten noorden van Vijfhuizen behouden;
- Recreatieve verbinding (in enigerlei vorm) bij Fort de Liede over de Ringvaart heeft een meerwaarde voor de gehele bufferzone;
- Er is ruimte voor nieuwe recreatieve voorzieningen in de meer intensief gebruikte delen van de Haarlemmermeer, zoals Haarlemmermeerse Bos en Groene Weelde (dit is reeds in gang gezet in het nieuwe bestemmingsplan dat onlangs voor deze gebieden is vastgesteld).

Verwezen wordt naar de Kaart : Toekomstperspectief Haarlemmermeer-noord (Bijlage 1, Visie Groengebied Amsterdam-Haarlem, pagina 79).

Status en toepassing

De visie en de nog op te stellen uitvoeringsstrategie zullen eind 2013/begin 2014 worden bekrachtigd in een bestuurlijk akkoord. De visie heeft op zichzelf geen juridische status. Wel is in de intentieverklaring in 2011 vastgelegd dat de participerende overheden de visie planologisch zullen laten doorwerken in het eigen beleid. Het is aan de gemeenten zelf om te bepalen wanneer en in welke mate.

De visie zal richting geven aan de (recreatieve) ontwikkeling van de bufferzone en de realisatie van de doelen. De ruimtelijke mogelijkheden en onmogelijkheden worden aangegeven voor de verschillende deelgebieden, waarmee het een afwegingskader biedt voor gemeenten en provincie en het uitgangspunt kan zijn in het zoeken naar antwoorden voor de grote opgaven waar de regio maar ook het Recreatieschap voor staat. Verder zal de visie dienen als aanmoediging en inspiratie om te komen met weloverwogen plannen voor de bufferzone die bijdragen aan de recreatieve en landschappelijke kwaliteit en doelen van het gebied.

Wij merken op dat wat het Haarlemmermeers grondgebied betreft, wij in ons beleid prioriteit geven aan de ontwikkeling van Park21 en daar onze (financiële) inzet op plegen. Dit hebben wij ook kenbaar gemaakt aan de provincie en collega-gemeenten.

Desalniettemin geeft deze Visie voor de bufferzone wel mogelijkheden aan voor het particulier initiatief om in het noordelijk deel van onze gemeente bepaalde ontwikkelingen op recreatief-toeristisch gebied in gang te zetten (bijvoorbeeld nabij de spottersplaatsen, nabij het horecapunt en fort De Liede en kleinschalige boerenwandelpaden in het gebied). Ook in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Buitengebied Haarlemmeer Noord is enige 'verbreding' van de agrarische bedrijfsvoering mogelijk gemaakt, wat aansluit bij de inhoud van de bufferzone visie.

Vervoltraject

Na vaststelling door de colleges van GS en B&W van alle participerende gemeentes, wordt de visie ter informatie toegezonden aan Provinciale Staten en de gemeenteraden. Ook worden de indieners van de reacties tijdens de consultatieronde en alle overige geïnteresseerden op de hoogte gesteld van de beantwoording van de reacties.

De projectgroep en Stuurgroep onder voorzitterschap van de provincie, werken komende periode aan de uitvoeringsstrategie waarin onder andere wordt aangegeven hoe de doelen uit de visie worden bereikt en wie daarvoor verantwoordelijk is. De uitvoeringsstrategie zal eind 2013/begin 2014 gereed zijn en ter besluitvorming worden voorgelegd aan de colleges van GS en B&W. Daarbij is een goede afstemming voorzien met het recreatieschap Spaarnwoude. In Haarlemmeer zal de uitvoeringsstrategie worden bezien in het kader van het actuele recreatiebeleid.

Communicatie

De indieners van reacties op de concept-visie en overige belangstellenden worden (door de provincie) op de hoogte gebracht van de beantwoording en de definitieve visie. Voorts wordt een nieuwsbericht op de site van de provincie en gemeenten geplaatst. Kernboodschap is dat de provincie en de gemeenten Velsen, Amsterdam, Haarlem, Haarlemmeer en Haarlemliede & Spaarnwoude het groen- en recreatiegebied tussen Amsterdam en Haarlem open willen houden en verder willen ontwikkelen met meer mogelijkheden voor ontspanning en recreatie met name in de randen die grenzen aan de steden en met meer recreatieve verbindingen in het middengebied. Dat is belangrijk om te voorzien in de behoefte aan recreatievoorzieningen.

In deze visie schetsen we hiervoor de mogelijkheden, die we met de belanghebbenden besproken hebben. Het gaat om ontwikkelingen die passen bij het karakter van de verschillende deelgebieden. We leggen hierbij andere accenten, waarbij we de nadruk op de toegankelijkheid van het gebied leggen. We zorgen er daarnaast voor dat de openheid van het landschap beschermd blijft. Want een groene en toegankelijke omgeving is belangrijk voor ons leef- en vestigingsklimaat.

Besluit

Op grond van het voorgaande hebben wij besloten om:

1. de Visie groengebied Amsterdam-Haarlem vast te stellen;
2. de beantwoording van de reacties naar aanleiding van de inhoudelijke consultatie en de ambtshalve wijzigingen vast te stellen;
3. deze nota met bijlagen ter informatie te zenden aan de raad.

Burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer,
namens deze,
de portefeuillehouders,

J.J. Nobel

Bijlage(n)

1. Visie groengebied Amsterdam-Haarlem
2. Beantwoording reacties consultatieronde en wijzigingsvoorstellen

drs. M.J. Bezuijen

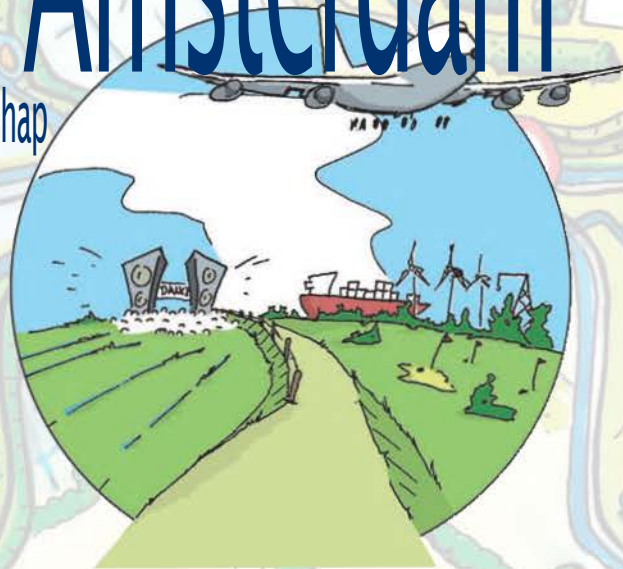


Provincie
Noord-Holland

Groengebied Amsterdam - Haarlem

Bufferzone in een metropolitaan landschap

Visie 2040



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. Opgaven

4. Ruimtelijke uitgangspunten

DEEL 3 - VISIE

5. Landschappelijk raamwerk

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

4 6. Uitwerking deelgebieden

- 5 Totaalkaart toekomstperspectief 2040 48
- 5 6.1 Oude IJ-polders 50
- 6 6.2 De oostrand van Velsen en Haarlem 58
- 9 6.3 Inlaagpolder en Vereenigde Binnenpolder 64
- 10 6.4 Tuinen van West en Brettenzone 70
- 10 6.5 Haarlemmermeer-Noord 78

12 BIJLAGEN

13 Bronnenlijst

16

23

Colofon

30

31

34

36

38

43

46

48

50

58

64

70

78

84

85

87



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

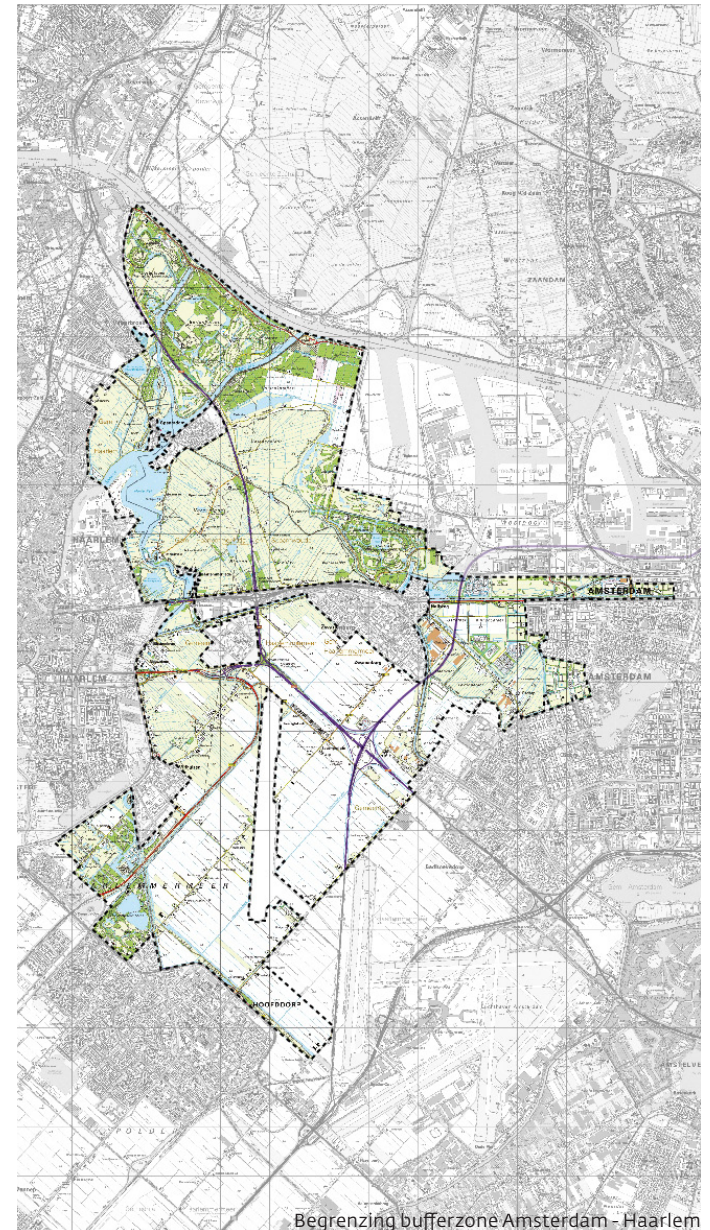
Naar aanleiding van de toekenning van de Erasmusprijs

1 Inleiding

1.1 Waarom deze visie?

De bufferzone Amsterdam-Haarlem is een van de 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 heeft haar beleid voor het landelijk gebied naar de provincies gedecentraliseerd. Daarmee is het beschermingsregime van rijkswegen vervallen. 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 uitgangspositie 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 uitvoeringsstrategie. Per gebied worden de dilemma's en opgaven in beeld gebracht. Er worden uitwerkingen gemaakt voor deelgebieden en er wordt 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 overheden 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 woningbehoefte voor de langere termijn (2040 en verder), de consequenties van een mogelijke uitbreiding van Schiphol (Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer¹) en de toekomst van het Noordzeekanaalgebied. Besluitvorming over deze opgaven in relatie tot het Metropolitane Landschap en de bufferzone vindt in andere bestuurlijke verbanden plaats. Voor de visie op de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied is voorliggende visie een van de bouwstenen.

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

50 jaar bufferzones

Voor de 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 jaren verschillende 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

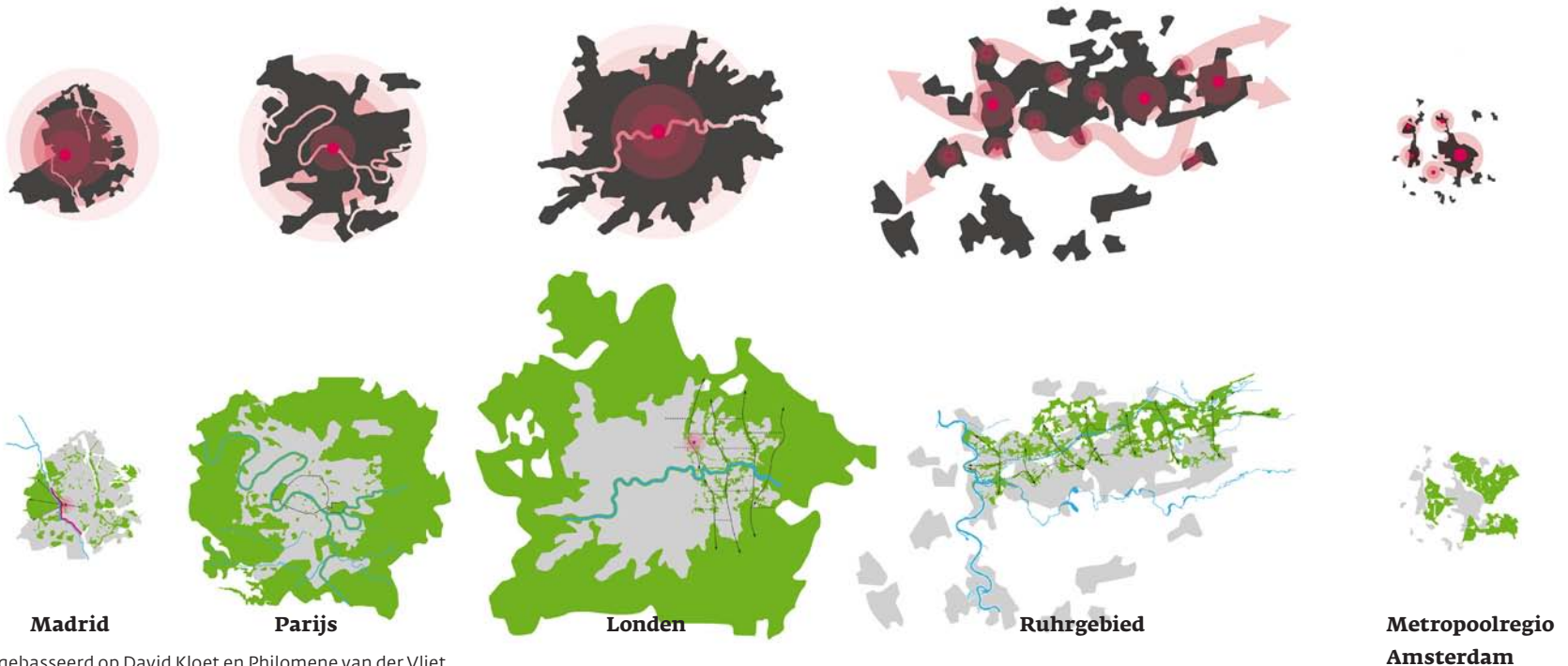
tussen steden die zich op een internationaal vlak afspeelt. Recent zijn in verschillende Europese steden grote investeringen in het groen gedaan, waaronder Madrid, Londen en het Ruhrgebied.

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 industrielandchap naar een hoogwaardig recreatielandchap. Een voorbeeld is de ontwikkeling van het Emscherpark. In Parijs is een groen netwerk/parkstelsel ontworpen op vier niveaus (stadspark, jachtveld, banlieupark, les grand forets) 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 London en de Internationale Bauausstellung in het Ruhrgebied. Madrid laat een topdown benadering van een ambitieus gemeentebestuur.



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 heeft het rijk aan de actualisering van het ruimtelijk beleid gewerkt. De beschermingsregimes voor de bufferzones en de Nationale Landschappen zijn vervallen. 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. Vervolgens is de conceptvisie besproken met betrokkenen uit de deelgebieden zelf, bewoners, ondernemers en overige belanghebbenden. Hierna is de visie nader uitgewerkt. Samen met een uitvoeringsstrategie zal de visie de ontwikkelstrategie voor de bufferzone vormen.

1.5 Leeswijzer

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

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 visie zelf, 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 beschreven aan de hand van de ontstaansgeschiedenis. Vervolgens wordt ingegaan op de verschillende opgaven die dit gebied kent.

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 - Vereenigde Binnenpolder

Landschap en water

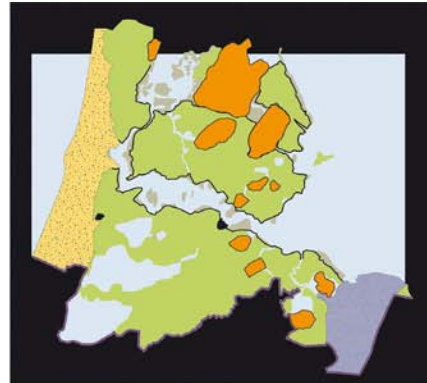
Het landschap van de bufferzone is, net als de rest van Noord-Holland, bepaald door de omgang met het water. Het is gevormd in een eeuwenlang proces van het land beschermen tegen het water, winnen op het water en verdedigen met het water. Halverwege de middeleeuwen ging men er toe over grote gebieden 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 land op het water gewonnen door inpolderingen. 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 stellingsysteem ligt als een autonome structuur dwars door de verschillende landschappen van de bufferzone heen.

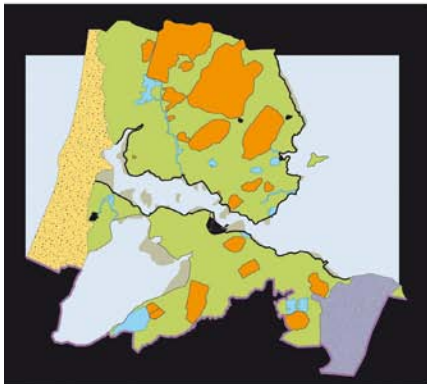
Water is in uiteenlopende verschijningsvormen aanwezig, van het fijnmazige slotenpatroon in de veenpolders tot de Veerplas en van strak aangelegde kanalen, vaarten en tochten tot de natuurlijk kronkelende Liede en Mooie Nel.



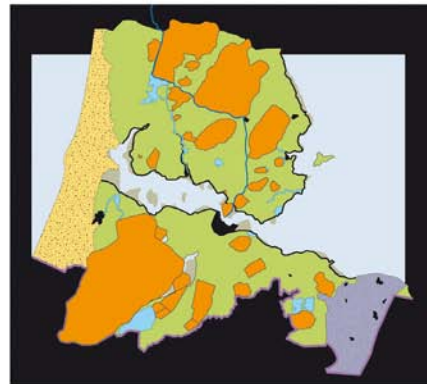
Rond 1300



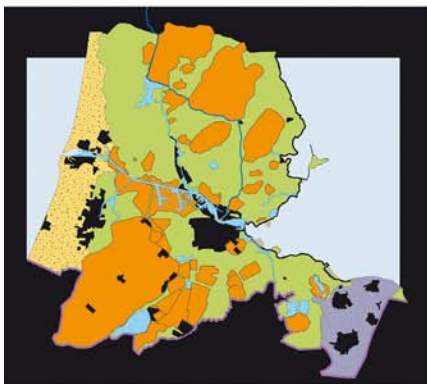
Rond 1630



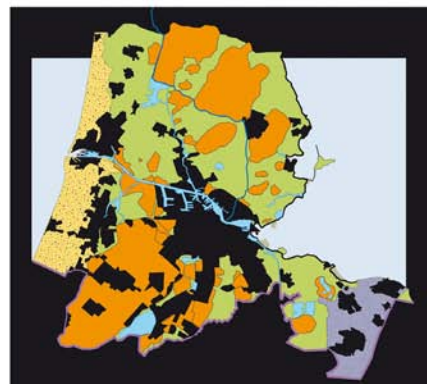
Rond 1770



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 vormden de Haarlemmertrekvaart en Amsterdamse Vaart de belangrijkste verbinding tussen Amsterdam en Haarlem. In de 19e eeuw raakte het vervoer via de trekvaart echter verdrongen door de komst van het spoor. In 1839 werd langs de Haarlemmertrekvaart en

Amsterdamse Vaart 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 Haarlemmertrekvaart kwamen vroeger veel landgoederen voor, zowel ten zuiden als ten noorden van de trekvaart. 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 Amsterdamse 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 en evenementen, zoals Snowplanet en Dance Valley.

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

Belangrijke projecten en reserveringen in en om de bufferzone



Landschap, cultuurhistorie en recreatie

1. Jachthaven Schoteroog
2. Boerderij met uitbreiding
3. Fort Benoorden Spaarndam
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-Zwanenburg
12. Omlegging A9
13. Aanleg 380 kV-hoogspanningslijn



Water

14. Opties vervanging gemaal en nieuw tracé primaire waterkering



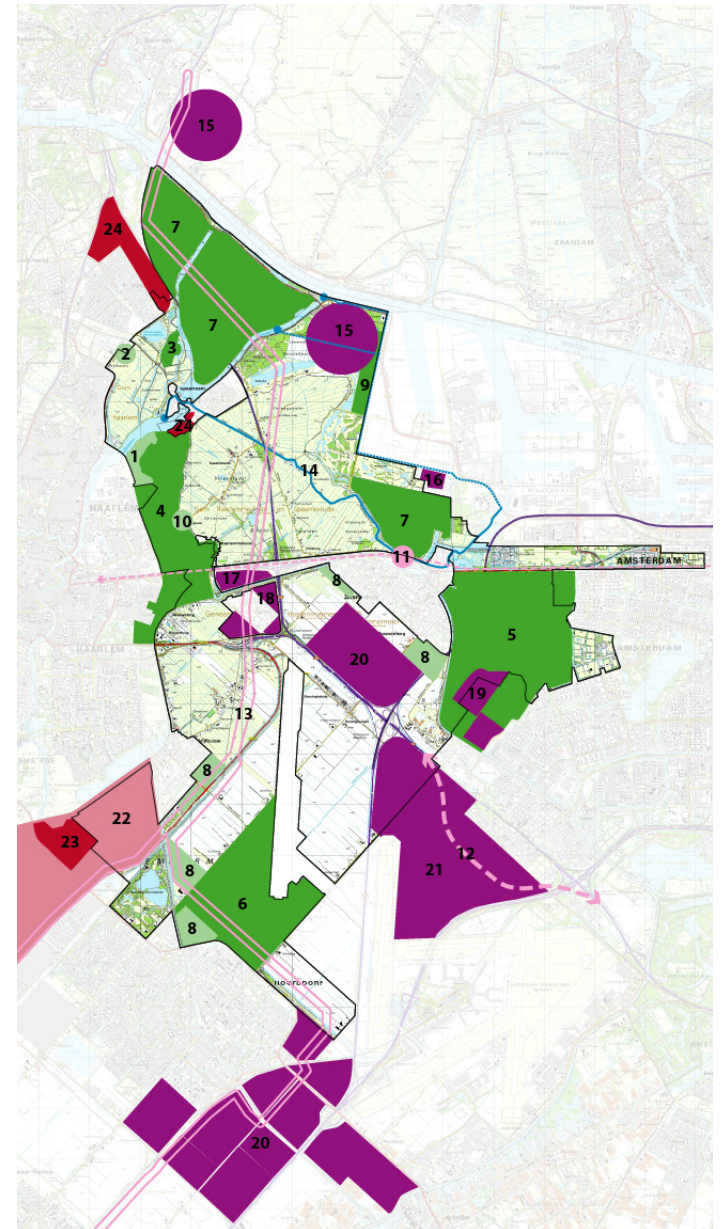
Economie

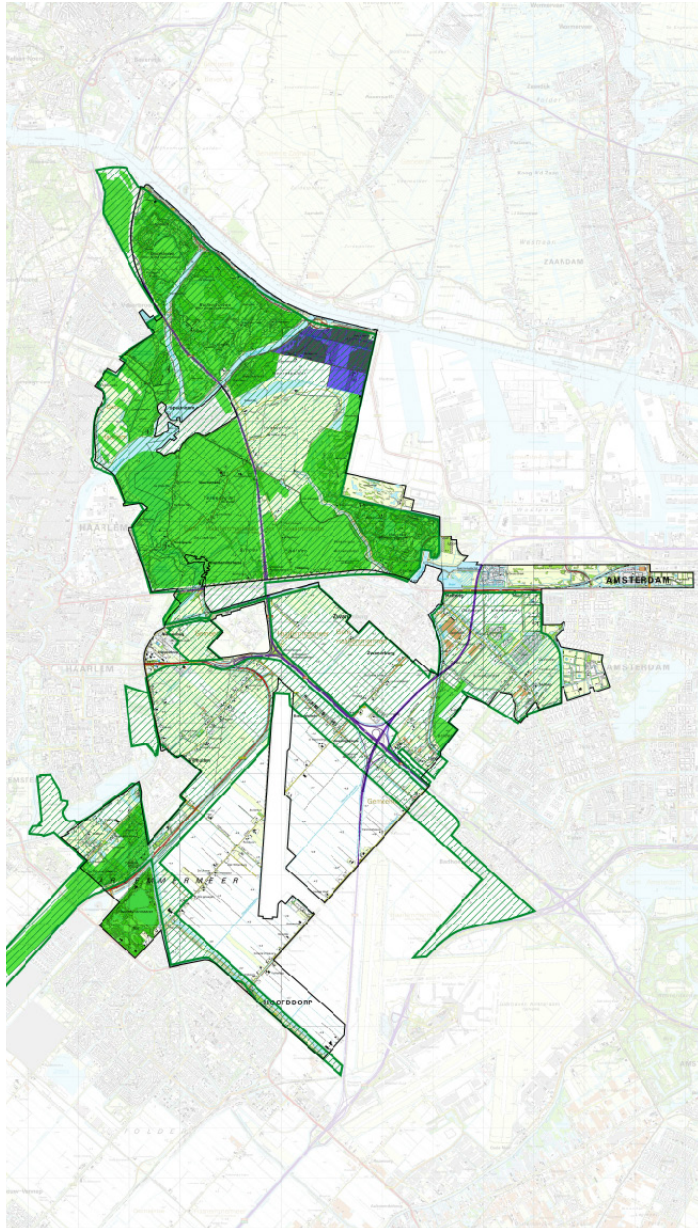
15. Mogelijke uitbreidingslocatie Amsterdamse haven vanaf 2020
16. Atlaspark
17. Polanenpark
18. Uitbreiding bedrijventerrein en 380 kV transformatorstation
19. Vastgestelde en mogelijke nieuwe bedrijven- en kantorenlocaties
20. Strategische reserve Schipholgebonden bedrijventerrein dan wel regionaal bedrijventerrein
21. Schiphol driehoek



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

wordt daarbij gekeken naar de verbetering van de relatie met het Noordzeekanaal, de Amsterdamse 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 bezoeken. De bezoekers van de agrarische delen van Spaarnwoude en recent aangelegde recreatiegebieden in de Haarlemmermeer, behalve de Groene Weelde, en de Tuinen van West 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.

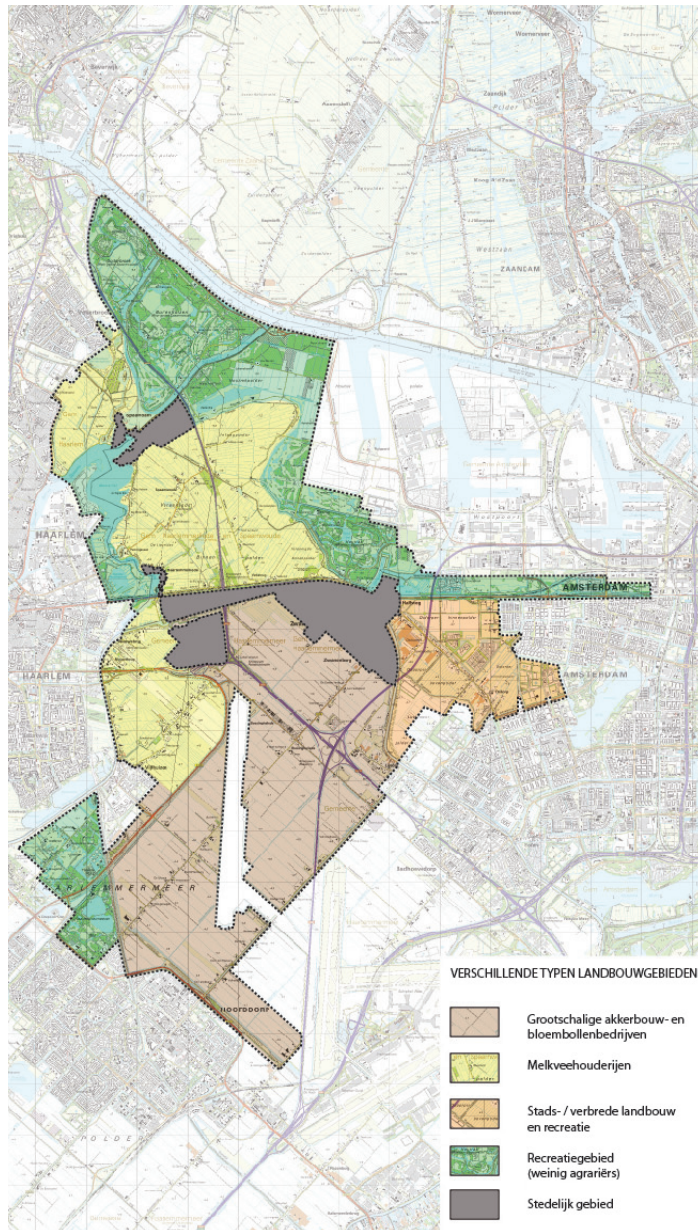
Uit onderzoek blijkt dat mensen steeds meer vrije tijd hebben en dat het belevingsaspect daarin steeds belangrijker wordt (Kenniscentrum Recreatie, 2009). Het gaat daarbij niet alleen om durf- en doesporten, maar bijvoorbeeld ook om de beleving van cultuurhistorie. Daarom is het van belang om recreatieve 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 Inlaagpolder, Vereenigde Binnenpolder 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 Westrandsecheg (de Tuinen van West), waar een ontwikkeling gaande is naar stadslandbouw. Hierbij staat de vraag vanuit de stad centraal. Stadslandbouwondernemers zetten zich in om aan de stedelijke behoeften te voldoen door bijvoorbeeld het aanbieden van educatie, recreatie, kinderopvang en zorg. Er is altijd sprake van een agrarisch basis in combinatie met andere activiteiten. Het gaat om economisch zelfstandige bedrijven.

Natuurontwikkeling

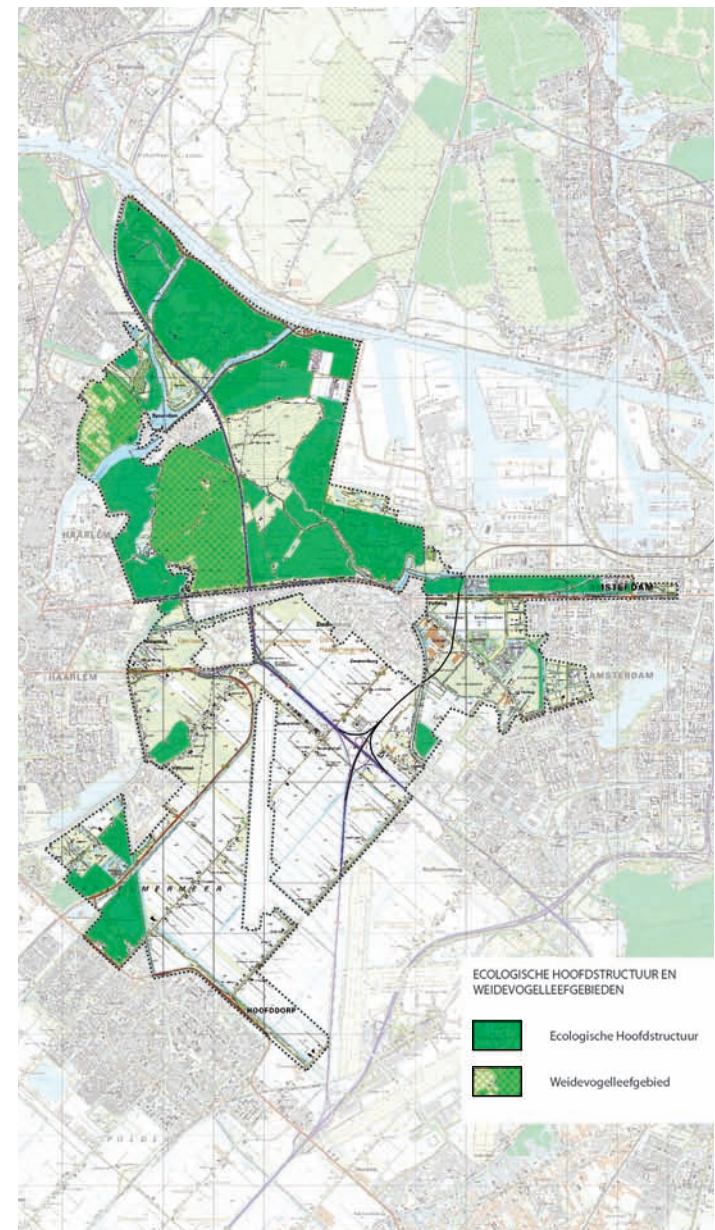
Een groot deel van de bufferzone Amsterdam-Haarlem bestaat uit ecologische hoofdstructuur (EHS) en Weidevogelleefgebieden. Recreatie, natuur, waterberging en soms ook landbouw hebben zich in deze gebieden samen ontwikkeld. Een belangrijke ecologische verbindingzone tussen Amstelland en Spaarnwoude, de Groene AS, is in aanleg. Het doel van de Groene AS is het verbinden van de veengebieden in de Inlaagpolder en Vereenigde Binnenpolder 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.

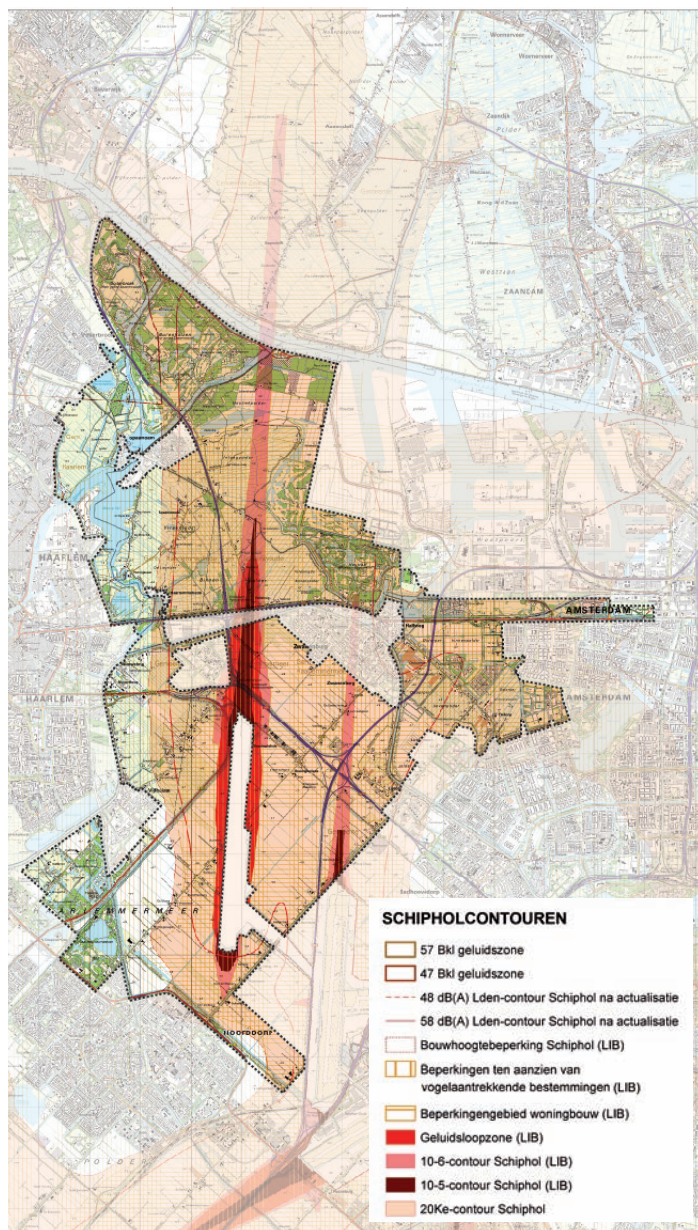
De open veengebieden in de bufferzone zijn rijk aan weidevogels. De daaraan

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). De 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 de toename van bosschages en de daarmee mogelijk samenhangende toename van predatie door roofvogels en vossen en het steeds vroeger maaien van gras in het voorjaar. In Spaarnwoude is ook een te ver doorgevoerde vershraling van een deel van het grasland een vermoedelijke oorzaak. Het ten noorden van Spaarndam 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 Spaarne, het middeleeuwse slotenpatroon in de veenpolders, de Haarlemmertrekvaart, Amsterdamse Vaart 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-Haarlem zijn 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 het koppelen van de luchthavenfunctie aan 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 wijzen 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 havensafari, tijdelijke natuur in de haven en 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

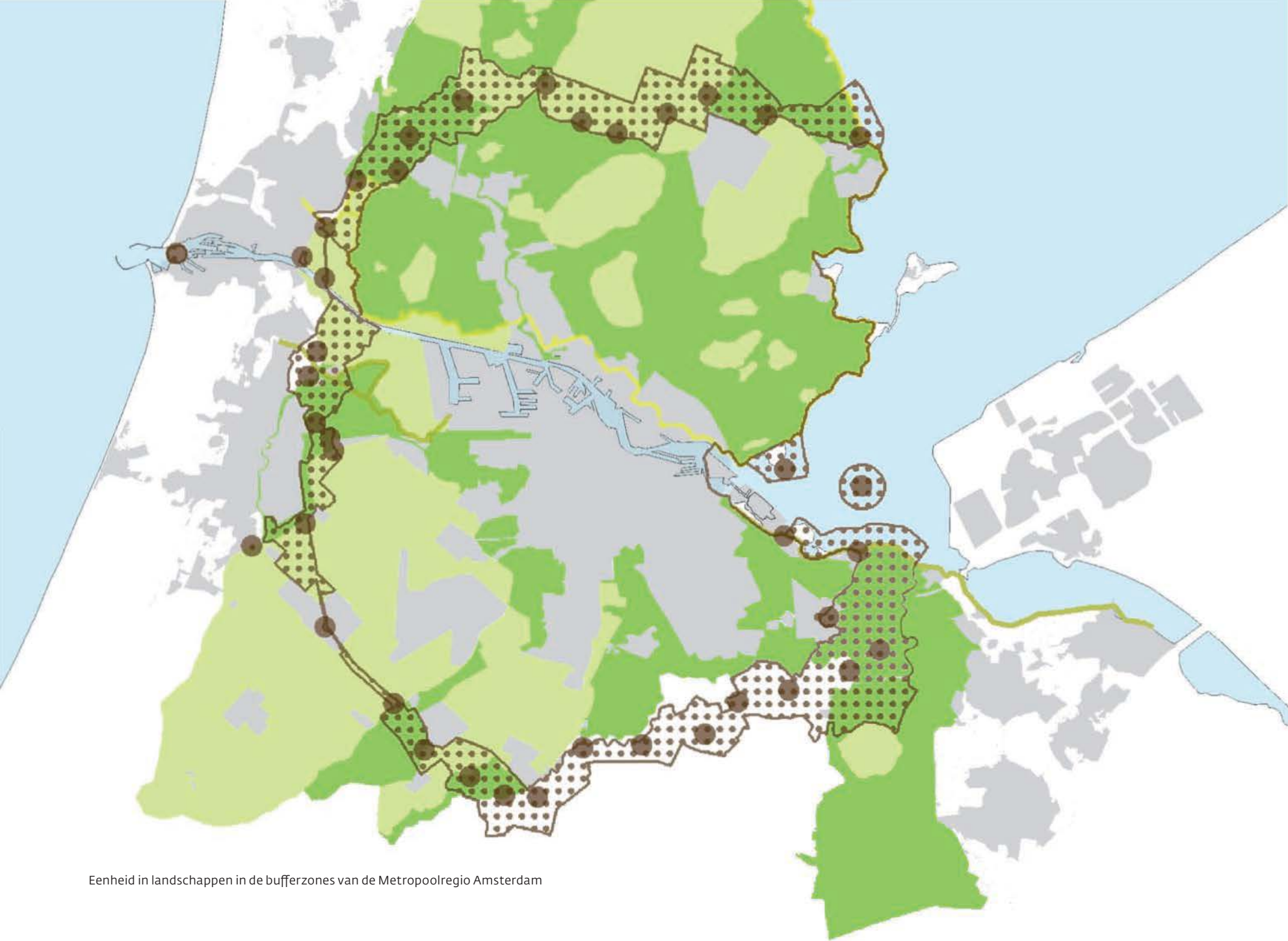
aandacht voor lange, doorgaande routes (bijvoorbeeld naar de kust) en het oplossen van knelpunten waardoor de circulatie toeneemt.

Eenheid in verscheidenheid

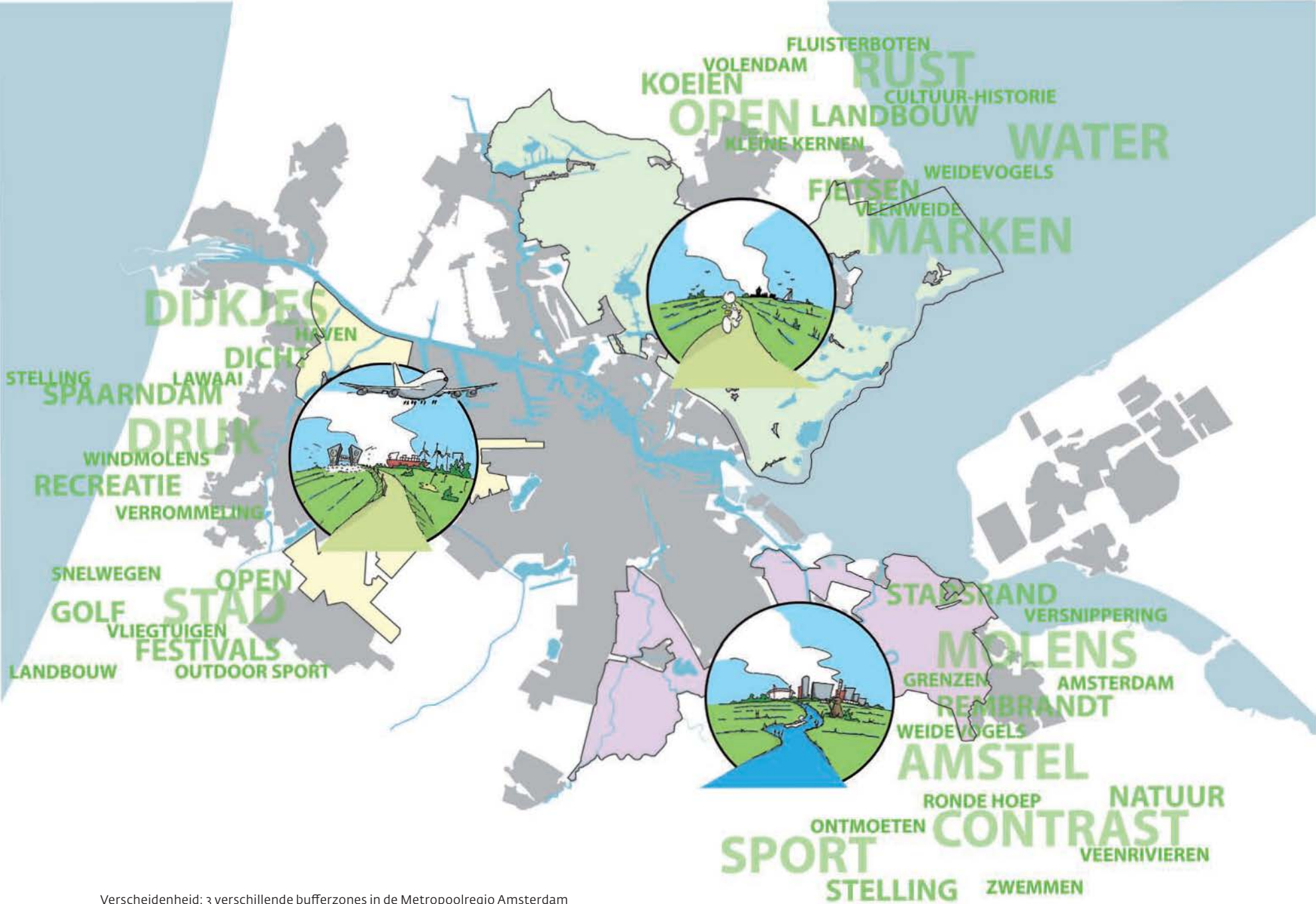
De bufferzone Amsterdam-Haarlem is één van de bufferzones in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De bufferzones binnen de MRA kunnen worden getypeerd door 'eenheid in verscheidenheid'.

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 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 Amsterdamse haven en Schiphol aan de rand van de bufferzone. Dit in tegenstelling tot het rustige, landelijke karakter van Waterland



Enheid in landschappen in de bufferzones van de Metropoolregio Amsterdam



Verscheidenheid: 3 verschillende bufferzones in de Metropoolregio Amsterdam

(bufferzone 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 opzet gevolgd van landschappelijk raamwerk en ‘gebruiksruimtes’. Deze 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 (de basisstructuur van het geheel) 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, Amsterdamse Vaart 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 Inlaagpolder en Verenigde Binnenpolder 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 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 gebruikersaantrekkelijk 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 van 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 Inlaagpolder en Verenigde Binnenpolder en uit het akkerbouwgebied van de Haarlemmermeer. In deze gebieden gaat het om extensieve vormen van recreatie, waarbij

Hoofdzonering



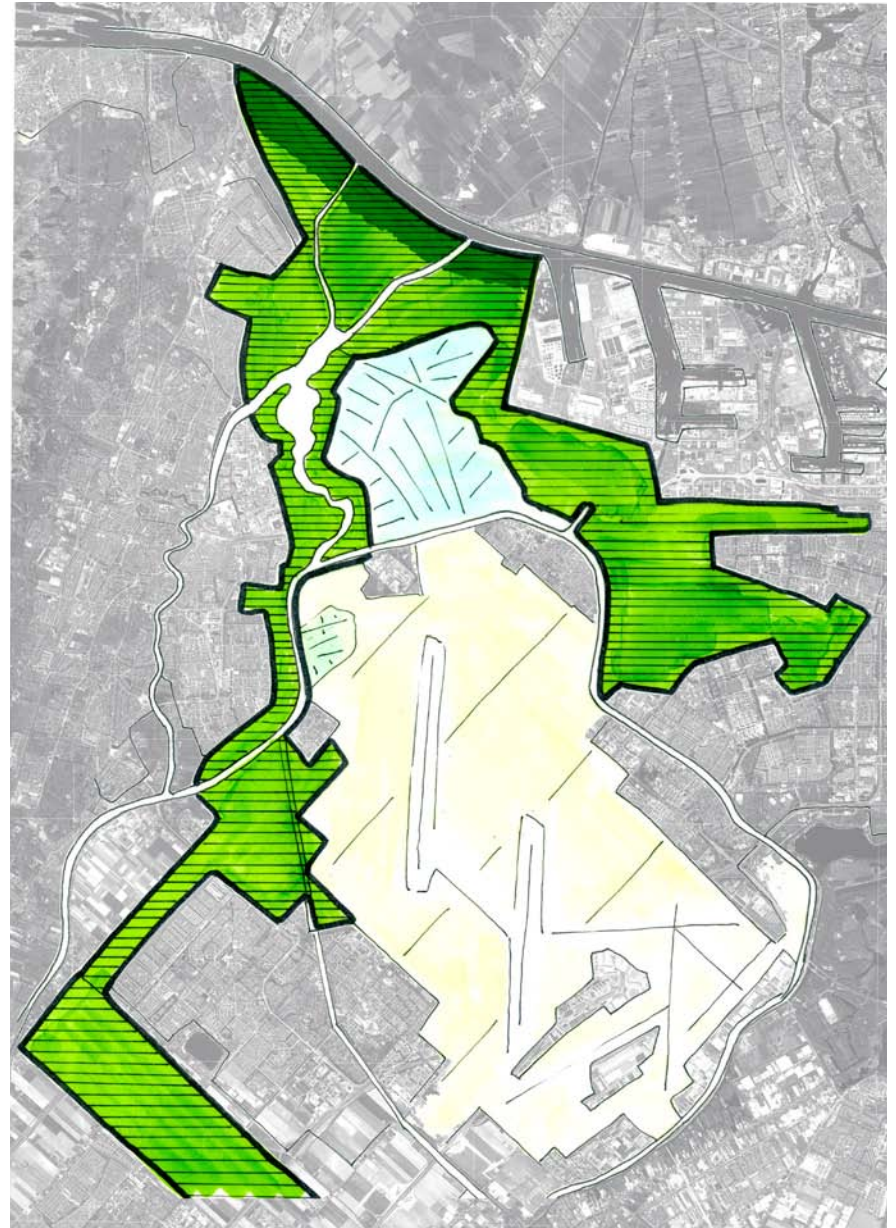
hoofdfunctie recreatie aan de randen
intensieve zone Noordzeekanaal

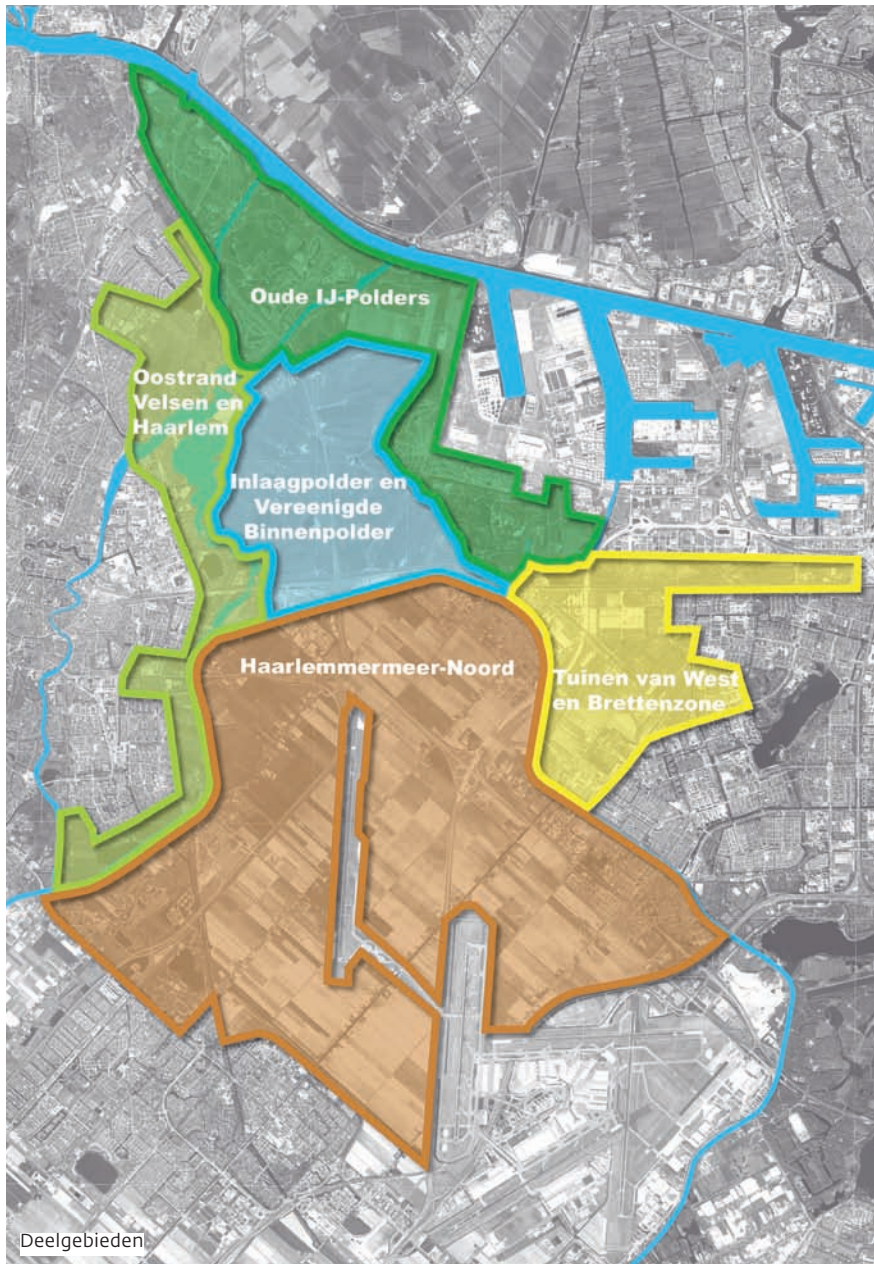


open landschap in de veenweidepolder,
ruimtegebruik: verweving functie recreatie en
landbouw



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





recreatie in het veenweidegebied sterk met de agrarische 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 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, Inlaagpolder en Verenigde Binnenpolder, 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 gebruiksruiden worden in onderlinge samenhang beschreven. De beschrijvingen geven houvast voor sturing van verschillende activiteiten en regie op toekomstige initiatieven.



3



VISIE

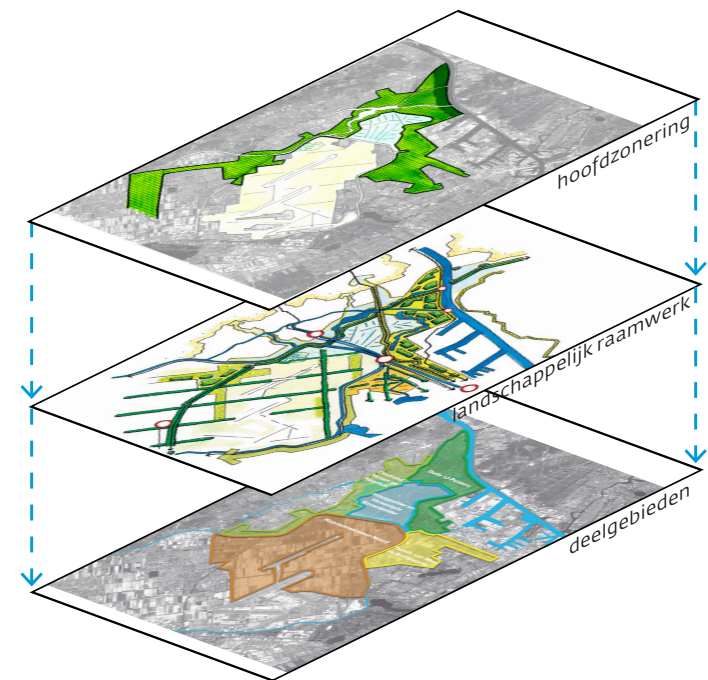
5 Landschappelijk raamwerk

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. Hierbij maken we onderscheid tussen een landschappelijk raamwerk en gebruiksruimten.

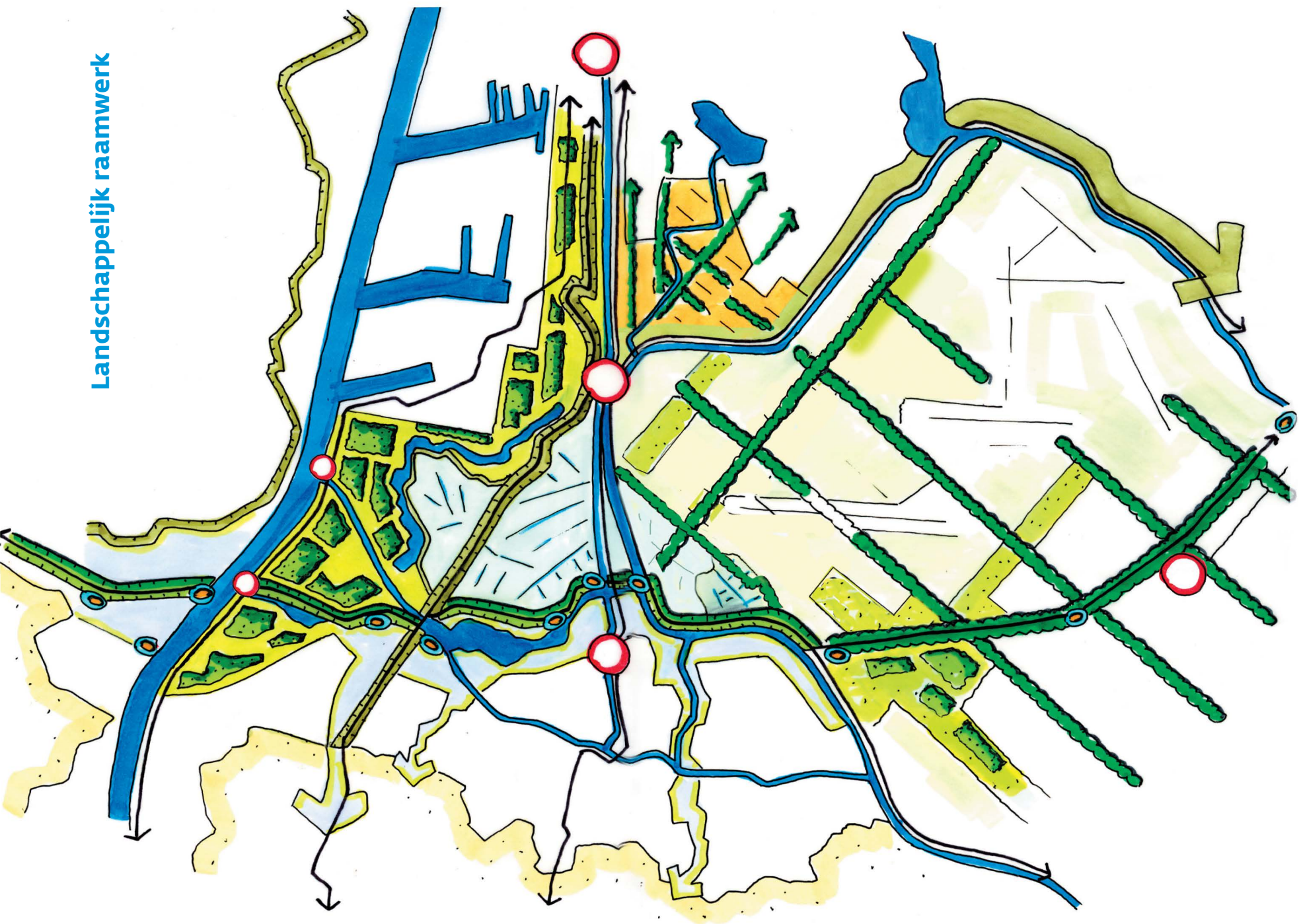
Het landschappelijk raamwerk bestaat uit: de waterstructuur, de groenstructuur, het routenetwerk en infrastructuurlijnen, en de Stellingzone en dijken. Het raamwerk zorgt voor samenhang in het gebied en legt verbindingen naar de omgeving. De publieke partijen hebben gezamenlijk de verantwoordelijkheid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





bospercelen en weiden in de
recreatiegebieden



stadslandbouw en natte natuur in een
structuur van dijken en laanbeplanting



entrees /ov- knooppunten



Stelling van Amsterdam; liniedijk,
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

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 en Amsterdamse Vaart, 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 samenvloeien, 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

Waterstructuur



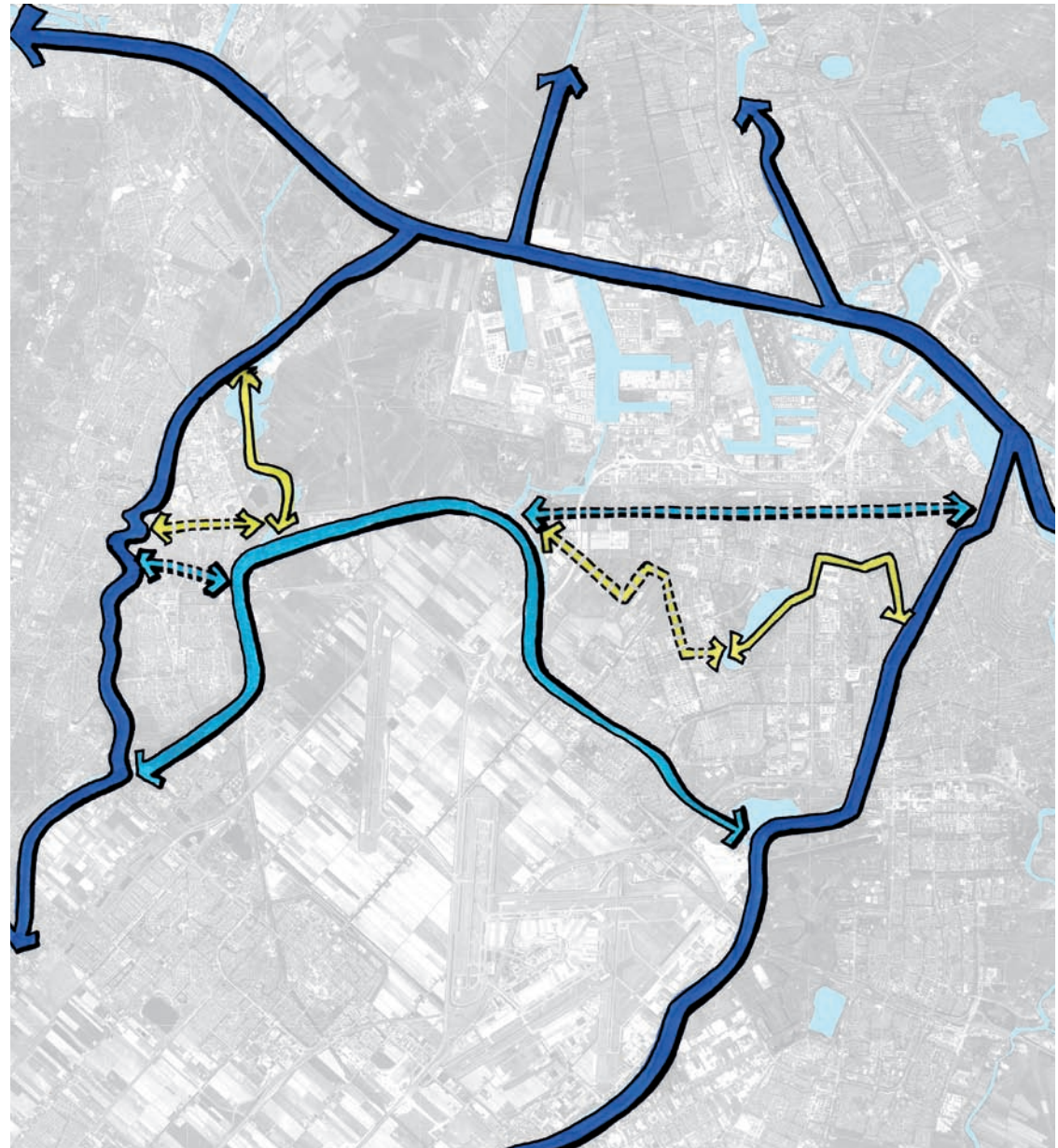
schaalniveau 1:
verbinding over water tussen Amsterdam en
Spaarnwoude (Staande Mastroute)



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



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



waterverbinding kan echter ook ingezet worden voor de recreatieve ontsluiting van de bufferzone. Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door het maken van een seizoensgebonden verbinding over water tussen Amsterdam en de bufferzone. Het realiseren van een dergelijke verbinding draagt tegelijk bij aan het beter beleefbaar maken van het Noordzeekanaal. De halte van een verbinding over water kan onderdeel uitmaken van een groter overstappunt 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. 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: Amsterdamse Vaart 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 Amsterdamse Vaart (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: Waterrondes 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 het 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 IJ-polders en de Haarlemmermeer), terwijl het hart van de bufferzone (het veenweidegebied) een open karakter heeft. De lijnvormige beplantingen benadrukken het functionele karakter van de droogmakerijen. In de 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 (onder andere de Oude IJ-polders de Vereenigde Binnenpolder, de oevers van de Liede, de Mooie Nel en de Groene AS). Daarnaast zijn er ook weidevogelleefgebieden (delen van de oostelijke stadsrand van Haarlem, de Inlaagpolder, de Vereenigde Binnenpolder en Osdorper Binnenpolder-Zuid).

Groenstructuur



bospercelen, speelweides en open natte natuur in de recreatiegebieden



laanbeplanting in de droogmakerijen



agrarisch land, dijken en natte natuur in de Tuinen van West



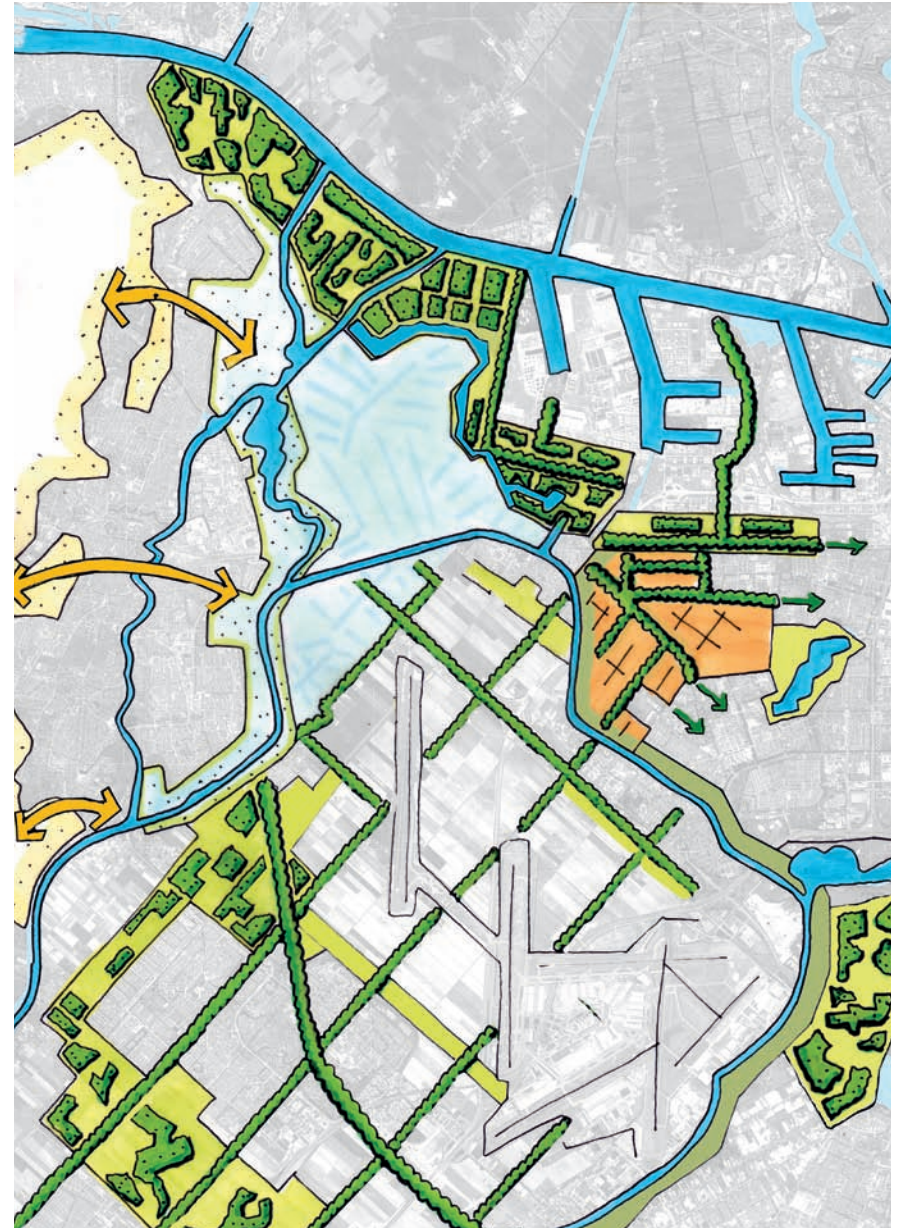
open veenweidenatuur in de veenpolders en in de stadsrand van Velsen en Haarlem



groene verbindingen tussen het duinlandschap en het veenweidelandschap



natuurverbinding de Groene AS



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 Ecologische Hoofdstructuur, 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 verrezen, 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.

In de omgeving van de bufferzone liggen verschillende grote groen- en natuurgebieden, zoals het Amsterdamse Bos en de binnenduinrand. Het is van belang de relatie met deze gebieden te behouden en te versterken.

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

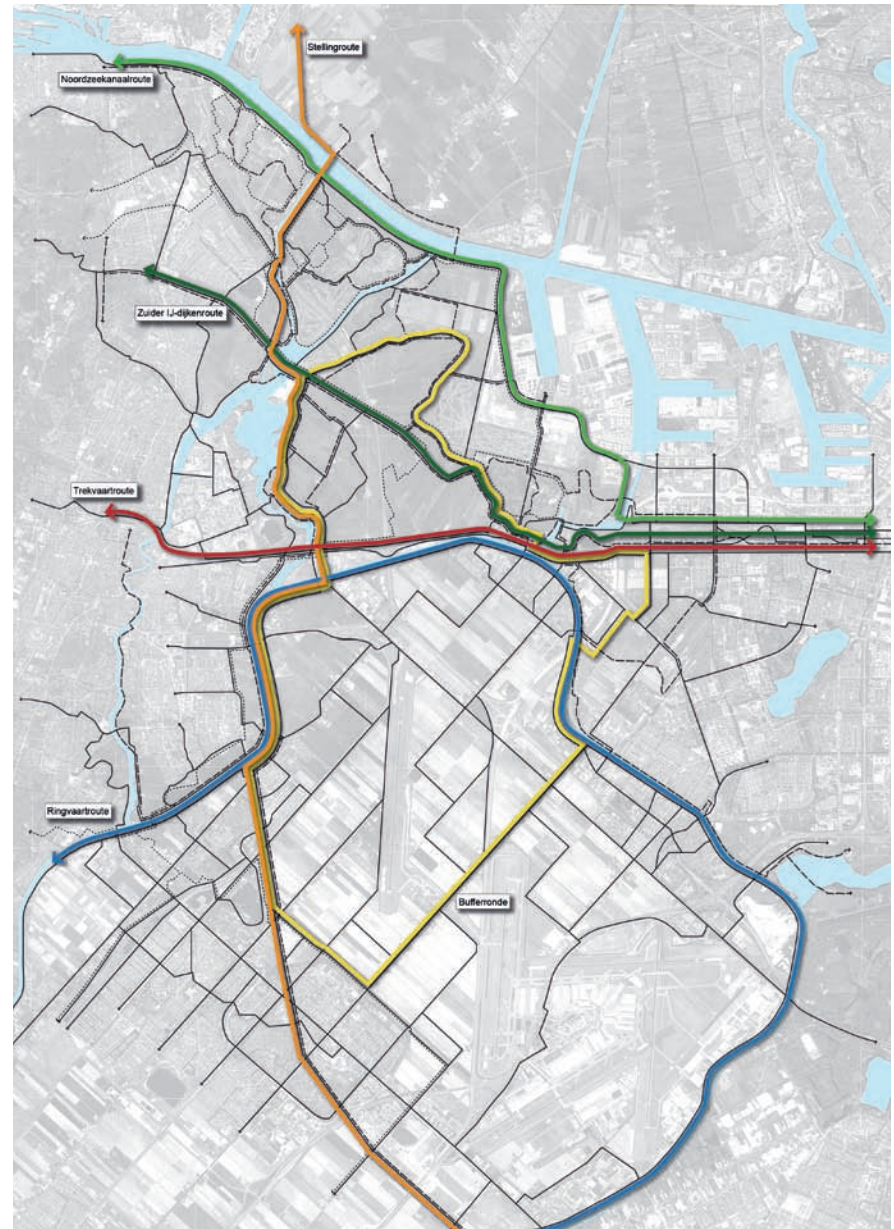
functie tussen de steden en dorpen voor woon-werk- en woon-schoolverkeer. Dit biedt kansen om combinaties te maken en investeringen dubbel te benutten. Een voorbeeld is een fietssnelweg niet alleen functioneel inrichten, maar het ook landschappelijk en recreatief aantrekkelijk maken. Zo is het fietspad waardevol voor een bredere doelgroep.

Op het gebied van infrastructuur is in de nabije toekomst een aantal grote ontwikkelingen gepland. Er is onlangs een nieuw treinstation geopend 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 en Amsterdamse Vaart of de Stelling van Amsterdam. Deze hebben

Recreatieve routestructuur



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 voor de bufferzone als geheel een interne hoofdroute 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 de netwerken voor fietsers, wandelaars en paardensporters verder ontwikkeld. Het gaat daarbij enerzijds om een verbetering van de kwaliteit van de routes en anderzijds

om het koppelen van bestaande routes. Elk type routenetwerk heeft zijn eigen verbetermogelijkheden. Bij het fietsnetwerk gaat het met name om het opheffen van ontbrekende schakels bijvoorbeeld door het maken van een fietsbrug, bij de wandelroutes worden wandelaars vaak gehinderd door ander verkeer, omdat ze de weg moeten delen met auto's en fietsers en bij de paardenroutes gaat het onder andere om passend onderhoud en het koppelen van bestaande routes. Daarnaast zijn onderweg ook weinig voorzieningen voor paardensporters te vinden, zoals horeca en overnachtingsmogelijkheden. De routenetwerken en knelpunten zijn verder uitgewerkt in hoofdstuk 6 over de deelgebieden. 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 verbinding over water.

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. Station Halfweg-Zwanenburg speelt hierin een belangrijke rol. Het station ligt midden in de bufferzone en verbindt de verschillende gebieden met elkaar. Station

Openbaar vervoer



spoorlijn



station als recreatieve knoop



Zuidtangent



buslijn regionet



buslijn 14 (bestaand traject)



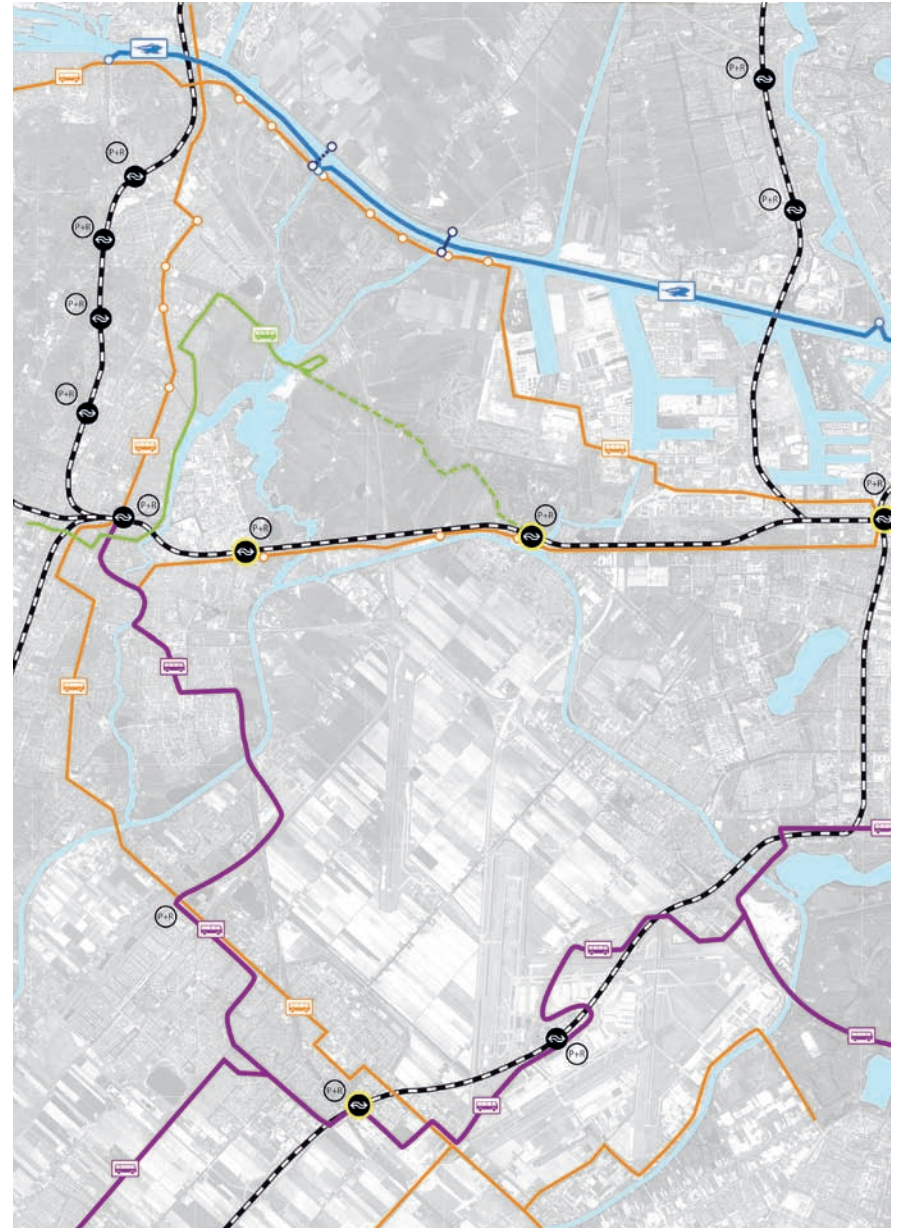
buslijn 14 (voorgestelde uitbreiding)



verbinding over water Amsterdam - IJmuiden



voet- en fietsveer



Bereikbaarheid vanuit de randen en transferia



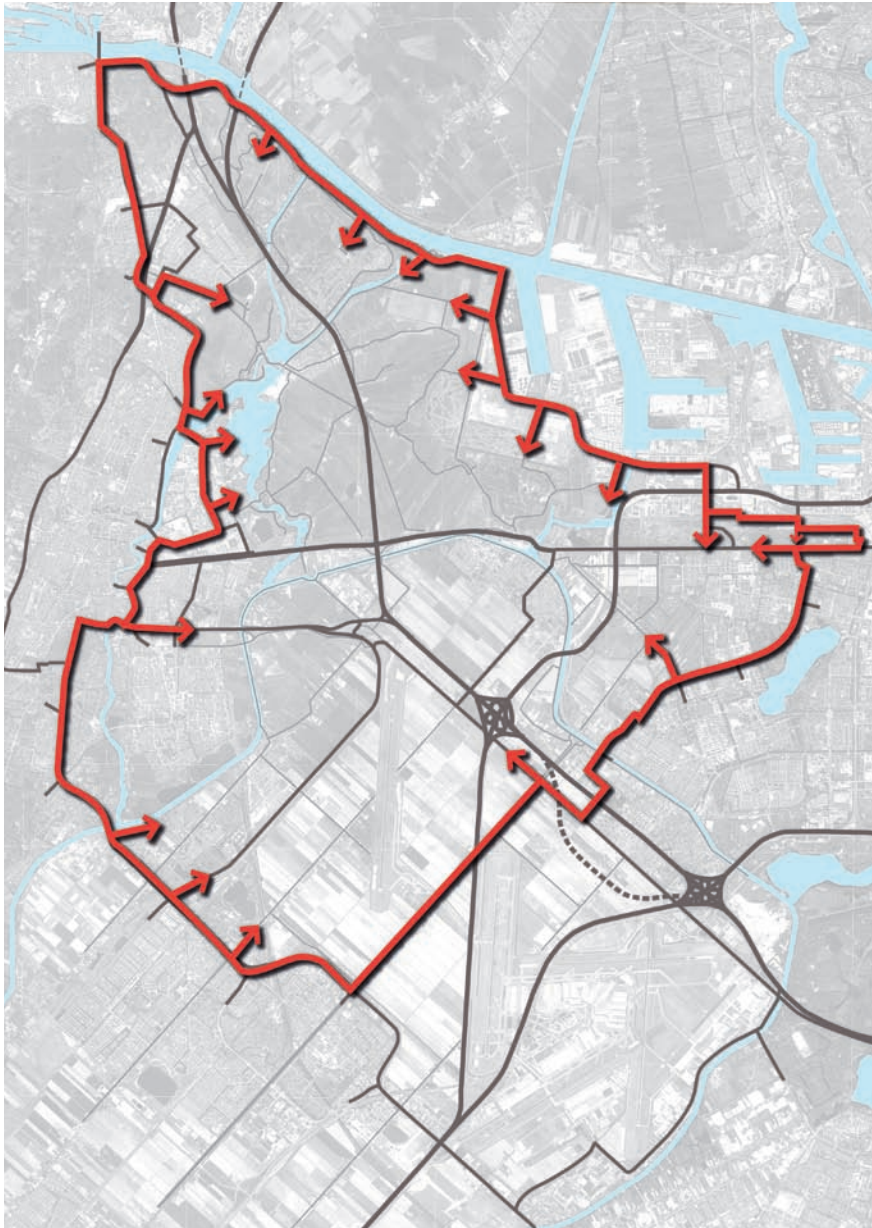
intensieve recreatiegebieden per auto bereikbaar vanuit de randen



snel- en provinciale wegen



lokale wegen



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 verbinding over water kan ook gaan fungeren als belangrijk entree naar het gebied.

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 en structuren, zoals de Stelling van Amsterdam (UNESCO-Werelderfgoed) 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

Omdat in het huidige recreatieve gebruik veel grotere afstanden overbrugd worden dan vroeger, is er meer behoefte aan

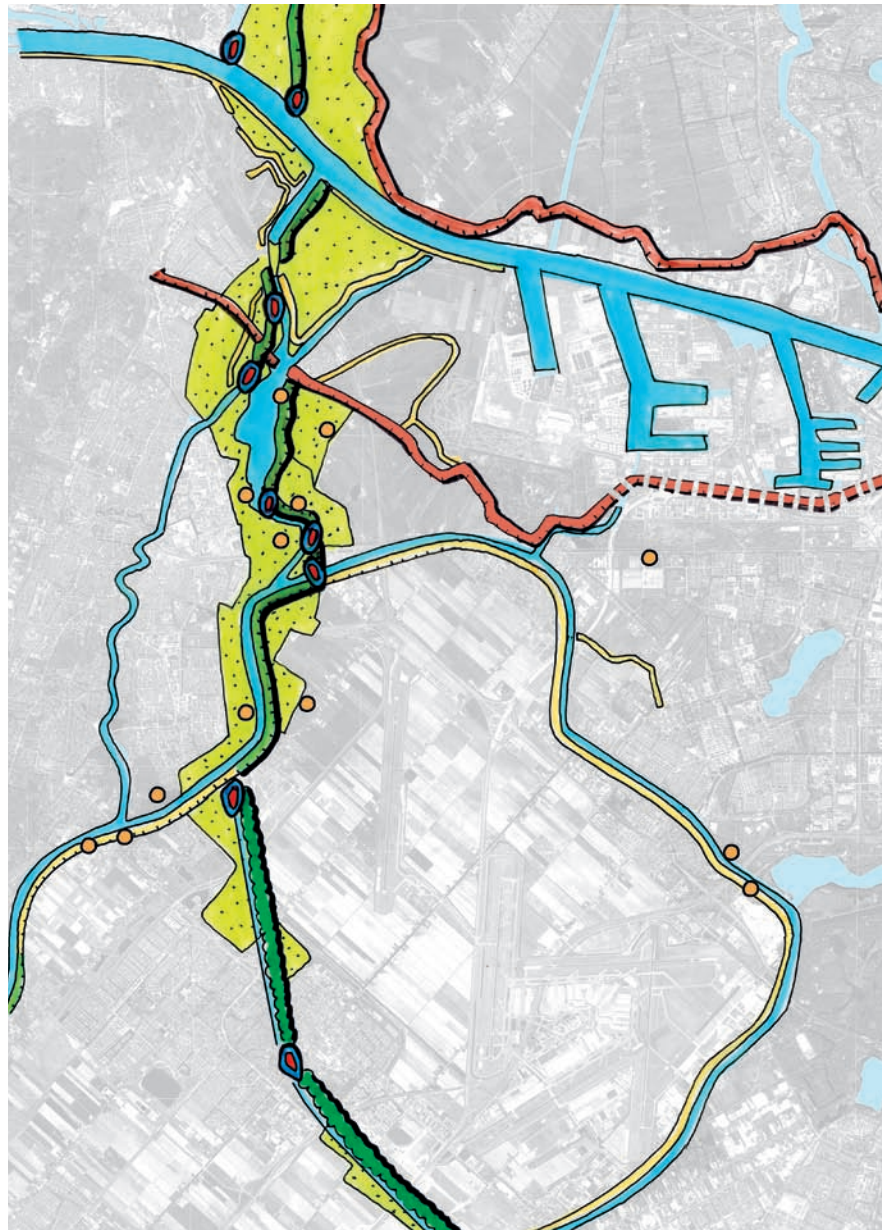
langeafstandspaden. De liniedijk van de Stelling en de Zuider IJ-dijk zijn prominente doorgaande lijnen in het landschap en vormen daardoor een mooie kans voor het maken van langeafstandsroutes. De dijken gaan door verschillende landschappen heen, waardoor een afwisselende route ontstaat. De hogere ligging in het landschap biedt mooie vergezichten. De dijken zijn, als duidelijke structuren, de 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 Vereenigde Binnenvlakte, 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



Liniedijk,
hoofdverdedigingslijn



IJ-dijken



forten van de Stelling



overige Stellingelementen



overige dijken



verstopte stelling zichtbaar maken



inundatievelden opnieuw zichtbaar maken

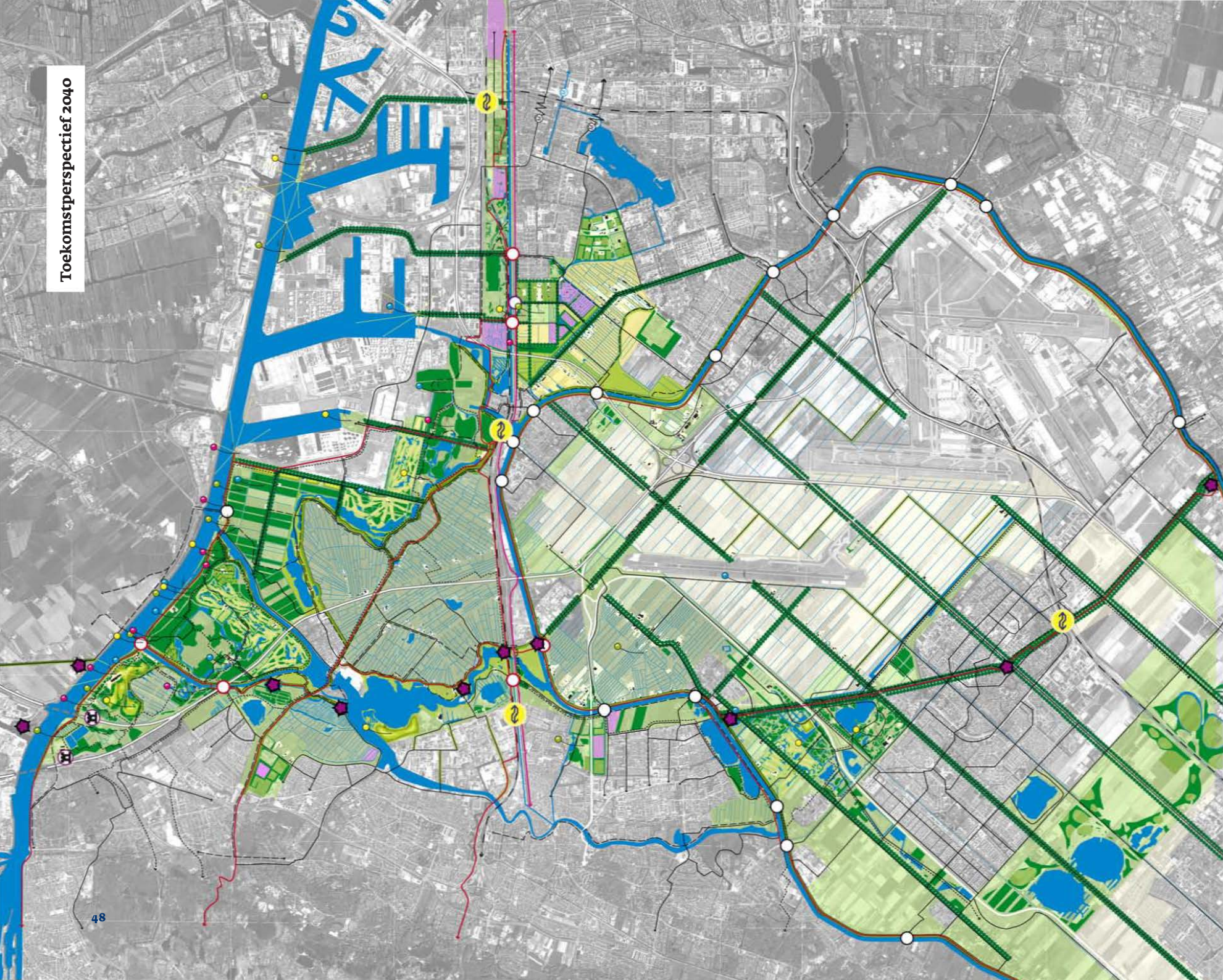































6 Uitwerking deelgebieden

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 gebruiksruimten. 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 de toekomst 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.







heuvels		veenweide landschap		hoofdpaardenroutes	
opgaand groen / bos		inundatieveld		bestaande fiets overgang/tunnel	
water		golfsbaan		ontbrekende fiets overgang/tunnel	
laanstructuur		natte natuur		route centrale markthallen	
dijkstructuur		snelweg		station	
groene insteek haven		autoweg		indicatie (recreatieve) ontwikkeling	
akkerbouw		fietsnelweg		fort van de Stelling van Amsterdam	
stadslandbouw		routes lange lijnen		archeologische vindplaats Romeins fort	
volkstuinten		hoofd fietsroutes		uitkijkpunt	
sportvelden		hoofd wandelroutes			



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, namelijk de Zuiderlijke Noordzeekanaalpolders, Noord en Zuid Spaarndammerpolder, Buitenhuizerpolder en Houtrakpolder. 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, paardrijden, 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.



Noordzeekanaal



Openbare golfbaan Spaarnwoude




















Het grondeigendom van dit deelgebied is grotendeels in handen van Staatsbosbeheer en is voor het grootste gedeelte in erfpacht uitgegeven aan recreatieschap Spaarnwoude. In het gebied zijn verschillende recreatieondernemers actief, onder andere voor de horecavoorzieningen en de golfbaan.

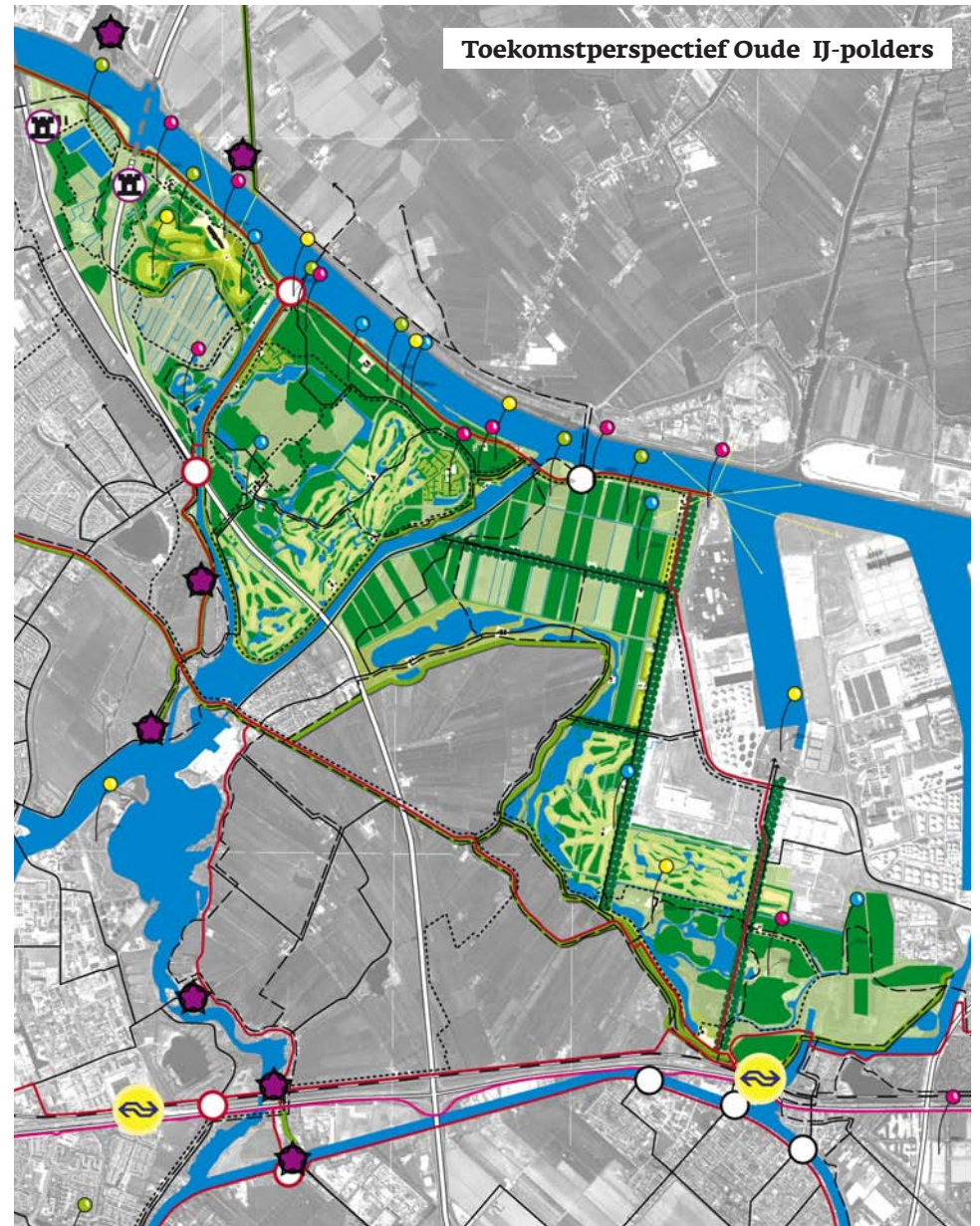
Toekomstperspectief

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 landschappelijke 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 langeafstandsroutes voor wandelaars en fietsers. Ook in de bestaande routestructuren wordt meer hiërarchie en kwaliteitsverbeteringen 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

	heuvels		hoofd wandelroutes
	opgaand groen / bos		hoofdpaardenroutes
	water		bestaande fietspont
	laanstructuur		ontbrekende fietsveerpont/tunnel
	dijkstructuur		station
	veenweide landschap		indicatie (recreatieve) ontwikkeling
	golfbaan		fort van de Stelling van Amsterdam
	natte natuur		archeologische vindplaats Romeins fort
	routes lange lijnen		uitkijkpunt
	hoofdfietsroutes		



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. 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.

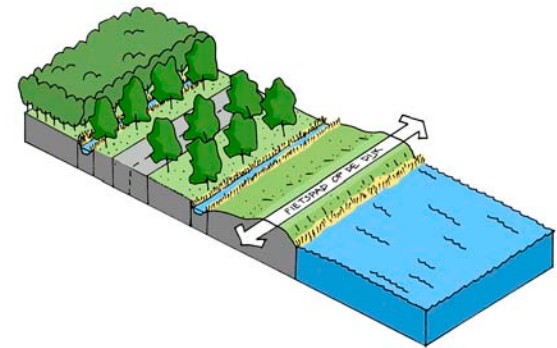
Lange lijnen als verbinding

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 langeafstandsroutes. 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



Impressie:
Fietspad op de dijk van het Noordzeekanaal

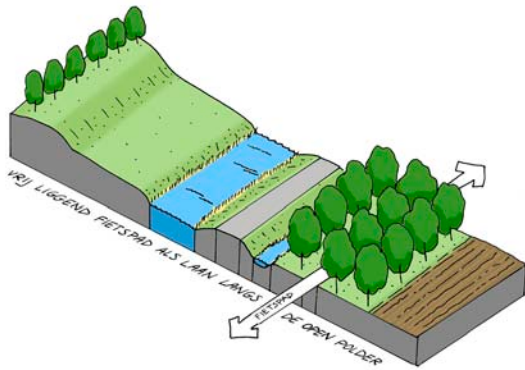
recreatieve rustplekken gemaakt, waar je ook met de auto kunt komen, zoals bij de pont. Van de bestaande mogelijkheden aan het Noordzeekanaal wordt al veel gebruik gemaakt als verblijfplek aan het water. Van belang bij de nieuwe inrichting van de Noordzeekanaalzone is dat het beeld van een continue, stoere lijn overeind blijft. 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



Profiel:
Fietspad op de dijk van het Noordzeekanaal

landschap. Door iets meer afstand tussen de dijk en de dichte bosschages te houden, ligt de liniedijk weer als duidelijk herkenbare lijn in het landschap. Een (seizoensgebonden) pontje over het Noordzeekanaal bij zijkanaal B zou een schakel in de Stellingroute kunnen vormen.

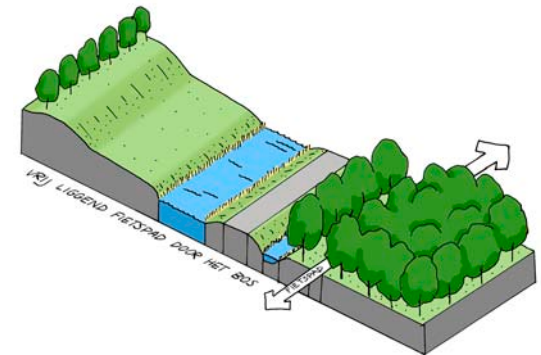
Binnen de droogmakerij van de Houtrakpolder ligt ook een lange verbindende lijn; de Noorderweg. Door deze aan te zetten met laanbeplanting, komt deze lijn prominent in het landschap te liggen, passend bij de identiteit van dit deelgebied. De Noorderweg heeft een verbindende functie tussen de Houtrakpolder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

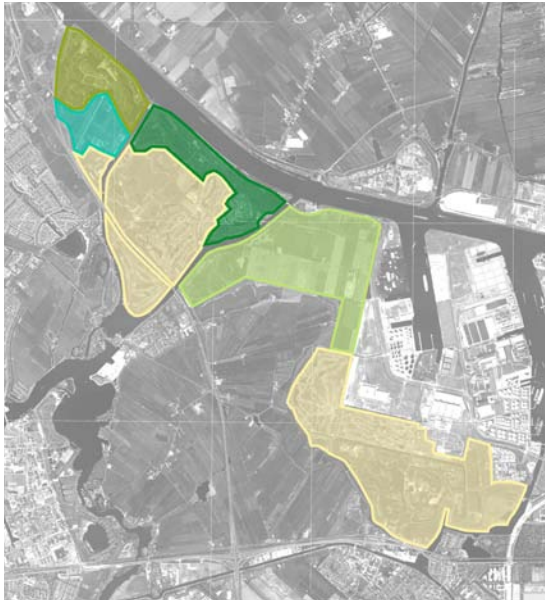
Duidelijke entrees

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 overstappunt 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.

Verbetering van de bestaande routestructuur

In dit gebied zijn veel fiets-, wandel- en paardenroutes aanwezig. De routestructuur kan op verschillende manieren verbeterd worden afhankelijk van de behoefte van het type gebruiker. Er kan een verbeteringslag gemaakt worden door het routenetwerk te vereenvoudigen, de kwaliteit van de routes te verbeteren en bestaande routes te koppelen. Voor alle gebruikers geldt dan de routing niet overal even logisch en duidelijk is. In de parkgebieden is het door de hoeveelheid aan paden soms moeilijk je te oriënteren en de bewegwijzering is niet overal duidelijk. Wandelaars moeten vaak gebruik maken van verharde paden waar ook fietsers gebruik van maken. Dit kan overlast veroorzaken. Dit geldt met name voor de verbinding van Oosterbroek naar de pont in Velsen-Zuid.



Ontwikkelmogelijkheden voor particulier initiatief - deelgebieden



Deze gaat geheel over verharde wegen en langs snelwegen. Om de route aantrekkelijker te maken voor wandelaars zouden hier wandelstroken of -paden aangelegd kunnen worden. Daarnaast zijn de routes voor wandelaars naar en door het geuzenbos en door de Houtrak niet duidelijk aangegeven en kunnen ze in kwaliteit verbeterd worden. In Oosterbroek en Buitenhuizen is een kwaliteitsverbetering van de paardenroutes nodig door passend onderhoud aan te plegen. Daarnaast is de Buitenhuizerbrug een knelpunt. Het is hier relatief smal en druk met gemotoriseerd verkeer. Hier zouden maatregelen genomen kunnen worden om een veiligere overgang voor ruiters te maken.

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 (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.

Heuvelland

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 vrijetijdslandschap 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.

Polderland

Dit kleine veenweidepoldertje 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, skeeleren of paardrijden. 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 Heuveland, ruimte voor een (boven) regionale programmering. De beoogde voorzieningen zijn vergelijkbaar met Heuveland, 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 2015 wordt een definitief besluit genomen over een mogelijke uitbreiding van het Amsterdamse havengebied. Hiertoe wordt een visie op de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied opgesteld. Voorliggende visie is een van de bouwstenen voor de visie Noordzeekanaalgebied. Tot het definitieve besluit over de mogelijke uitbreiding wordt uitgegaan van omkeerbare ontwikkelingen. 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

² Zie pagina 26, Hoofdzonering



Aansluiting liniedijk op Noordzeekanaal - huidige situatie



Impressie: aansluiting liniedijk op Noordzeekanaal, nieuwe situatie als recreatieve verkeersknoop

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 Heuveland, 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 Inlaagpolder 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.

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)

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.



De Liniedijk zichtbaar maken in recreatiegebied Spaarnwoude door afstand te creëren tussen de dijk en dichte bosschages.

Verbeteren van de bestaande routestructuur:



Routing voor wandelaars naar en door het Geuzenbos en de Houtrak verbeteren.



Wandelpaden of -stroken aanleggen op de route van Oosterbroek naar de pont in Velsen-Zuid.



Een veilige overgang voor ruiters maken.



De kwaliteit van de paardenroutes in Oosterbroek en Buitenhuisen verbeteren.

Duidelijke entrees:



Station Halfweg-Zwanenburg ontwikkelen als hoofdentree van de bufferzone.

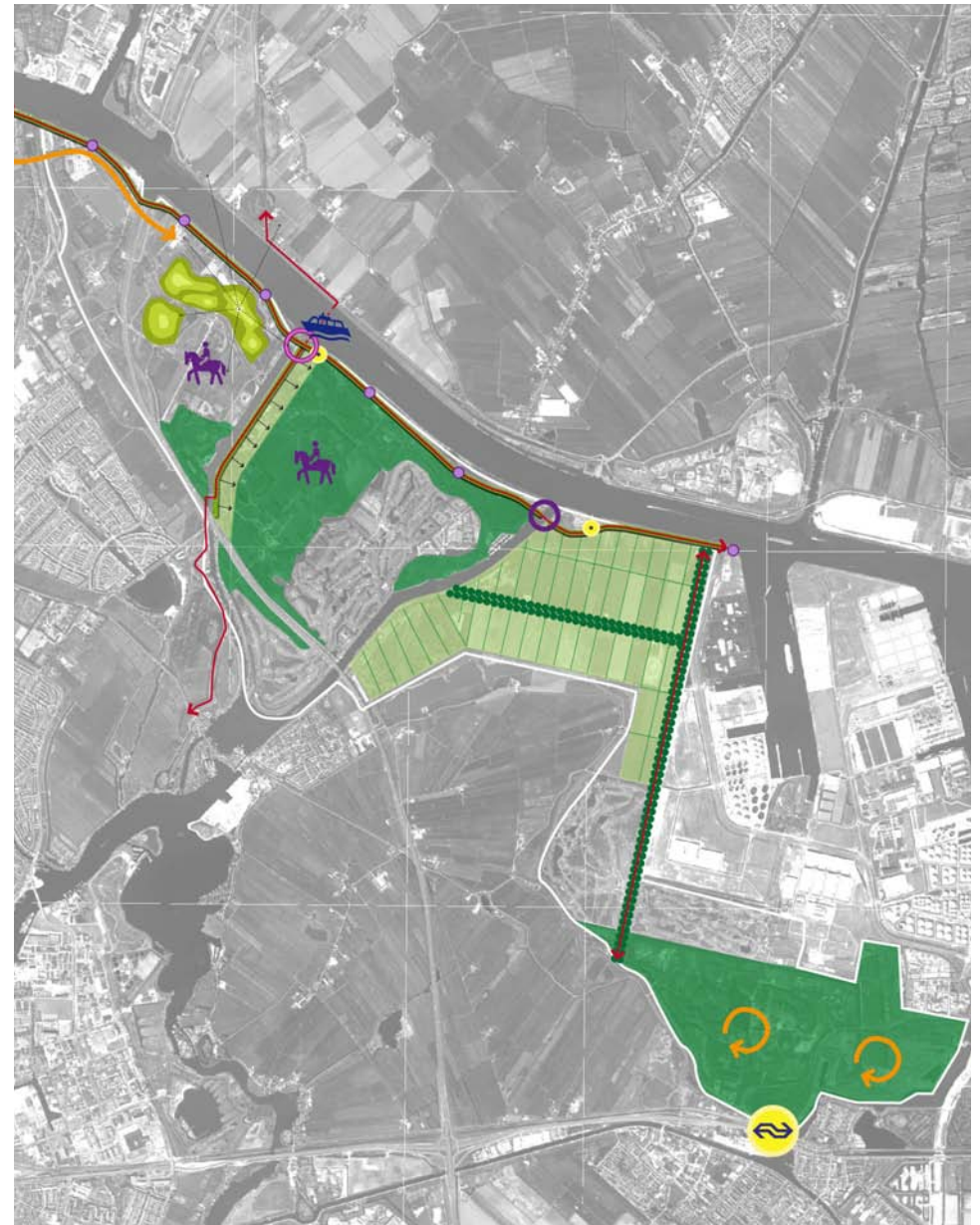


Ontwikkelen van knoop/rustpunten aan het Noordzeekanaal bij de veerponten in combinatie met bushalte en (ov-)fietsverhuur.

Keuzes maken in beheer:



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





6.2 De oostrand van Velsen en Haarlem

Entree naar de bufferzone

Korte kenschets

Het gebied langs stadsranden van Haarlem en Velsen, onder andere de Hekslootpolder, Oud Spaarndammerpolder en Velsbroekpolder, en het open gebied tussen de stadsrand van Haarlem en de Haarlemmermeerpolder vormen 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.

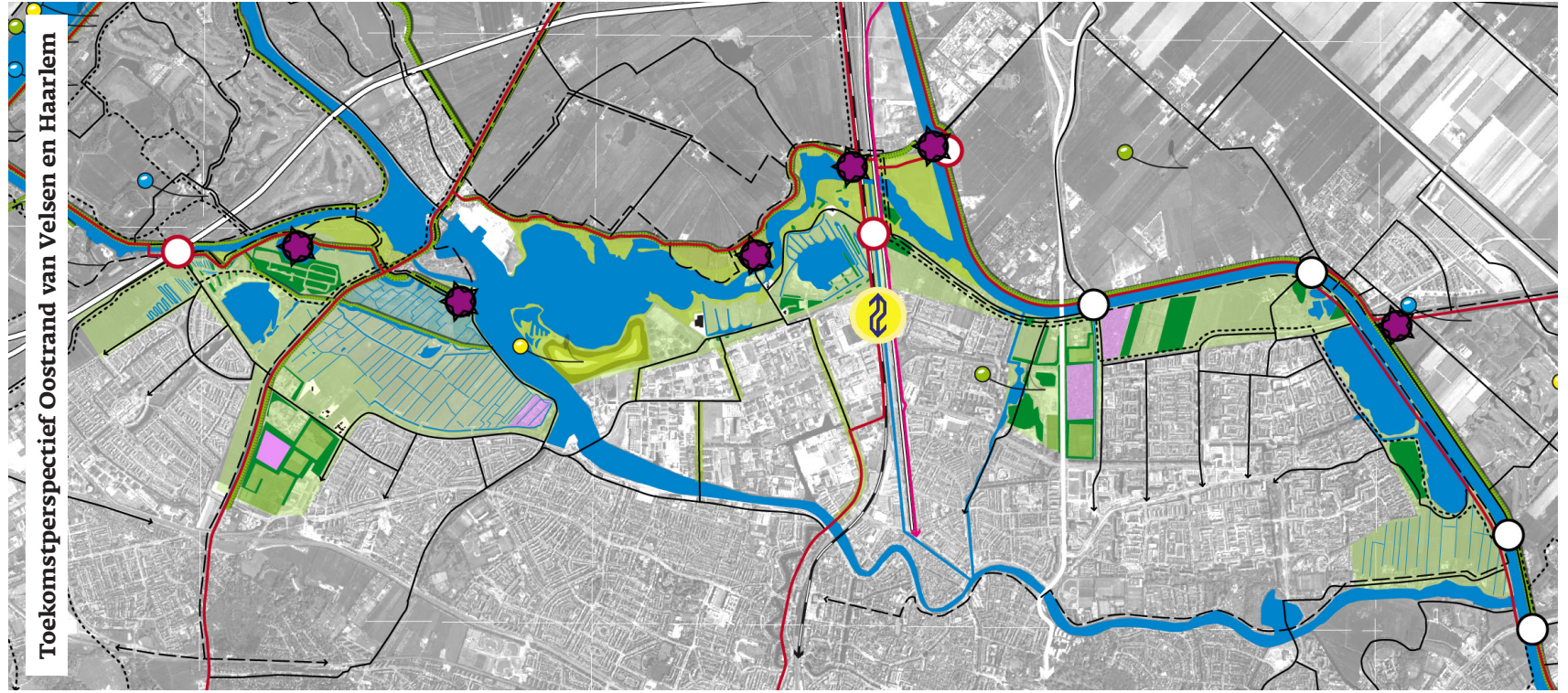
De Mooie Nel en de Liede vormen samen met het Spaarne een sterke waterstructuur met grote recreatieve en ecologische waarden. Het gedeeltelijk open en natte veenpolderlandschap trekt veel weidevogels aan en een deel van het gebied valt onder de ecologische hoofdstructuur.

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 Inlaagpolder, Verenigde Binnenpolder en de Haarlemmermeer.

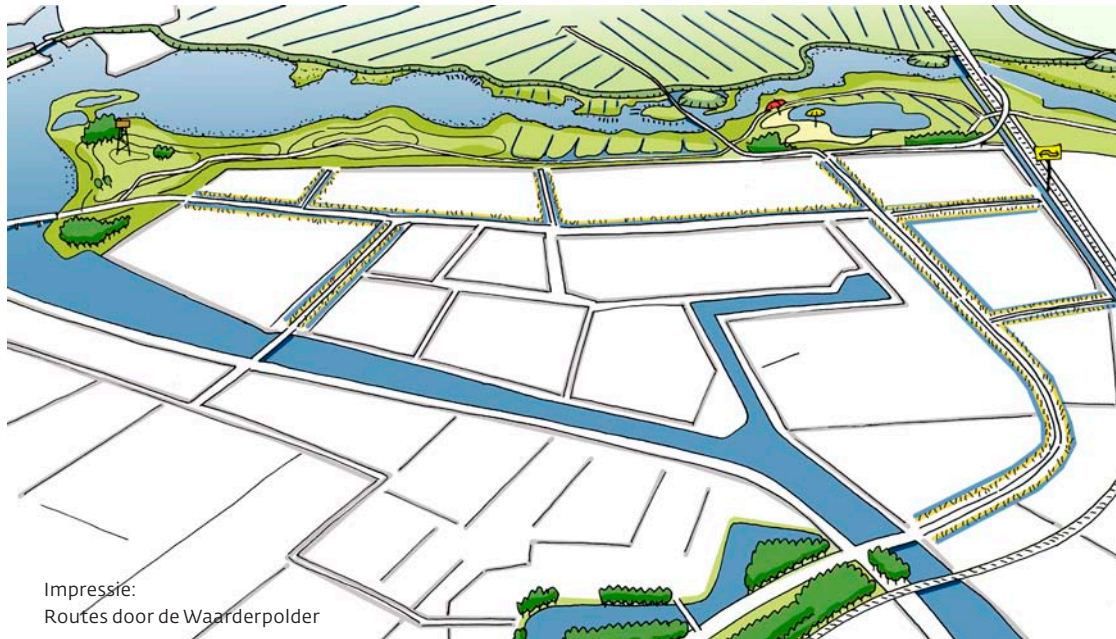
Betere recreatieve benutting van het water

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



Toekomstperspectief Oostrand van Velsen en Haarlem

- heuvels
- dijkstructuur
- volkstuinten
- sportvelden
- veenpolder
- inundatieveld
- natte natuur
- fietssnelweg
- routes lange lijnen
- hoofd fietsroutes
- hoofd wandelroutes
- hoofd paardenroutes
- bestaande fiets overgang / tunnel
- ontbrekende fiets overgang / -tunnel
- station
- indicatie (recreatieve) ontwikkeling
- fort van de Stelling van Amsterdam



Impressie:
Routes door de Waarderpolder

stadsrand van Haarlem. Op het water en 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 te 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 linedijk. Bij het aanleggen van bomenrijen moet wel rekening worden gehouden met de ligging van weidevogelleefgebieden. Het planten van bomen kan een extra verstrendend effect hebben op weidevogels. Een natte voet kan ook een tijdelijk karakter hebben. De weilanden

ten westen van Fort benoorden Spaarndam kunnen bijvoorbeeld af en toe 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 informatieboerderij Zorgvrij 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 en Amsterdamse Vaart, de Ringvaart en de Zuider IJ-dijken. Er zijn plannen (Gebiedsvisie Oostradiaal) om de voormalige Amsterdamse Vaart 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 beter benut kunnen worden als entree naar de bufferzone. 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.

De Slaperdijk is nu ontoegankelijk voor wandelaars. Gekeken kan worden of het mogelijk is de Slaperdijk in overleg met de grondeigenaren open te stellen, zodat een aantrekkelijke route van Spaarndam naar het NS-station Santpoort gemaakt worden als onderdeel van de IJ-dijkenroute. Er ontbreekt nu een paardenroute tussen Spaarnwoude in het noorden en de Groene Weelde in de het zuiden van de bufferzone.

Deze verbinding zorgt ervoor dat meer ruiters en menners gebruik kunnen maken van het paardenroutenetwerk in verschillende deelgebieden en er ook makkelijker grotere tochten gemaakt kunnen worden. Om dezelfde redenen is het wenselijk een paardenroute tussen de Groene Weelde en de binnenduinrand te maken.

De route door Spaarndam is relatief smal en druk met verkeer. Gekeken zou kunnen worden of de doorgang voor ruiters verbeterd kan worden in verband met de veiligheid.

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 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



Impressie:
Schaatsen op het inundatieveld - Fort Benoorden Spaarndam

wordt ontwikkeld, is dit dé plek om meer bekendheid te geven aan de Stelling van Amsterdam. Ook de aanwezigheid van horecagelegenheden 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 Inlaagpolder en Vereenigde Binnenpolder. 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 Schoteroog 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 bijvoorbeeld aan 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).



Inundatievelden bij Fort Bezuiden Spaarndam voor korte perioden onder water zetten.

Een continue Stellingroute



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



Vijfhuizerdijk aantrekkelijker maken voor recreatief verkeer.



Fietsovergang bij Fort aan de Liede maken.

Versterken van routes en entrees



Recreatieve routes door Waarderpolder verbeteren.



Station Haarlem Spaarnwoude als overstappunt/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.



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



De mogelijkheden onderzoeken om de Slaperdijk open te stellen voor wandelaars.



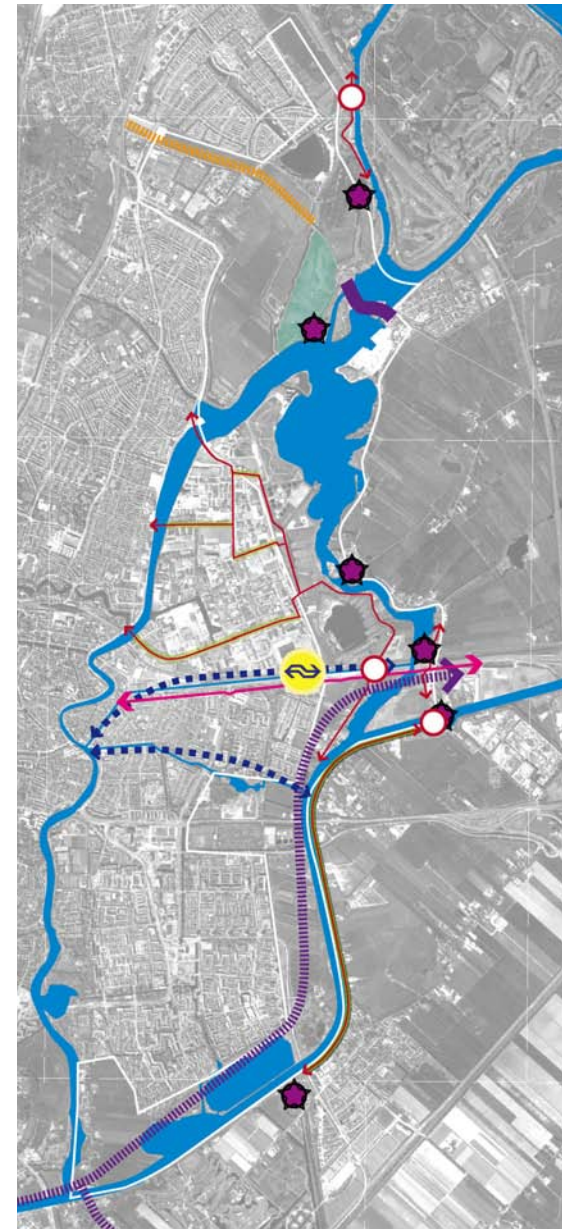
Een paardenroute van de Vereenigde Binnenpolder via de stadsrand van Haarlem naar de binnenduinrand en de Haarlemmermeer maken.



Een veilige doorgang voor ruiters door Spaarndam maken.

Bestaande visies en plannen

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





6.3 Inlaagpolder en Vereenigde Binnenpolder

Behoud van de veenweidepolder

Korte kenschets

Van oudsher zijn de Inlaagpolder en Vereenigde Binnenpolder natte en open onregelmatig verkavelde graslanden met een fijnmazig slotenpatroon, en een markante landschappelijke rand. De Inlaagsedijk 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 Azoo 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 heeft als hoofdbestemming dagrecreatie met daarnaast melkveehouderij. Ook heeft de polder belangrijke natuurwaarden. Het grasland wordt agrarisch gebruikt met nadruk op behoud van natuur en landschap. Er zijn bloemrijke slootkanten en kruidenrijke graslanden met plaatselijk kernen van broedende weidevogels. Langs



Zicht op Halfweg vanaf de Spaarndammerdijk















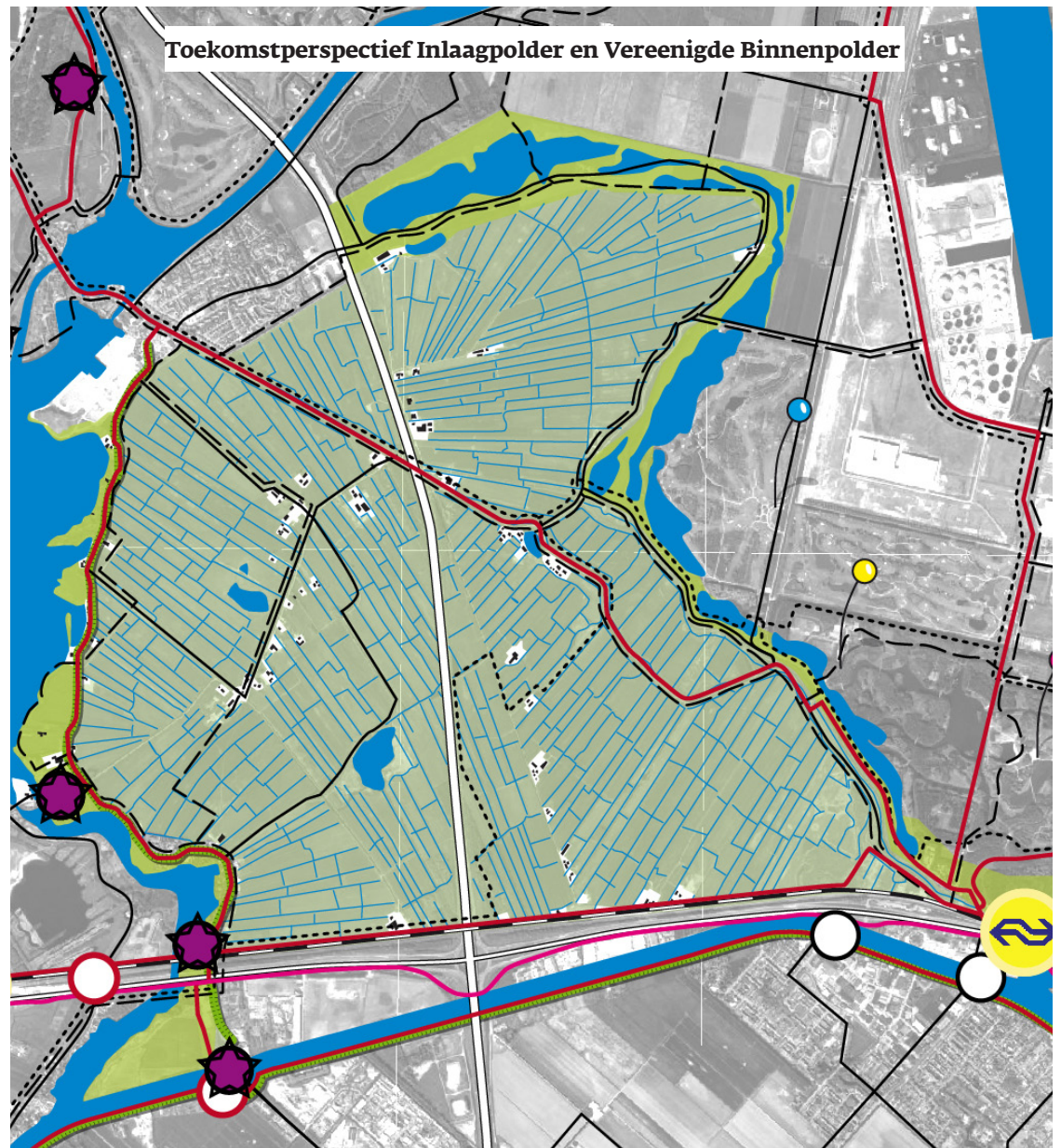
Open veenweide polder

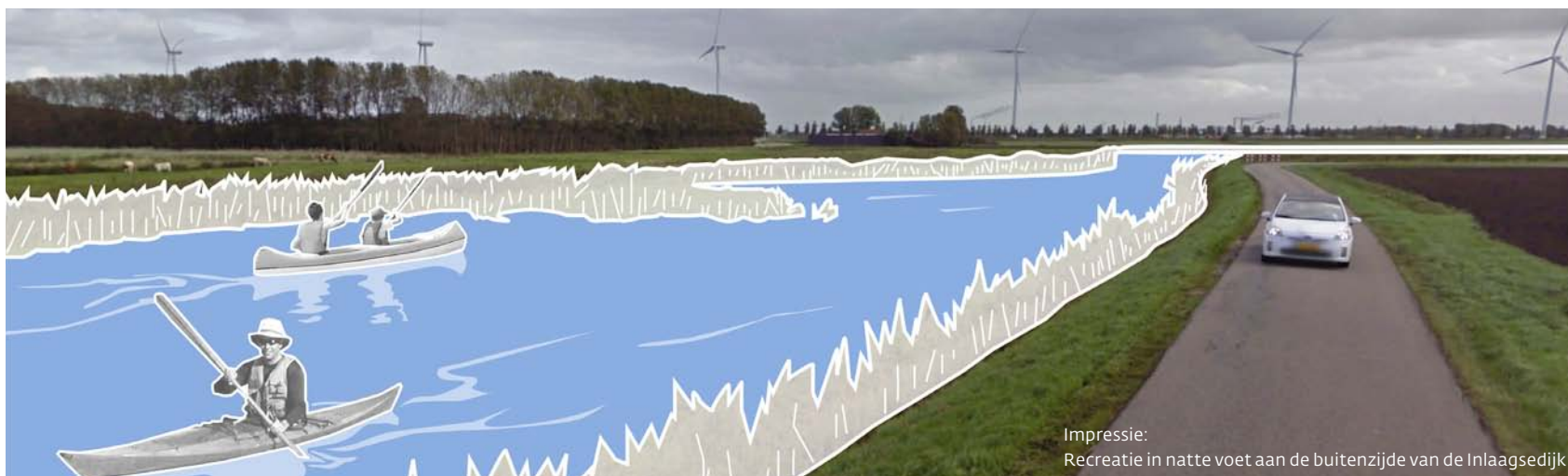
de Liede en bij de Batterij komen rietmoeras, veenmosrietland en Elzenbroekbos voor.

Toekomstperspectief

Om het karakter van de Inlaagpolder en Vereenigde Binnenpolder 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 Inlaagsedijk 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. Daarnaast kan het open karakter van het middengebied verder versterkt worden door bosschages in de polder zoveel mogelijk te verwijderen. 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.

-  dijkstructuur
-  veenweidelandschap
-  natte natuur
-  snelweg
-  fietssnelweg
-  routes lange lijnen
-  hoofdfietsroutes
-  hoofdwandelroutes
-  hoofdpaardenroutes
-  bestaande fiets overgang/tunnel
-  ontbrekende fiets overgang/tunnel
-  fort van de Stelling van Amsterdam





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

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 de zee kust 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. Voor wandelaars zouden (onverharde) wandelpaden aangelegd kunnen worden.

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 struikgewas

en bebouwing. 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 buslijn 14 vanuit Haarlem naar Spaarnedam door te laten rijden naar station Halfweg-Zwanenburg, bijvoorbeeld in de vorm van een buurtbus.

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 landschapsgenieters. 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 Inlaagpolder en Vereenigde Binnenpolder 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 Inlaagpolder en Vereenigde Binnenpolder 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.



Tunnel onder de snelweg door bij Spaarnwoude



Boerenbedrijf in de Inlaagpolder



Spaarndammerdijk



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.



De wandelroutes langs en over de dijken aantrekkelijker en veiliger maken door het nemen van maatregelen om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen of door het aanleggen van (onverharde) wandelpaden.



Versterken van het contrast tussen het droogmakerijen- en veenpolderlandschap door de natte voet langs de Inlaagsedijk 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, bijvoorbeeld in de vorm van een buurtbus.



Een veilige doorgang voor ruiters door Spaarndam maken.

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 Vereenigde Binnenpolder (in voorbereiding)



Boerenbedrijf in Spaarwoude



Boerenbedrijf in de Inlaagpolder



Spaarndam



Tuinen van West



Verbinding over de Osdorpvaart



Historische landbouw, veenweide en weidevogelgebied

6.4 Tuinen van West en Brettenzone

De ontwikkeling van groengebieden in de stadsrand

Korte kenschets

In het oosten van de bufferzone liggen twee 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

Tuinen van West is een echt stadsrandgebied met een grote diversiteit aan kleinschalige functies van kassen tot sportvelden en van kleine weides tot opslagbedrijfjes. Er wordt ook ruimte geboden aan natte natuur. De ecologische verbindingzone Groene AS loopt door de verschillende polders en er zijn meerdere ‘parels’ – grotere leefgebieden met hoge biodiversiteit – aangewezen.

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. Enkele zijn sinds kort struinpaden voor wandelaars.

Er zijn vier deelgebieden met elk hun eigen karakteristieken te onderscheiden: Osdorperbinnenpolder

Noord, Osdorperbinnenpolder Zuid, Osdorperbovenpolder en Lutkemeerpolder. Bij de ontwikkelingen staat voorop dat het open polderkarakter behouden blijft en dat stadslandbouw in de verschillende polders wordt gestimuleerd.

De Osdorperbinnenpolder Noord bestaat uit groene kamers die van elkaar gescheiden zijn door laanbeplanting. De kamers geven ruimte aan natuurgebieden en aan verschillende recreatieve voorzieningen, zoals volkstuinten, sportvelden en een park. Momenteel worden stadslandbouw en een dagrecreatieterrein ontwikkeld.

De Osdorperbinnenpolder Zuid en Osdorperbovenpolder zijn relatief open en kleinschalig agrarisch gebied. De Osdorperbinnenpolder Zuid is aangewezen als weidevogelgebied.

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. Aan de andere kant worden delen van het gebied als landbouwgrond gehandhaafd om het oorspronkelijk karakter van de polder te behouden. Een deel van de Lutkemeerpolder is bestemd als uitbreiding van het bedrijventerrein.

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 van Amsterdam en woongebieden.

Infrastructuur heeft hier altijd een grote rol gespeeld. De eerste grote infrastructurale 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.

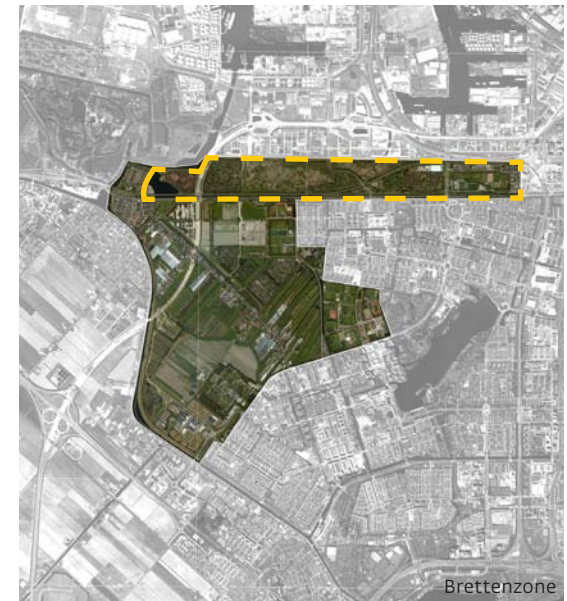
Toekomstperspectief

Het toekomstperspectief voor de Tuinen van West en de Brettenzone is een aantrekkelijk

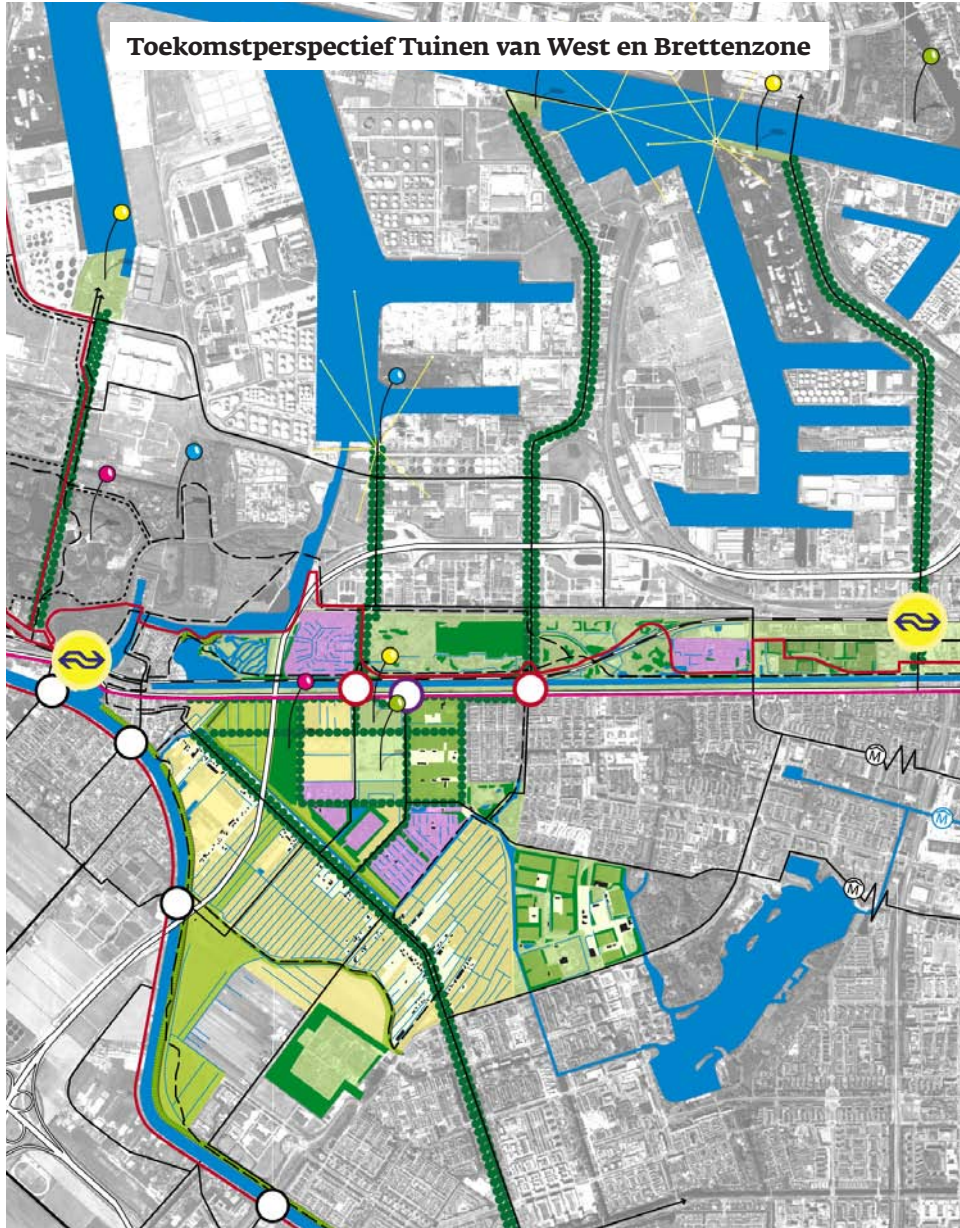
en divers groen gebied in de stadsrand, met ruimte voor sport, recreatie, volkstuinen, stadslandbouw en beleefbare cultuurhistorie. Juist de nabijheid van de stad vormt een belangrijke economische drager.

Voor Tuinen van West is een concept ontwikkeld 'Lekker de boer op!' In het concept komen verschillende verhaallijnen tot uiting: het boerenland als decorlandschap, het boerenland als doe-landschap en het boerenland als consumptielandschap. Stadslandbouw speelt hierbij een grote rol. Stadslandbouw brengt het voedsel weer naar de stad en levert een bijdrage aan maatschappelijke issues, onder andere op het vlak van zorg, educatie en duurzaamheid. Tevens kan stadslandbouw invulling geven aan nieuwe vormen van landschapsbeheer en financiering ervan. Maar binnen het concept is ook ruimte voor commerciële leisure en versterking van de natuur, zoals de Groene AS. Om het gewenste toekomstbeeld te verkrijgen, moet de ontwikkeling in samenhang gebeuren. 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 voor de regio en beter te verbinden met de stad. Deze plannen worden ondersteund in deze visie.



Toekomstperspectief Tuinen van West en Brettenzone



opgaand groen / bos



water



laanstructuur



dijkstructuur



groene insteek haven



stadslandbouw



volkstuinten



sportvelden



natte natuur



recreatieterrein



fietsssnelweg



routes lange lijnen



hoofd fietsroutes



hoofdwandelroutes



bestaande fiets overgang/tunnel



ontbrekende fiets overgang/tunnel



route centrale markthallen



station



ontbrekende auto-ontsluiting



indicatie (recreatieve) ontwikkeling



uitkijkpunt

Versterken van routes en entrees

Recreatieve verbindingen dragen bij aan de herkenbaarheid en beleving van gebieden. 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. De wens is om deze verbinding door te laten lopen tot de Ringvaart. Daarnaast wordt de Osdorperbinnenpolder Noord in Tuinen van West bevaarbaar gemaakt.

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.

De ontwikkeling van de trekvaart als vaarroute kan worden meegenomen bij de herontwikkeling van de N200, waarbij de dijk opgehoogd moet worden. Gekoppeld aan deze herontwikkeling kan ook bereikbaarheid van de Tuinen van West voor de gemotoriseerd verkeer verbeterd worden door de aansluiting van de Joris van den Berghweg op de N200. Deze aansluiting is noodzakelijk voor de ontsluiting van de regionale voorzieningen in de Tuinen van West.

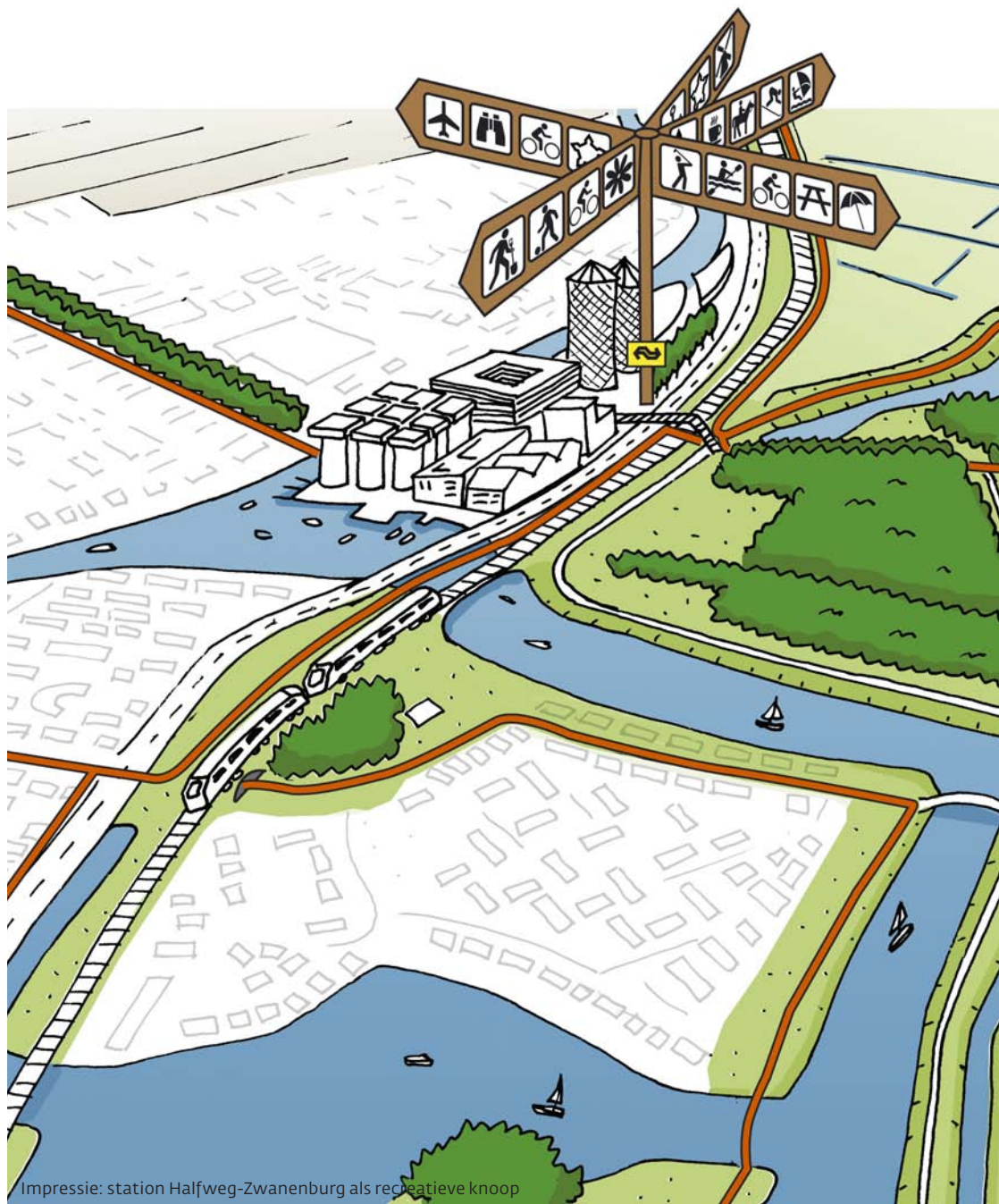
In de Brettenzone wordt een



Voorbeeld van stadslandbouw boerderij 'De Melkweg' in de Lutkemeerpolder

ontdekkingsroute vormgegeven, om de geschiedenis beter beleefbaar te maken. Het is een wandel(struin)route die van oost naar west door het gebied slingert. In groter verband is dit de route tussen Velsen en Muiderberg. Daarnaast is er ook een fietsroute van oost naar west, de Brettenroute die is gekoppeld aan de hoofdroute van Amsterdam naar zee kust over de Zuider IJ-dijk. De fietssnelweg wordt aan de zuidzijde van de Amsterdamse trekvaart aangelegd. De mogelijkheden voor een alternatieve en landschappelijk meer aantrekkelijke route langs de noordzijde van de Brettenzone worden onderzocht.

Het toekomstige station Halfweg-Zwanenburg vormt een belangrijk knooppunt in de bufferzone die de verschillende routes en landschappen met elkaar verbindt. De verkeersbundel trekvaart, spoor en Haarlemmerweg (N200) vormt een grote barrière vanuit de Brettenzone richting het zuiden. Op verschillende plekken wordt de Brettenzone aangesloten op het recreatieve netwerk van de omgeving. Om de verbinding van de Brettenzone met de Tuinen van West en met aanliggende woonwijken te verbeteren, moeten op twee plekken nieuwe fietsbruggen aangelegd worden: in het verlengde van



Impressie: station Halfweg-Zwanenburg als recreatieve knoop

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. Daarnaast vormt de Westrandweg een barrière voor wandelaars tussen De Kluut en de Grote Braak. Door dit op te heffen, door bijvoorbeeld de aanleg van trekpontjes, wordt de verbinding tussen de Brettenzone en de Oude IJ-polders versterkt.

Aansluiting op een recreatieve haven

De recreatieve potentie van de Amsterdamse 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.

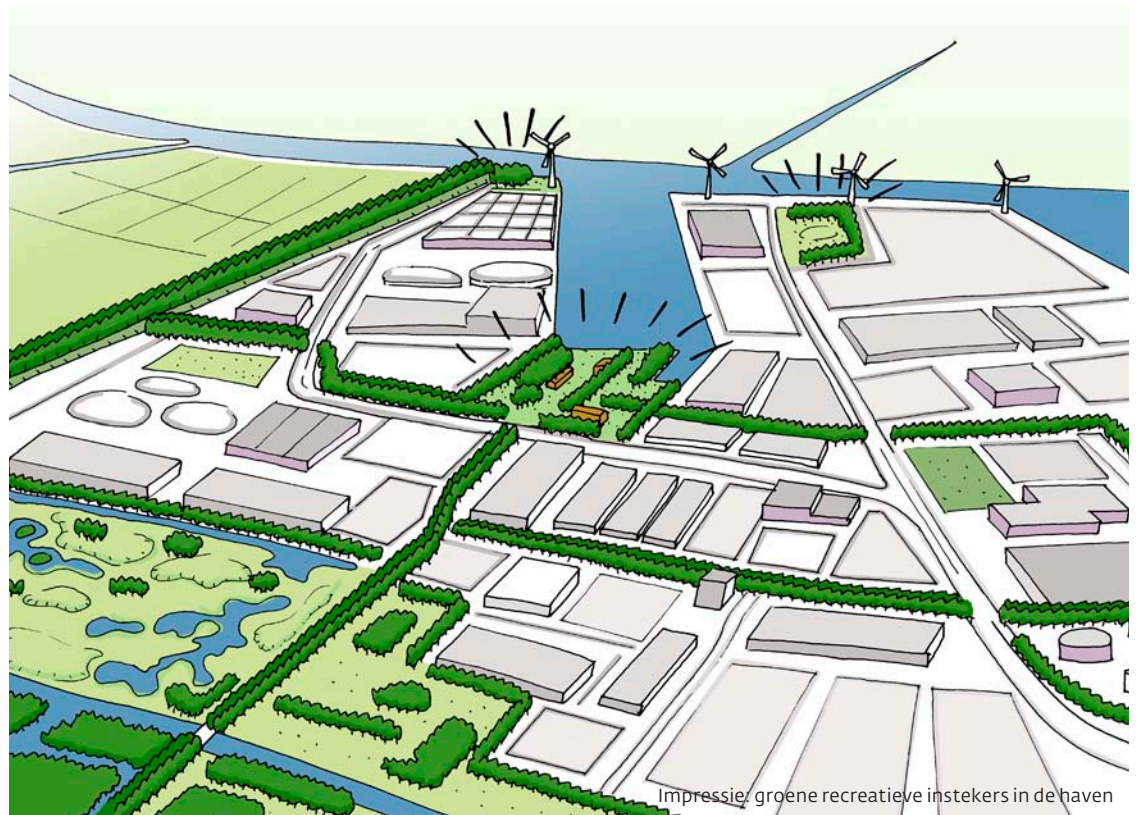
Vanuit de bufferzone kan worden gezocht naar mogelijkheden om de haven en het omringende gebied beter op elkaar te laten aansluiten. Groene “instekers” naar attractieve punten, zoals het kunstenaarsdorpje Ruigoord en uitkijpunten over het Noordzeekanaal, verbinden de haven met de omgeving: de Oude IJ-polders,

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, zoals een huttenbouwwedstrijd, stadsstrandje of klein filmfestival. Op het moment is een terrein ingericht als tijdelijke natuur.

Mogelijkheden voor particulier initiatief

Op meerdere vlakken kan er ruimte worden geboden voor particulier initiatief.

Het recreatieve netwerk in de Brettenzone en Tuinen van West 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 Osdorperbinnenpolder Noord wordt gedacht aan diverse kleinschalige recreatieve



Impressie groene recreatieve instekers in de haven

ontwikkelingen. Voorbeelden zijn een 'doeboerderij', een volkstuinencomplex Nieuwe Stijl, kleinschalige evenementen, een wellness voorziening, een natuurschaatsbaan en een theetuin.

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. Het is de moeite waard om de verschillende mogelijkheden voor natuur- en landschapsbeheer in het gebied te onderzoeken. Zo kan de stadslandbouwondernemer hieraan bijdragen, maar natuuraanleg en -beheer door een ondernemer behoort ook tot de mogelijkheden. De Osdorperbinnenpolder Zuid staat vooral in het teken van de



Sportpark Spieringhorn - Brettenzone



Tuinen van West



Aanleg Westrandweg - Osdorp

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
- Gebiedsvisie Landelijk West
- Programma van Eisen Tuinen van West
- Beeldkwaliteitplan Tuinen van West
- Natuurvisie Tuinen van West
- Concept voor Tuinen van West: Lekker de boer op
- Programma van Eisen Radiaal-West o2C (Bretten)
- Historische beeldatlas Brettenzone
- Visie N200
- Gebiedsstrategie Sloterdijk 'Sloterdijk bereikbaar'
- Groenplan Atlaspark

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.

 Verbinding voor wandelaars aanleggen tussen De Kluut en de Grote Braak onder de Westrandweg door.

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

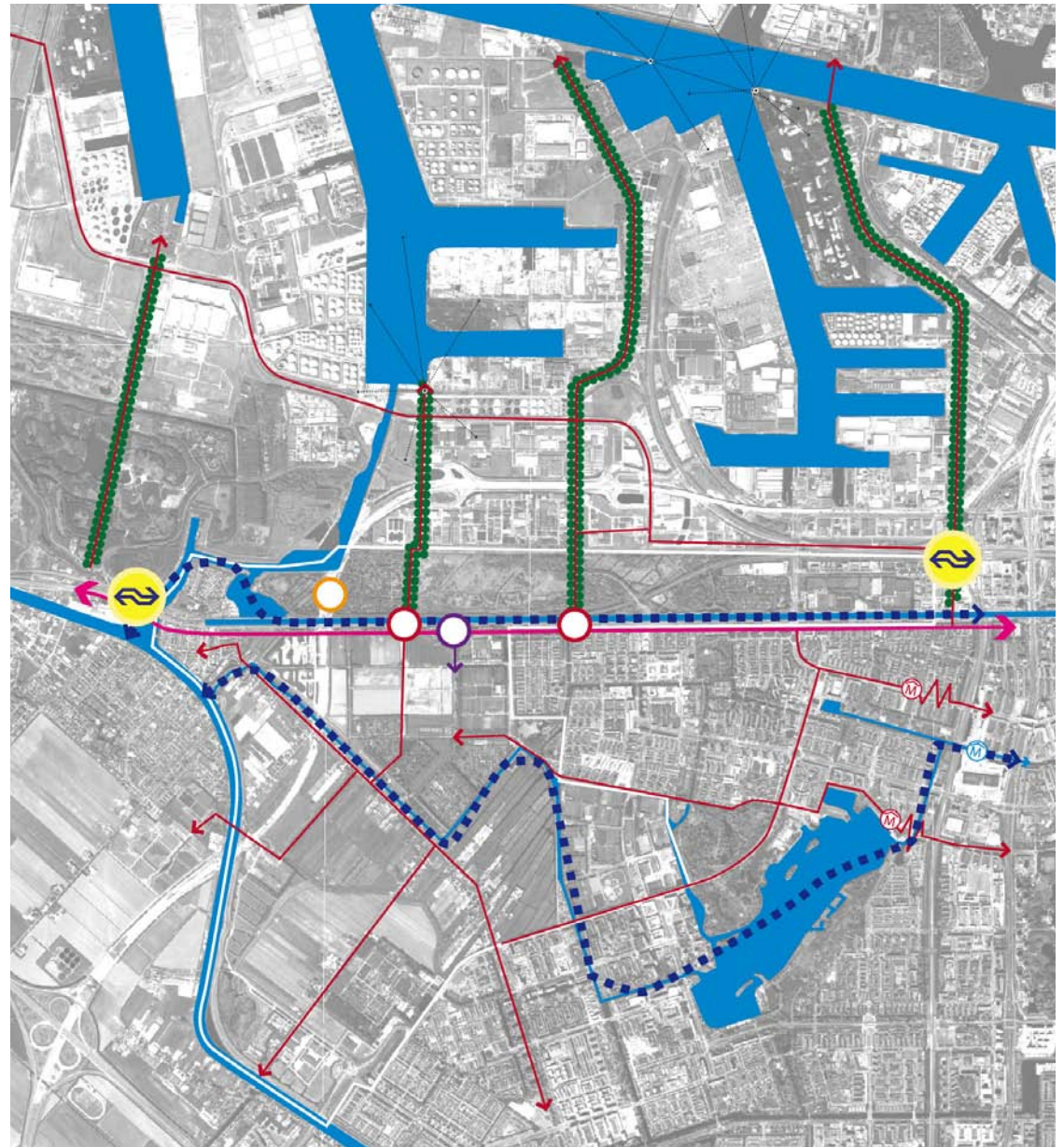
 Aansluiting van de Joris van den Berghweg op de N200.

Aansluiting op een recreatieve haven

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

 Secundair routenetwerk voor fietsers en wandelaars door de Amsterdamse haven realiseren.

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





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 landschappelijke 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 vijf 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 recreatieve strip langs de zuidwestrand van de

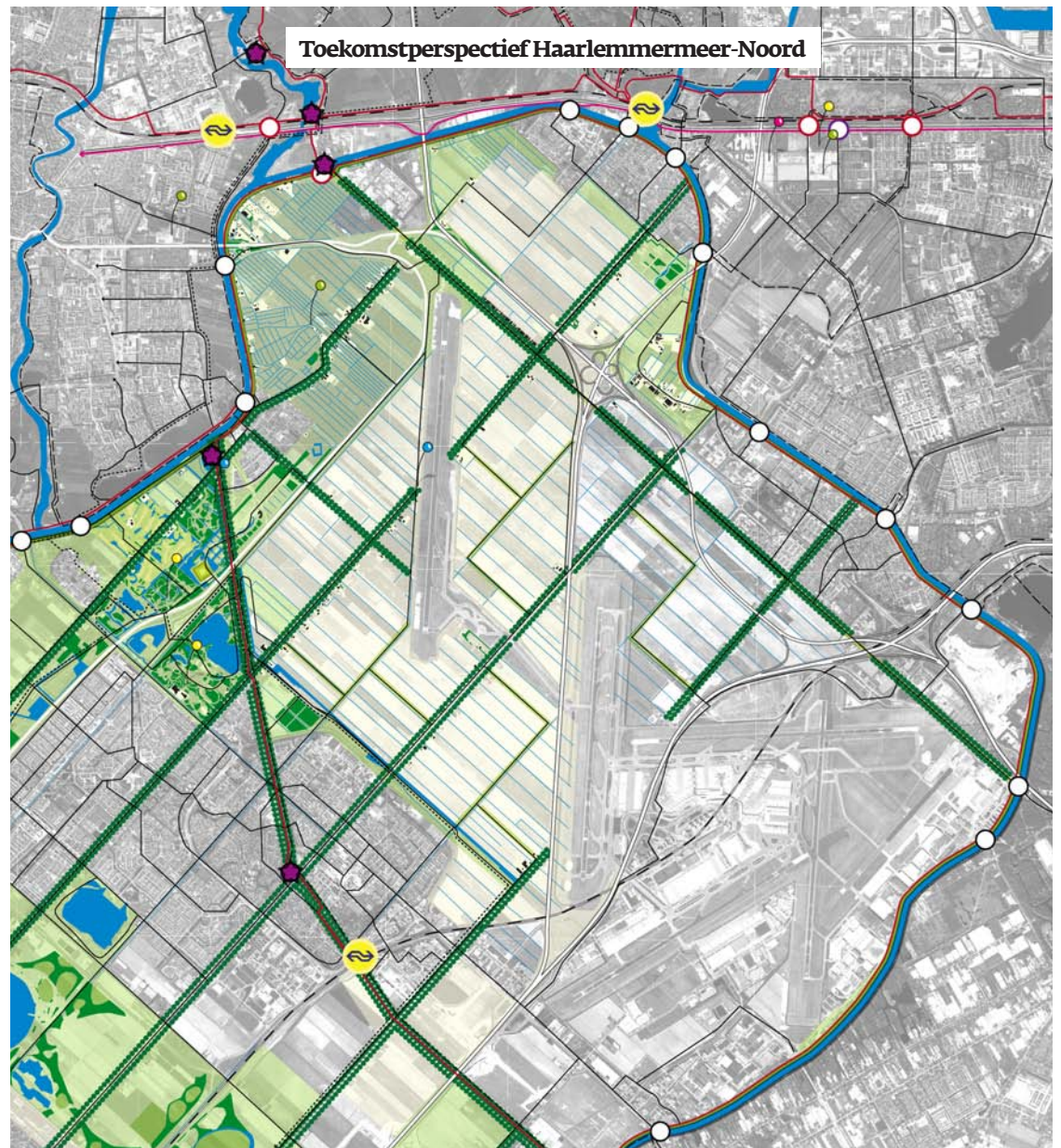


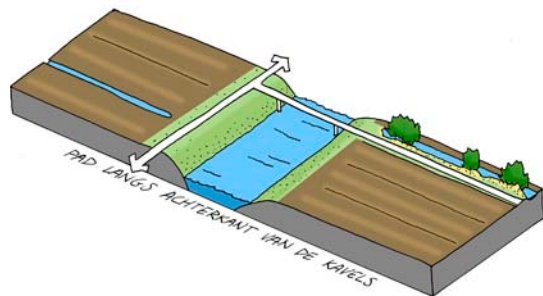
Haarlemmermeer



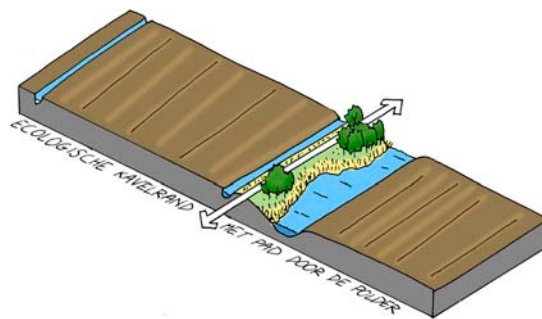
Ruiters op de IJweg - Hoofddorp

-  laanstructuur
-  dijkstructuur
-  akkerbouw
-  veenweidelandschap
-  routes lange lijnen
-  hoofd fietsroutes
-  hoofd wandelroutes
-  hoofd paardenroutes
-  bestaande fiets overgang/tunnel
-  ontbrekende fiets overgang/tunnel
-  indicatie (recreatieve) ontwikkeling
-  fort van de Stelling van Amsterdam





Profiel:
Fietspad langs de achterkant van de kavels



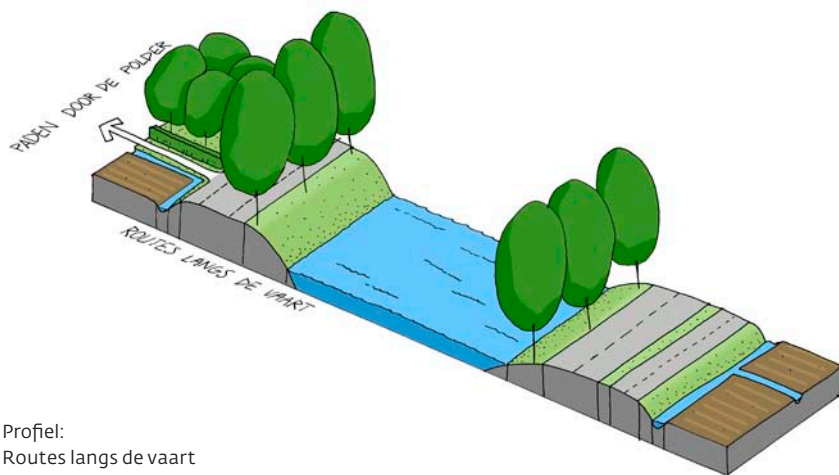
Profiel:
Ecologische kavelrand met fietspad door de polder

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 relictten 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 wat opgaande beplanting. Het aangevulde



Profiel:
Routes langs de vaart



Impressie:
Omvorming agrarisch erf

routen netwerk biedt mogelijkheden voor wandelaars, fietsers, skeelers en ruiters om nieuwe circuits te maken, om zo de polder nog beter kunnen beleven. Dit aanvullende routen netwerk sluit aan bij de recreatieve behoeftes van de inwoners van Haarlemmermeer 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 routen netwerk 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

routen netwerk op de gebieden buiten de Haarlemmermeerpolder kunnen onder andere entrees worden gemaakt bij Vijfhuizen, Fort aan de Liede en 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. In de groengebieden van de Haarlemmermeer is een uitgebreid ruiternetwerk aanwezig. Dit zou beter benut kunnen worden door paardenroutes te maken in aansluiting op de omgeving, bijvoorbeeld een route van de Groene Weelde naar Park 21, de binnenduintrand of via de stadsrand van Haarlem naar Spaarnwoude. Dit geeft ook

mogelijkheden voor het maken van grotere tochten.

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 bouselementen 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. De ganzenproblematiek kan niet alleen vanuit de landbouw benaderd worden. Hiervoor is een totaalstrategie voor het gebied nodig. Zo kan verstoring ook helpen een gebied minder aantrekkelijk te maken voor ganzen. Dit pleit voor een fijnmaziger opzet van het routen netwerk. De wenselijke bouselementen 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 (ontworpen grondwallen die lijken alsof de kavels zijn gekanteld) 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.



Bij Fort aan de Liede een verbinding over de Ringvaart maken voor langzaam verkeer.



Een paardenroute van de Verenigde Binnenpolder via de stadsrand van Haarlem naar de binnenduinrand en de Haarlemmermeer maken.



Vijfhuizerdijk recreatief aantrekkelijk maken.



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



Ontwikkeling publieke functies op en rond Fort de Liede als entree van Haarlemmermeer naar Spaarnwoude en vice versa, en relaties met gebieden aan weerszijden van de Ringvaart.

Grondgebruik afstemmen op Schiphol



Meer allure geven aan de inrichting van de vliegtuigspotplekken bij Schiphol.

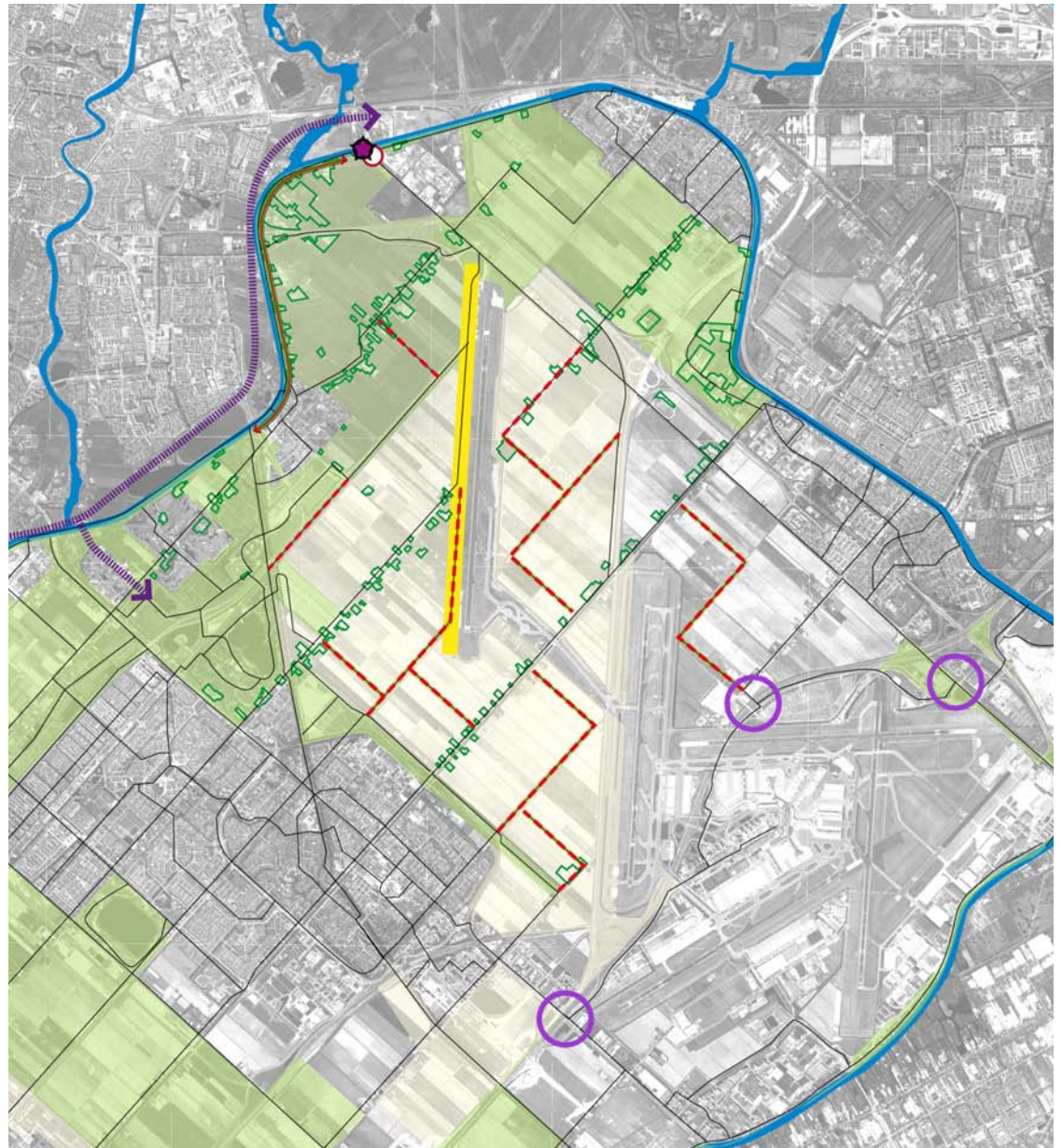
Beste spottersplaats opwaarderen tot attractie met horeca.

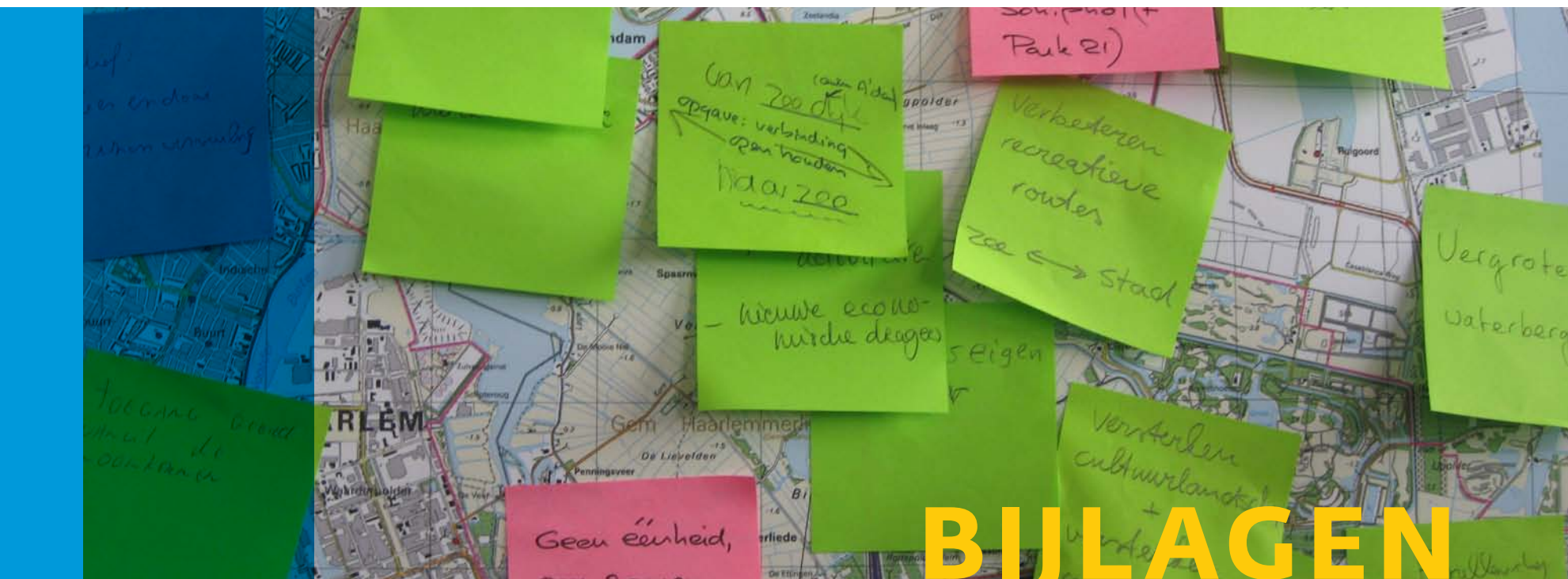


Afstemmen van teelten op het functioneren van Schiphol vanuit een totaalstrategie.



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 Amsterdam-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 Haarlemmermeér 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.
- *Reactiemonitor: aantal bezoeken recreatieschap Spaarnwoude 2011 (2012)*, Recreatie Noord-Holland.

Colofon

Visie groengebied Amsterdam-Haarlem 2040

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 / Tamara de Vries (projectondersteuners - 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, Mathea Mevissen, Ivon Soldaat
Recreatie Noord-Holland: Henk Wijkhuisen, Miriam Brouwer, Natasja Janssen
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: Thea Olivier, Jacques Warmerdam

Haarlem, 16 april 2013

Dit document is een gezamenlijke uitgave van de volgende partijen:



Haarlem



Beantwoording reacties consultatieronde concept Visie bufferzone Amsterdam–Haarlem

Proces

Na vaststelling/bespreking van de conceptvisie bufferzone Amsterdam–Haarlem door de colleges van Gedeputeerde Staten en B&W is het concept ter consultatie voorgelegd aan bewoners, ondernemers en belangengroepen. Er is schriftelijk gereageerd en tijdens de informatiebijeenkomst op 10 oktober 2012. Ook hebben enkelen mee gediscussieerd via LinkedIn. Het doel van de consultatie was om te komen tot een voldragen visie en om belanghebbenden mee te laten denken over de toekomst van het gebied.

Met het opstellen van de visie, als onderdeel van een ontwikkelstrategie voor de bufferzone, geven we uitwerking aan een van de projecten en ambities uit het Uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Noord–Holland 2040 en aan een van de afspraken binnen de Metropool Regio Amsterdam, namelijk het opstellen van ontwikkelstrategieën voor de Metropolitane Landschappen, waaronder de bufferzones. Het doel is behoud, de versterking en de ontwikkeling van de groenblauwe structuur in de Metropool Regio Amsterdam (MRA).

De visie is een gezamenlijk uitgangspunt van provincie en gemeenten voor de doorontwikkeling van het gebied tot een grootschalig groengebied met mogelijkheden voor ontspanning en dagrecreatie.

Onderstaand overzicht geeft inzicht in de reacties die zijn voortgekomen uit de consultatieronde. De reacties zijn gebundeld en ingedeeld aan de hand van de volgende categorieën: procedure, algemene opmerkingen over de conceptvisie en inhoudelijke opmerkingen, weergegeven aan de hand van de indeling van de conceptvisie. Ook is er een weergave gegeven van de discussie op LinkedIn.

Categorieën reacties:

1. Procedure
2. Algemeen m.b.t. de conceptvisie
 - A. Toepassing en Status
3. Inhoudelijk m.b.t. de conceptvisie
 - A. Algemeen
 - B. Analyse
 - C. Landschappelijk raamwerk
 - D. Deelgebieden
4. Samenvatting discussieforum LinkedIn, groep Gebiedsvisie Amsterdam-Haarlem

1. Procedure

Dhr. H. Rozestraten

Samenvatting reactie

Geeft aan dat draagvlak voor plannen gediend is bij het van meet af aan betrekken van bewoners, gebruikers, natuurorganisaties bij de ontwikkeling van een visie. Nu hebben deze partijen een maand om hun reactie te geven en er wordt geen gebruik gemaakt van de kennis van deze groepen. Dhr. Rozenstraten merkt daarbij op dat een hele groep jongeren niet wordt bereikt.

Antwoord

De provincie en de betrokken gemeenten hebben eerst in samenwerking met het Recreatieschap Spaarnwoude een gezamenlijke conceptvisie over de toekomst van het gebied opgesteld. Partijen als Landschap Noord-Holland, Staatsbosbeheer, DLG, Hoogheemraadschap van Rijnland, Waternet, LTO, ANWB, Kamer van Koophandel, Ondernemersvereniging Spaarndam, Stichting Agrarische bedrijven Spaarnwoude, Haven en Schiphol, etc. zijn op meerdere momenten in het proces zijn betrokken en geraadpleegd. Tijdens de consultatie in oktober zijn ook de bewoners, gebruikers, ondernemers en belangengroepen om een reactie gevraagd, met als doel tot een voldragen visie te komen. Deze reacties zullen we waar mogelijk verwerken in de definitieve visie. Er is getracht een zo'n groot mogelijk publiek te bereiken door gerichte uitnodigingen (belangengroepen, ondernemers), een advertentie in de weekbladen en via een LinkedIn discussiegroep. Tijdens eventuele nadere uitwerkingen van de visie (als onderdeel van de uitvoeringsstrategie) of tijdens de uitvoering zelf zal de omgeving opnieuw betrokken worden. Het gaat dan ook om een lager schaalniveau dan nu het geval is.

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. W. Kleist en dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

Geeft aan de inspraaktijd te kort te vinden in verband met de tijd die nodig is om de achterban te raadplegen en te komen tot een onderbouwde reactie.

Antwoord

Het gaat hier niet om een officiële inspraakprocedure. Dit zal gebeuren als de visie doorwerking krijgt in het planologisch beleid van de verschillende overheden. Wel hechten wij er belang aan de omgeving te horen om zo te komen tot een voldragen visie. De hele maand oktober kon gereageerd worden en er is een informatiebijeenkomst geweest.

Stichting Vrienden van de Forten van Spaarndam, Dorpsraad Spaarndam,

Verontruste Spaarndammers, Vereniging tot Behoud van de Hekslootpolder, Stichting Krayenhoff,

Samenvatting reactie

Stellen dat het proces van de vaststelling niet duidelijk is en vragen hoe de verdere procedure is en bij wie de bezwaar en beroepsprocedure is voor de "structuurvisie als toetsingskader voor bestemmingsplannen".

Het discussiestuk is al 'behandeld' in de gemeenteraden en de provinciale staten. Burgers mogen reageren in de maand oktober. Hierna volgt een "uitwerking door ondernemers". Wie gaat de visie vaststellen en gebeurt dit met ruggenspraak in het Algemeen Bestuur van Recreatieschap Spaarnwoude?

Antwoord

De conceptvisie is als discussienota voorgelegd aan de betrokken colleges van B&W en het college van Gedeputeerde Staten en is besproken in verschillende raadscommissies. Vervolgens is een consultatieronde gehouden. Alle opmerkingen die gemaakt zijn tijdens dit traject zullen worden verwerkt. De keuzes die hieruit voortkomen worden voorgelegd aan de besturen van de verschillende overheden en verwerkt in de visie. De definitieve visie wordt vastgesteld door de colleges van B&W en Gedeputeerde Staten. Samen met de nog op te stellen uitvoeringsstrategie wordt de visie bekrachtigd in een gebiedsakkoord, waarmee de overheden zich committeren de ontwikkelstrategie als gezamenlijk uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen te hanteren. Pas bij de doorvertaling van de visie in het beleid van de verschillende overheden krijgt deze juridische status en is bezwaar en beroep mogelijk.

Eind oktober heeft een bijeenkomst plaatsgevonden met mensen met plannen/ideeën voor het gebied en mensen die wilden investeren, ondernemen in het gebied. Doel was input te verkrijgen voor de uitvoeringsstrategie. Het gaat bij de uitvoering vanzelfsprekend om de recreatieve ontwikkeling van het gebied.

Stichting De Laaglandhof, voorzitter C. Basoski

Samenvatting reactie

Wil graag een plan inbrengen voor een recreatieve ontwikkeling en vraagt wat de randvoorwaarden hiervoor zijn.

Antwoord

Het plan moet passen binnen het bestaande beleid (structuurvisies en bestemmingsplannen) van de betrokken gemeenten en de provincie. De conceptvisie zal uiteindelijk opgenomen worden in dit beleid en zal dan een van de uitgangspunten worden voor beoordeling.

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

Vraagt of natuurorganisaties betrokken zijn bij de visie. Ze worden niet genoemd, maar hun werkzaamheden in de bufferzone is belangrijk.

Antwoord

Staatsbosbeheer en Landschap Noord-Holland zijn geraadpleegd tijdens het proces van visievorming. Tijdens de consultatie zijn zoveel mogelijk belangengroepen uitgenodigd om een reactie te geven. De consultatie was openbaar.

2. Algemeen m.b.t. de conceptvisie

A. Toepassing en status

Stichting Vrienden van de Forten van Spaarndam, Dorpsraad Spaarndam, Verontruste Spaarndammers, Vereniging tot Behoud van de Hekslootpolder, Stichting Krayenhoff, *Samenvatting reactie*

Vraagt wat de status is van de conceptvisie. Het voorblad vermeldt dat het een discussiestuk is, waarmee de verwachting wordt gewekt dat het een oriënterend stuk is dat later nog een keer terug komt voor vaststelling. In hoofdstuk 1 staat echter dat het een conceptvisie is die de basis vormt voor de toetsing van bestemmingsplannen.

Vraagt of het een stuk is van de provincie of van de gezamenlijke gemeenten van het recreatieschap Spaarnwoude.

Antwoord

De conceptvisie is als discussienota vastgesteld of besproken in de colleges van Gedeputeerde Staten en B&W. De visie, waarin de reacties zijn verwerkt, zal definitief worden vastgesteld door de betrokken colleges. De visie heeft pas juridische status wanneer deze is doorvertaald in het gemeentelijk en provinciaal planologisch beleid. De ontwikkelstrategie is een gezamenlijk stuk van gemeenten en provincie. Deze gemeenten participeren ook in het Recreatieschap Spaarnwoude. De conceptvisie is samen met het Recreatieschap Spaarnwoude opgesteld. De visie zal daarom ook het kader vormen voor eventuele nadere uitwerkingen van het recreatieschap op een lager schaalniveau.

3. Inhoudelijk m.b.t. de conceptvisie

A. Algemeen

Historische Werkgroep Spaarndam en

Dhr. H. Rozestraten en

Dhr. W. Koelman en

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

Geeft aan dat de naam van de conceptvisie Spaarnwouden en Meerpolders niet correct is. De naam Spaarnwoude wordt al sinds de Middeleeuwen gebruikt en verdient het op correcte wijze gebruikt te worden.

De wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder adviseert 1 naam te hanteren voor de visie. Enerzijds wordt gesproken over 'conceptvisie Groengebied Amsterdam-Haarlem' en anderzijds over 'Spaarnwouden en Meerpolders.'

Antwoord

Correct gebruik van historische namen is van belang. We zullen daarom de naam van de visie aanpassen.

Wijzigingsvoorstel

De naam wordt gewijzigd in:

'Visie groengebied Amsterdam-Haarlem, van bufferzone naar metropolitaan landschap'

Dynamique

Samenvatting reactie

Merkt op dat in de visie duidelijker gesteld kan worden dat het om een recreatiegebied gaat en niet een stiltegebied of natuurgebied. Er zou een passage opgenomen kunnen worden die stelt dat bewoning in dit gebied niet gestimuleerd of zelfs afgeremd zou moeten worden.

Antwoord

De suggestie dat het om recreatiegebied gaat en dat andere functies daaraan ondergeschikt zijn is niet juist. Het gaat hier om een gebied waarin zowel recreatieve, landschappelijke, cultuurhistorische, ecologische en agrarische belangen spelen. De visie zelf betreft wel een strategie voor de recreatieve doorontwikkeling van het gebied. Een van de uitgangspunten van deze visie dat er geen verdere verstedelijking plaatsvindt, dus ook geen grootschalige woningbouw.

Samenvatting reactie

Mist een uitgebreide analyse van bestaande recreatieve voorzieningen en een link met bestaande voorzieningen bij kansen voor particulier initiatief bij de deelgebieden. Op die manier kan gekeken worden of er voorzieningen verbeterd moeten worden of erbij moeten komen.

Antwoord

Voor de visie is op hoofdlijnen een analyse gemaakt van de recreatieve voorzieningen in het gebied. We hebben hierbij gekeken naar soort gebruik van het gebied en intensiteit van voorzieningen. Hierop is in de visie verder voortgeborduurd. Bijvoorbeeld mogelijkheden voor intensieve recreatie in gebieden waar dat nu ook al het geval is. Een lijst met voorzieningen in de visie zou snel verouderd zijn. Het recreatieschap heeft gedetailleerd inzicht in de recreatieve voorzieningen in het gebied. Met deze kennis hebben zij ook meegewerkt aan de visie.

Dhr. P. Keersemaaker

Samenvatting reactie

Is positief over de Stichting 'Rustpunt' en vraagt of ook in dit gebied rustpunten worden aangelegd. Ook vraagt hij of er oplaadpunten voor auto's, elektrische fietsen en scootmobiel komen.

Antwoord

In het gebied zijn al oplaadpunten voor elektrische fietsen aanwezig, gerealiseerd door Recreatieschap Spaarnwoude in samenwerking met lokale ondernemers. Dit gebied leent zich voor goed voor dergelijke initiatieven. We staan open voor een voorstel van de Stichting. De aanleg van oplaadpunten is een taak van de gemeenten in samenwerking met ondernemers. Dit valt buiten de reikwijdte van de visie.

Mevr. B. de Vries-Herfst en

Dhr. Beneken Kolmer en

Samenvatting reactie

Missen de ruitersport in de conceptvisie. Ongeveer 280 paarden staan direct grenzend aan het gebied, waarvan er vele dagelijks gebruik maken van het recreatiegebied. De ruiterspaden in Spaarnwoude Noord worden slecht onderhouden, waardoor soms gebruik gemaakt moet worden van de fietspaden wat tot onveilige situaties kan leiden. Een idee is toegang heffen voor het gebied door middel van een jaarkaart, zodat de paden onderhouden kunnen worden. Ook zouden stallen en pensions een bijdrage kunnen vragen voor het gebruik van de ruiterspaden dat aan Spaarnwoude kan worden afgedragen. Daarnaast wordt het idee gegeven de paden te prioriteren, dus meer onderhoud van veelgebruikte paden en minder onderhoud van weinig gebruikte paden. Momenteel zijn de ruiterspaden niet aangegeven op een plattegrond en hebben tevens geen naam. Dit is ook lastig bij het vaststellen van de locatie bij een eventueel ongeval.

Antwoord

Het belang wordt onderkend om, in samenspraak met organisaties van gebruikers, te werken aan concrete maatregelen voor verbetering van het gebruik van het gebied voor de paardensport. De hoofdroutestructuur voor de paardensport (ruiterpaden en routes) wordt opgenomen in de visie. We zullen bezien of de verdere uitwerking met betrekking tot onderhoud, financiering, regelgeving en concrete fysieke maatregelen vervolg kunnen krijgen in de uitvoeringsstrategie van deze ontwikkelstrategie of in het beleid van het recreatieschap en gemeenten. In de uitvoeringsstrategie zal sprake zijn van een gefaseerde aanpak, gelet op de moeilijke economische tijden. De visie is voor de lange termijn opgesteld, dus sommige ambities zullen naar verwachting pas op de langere termijn kunnen worden gerealiseerd.

Wijzingsvoorstel

De hoofdroutestructuur voor de paardensport opnemen in de recreatieve routes binnen het landschappelijk raamwerk en de deelgebieden. **PM aangeven op welke pagina's de visie wordt aangepast.**

Mevr. B. de Vries-Herfst

Samenvatting reactie

Geeft aan dat, op basis van een oproep via sociale media aan ruitersportrecreanten om aan te geven waar de behoeften liggen, de volgende adviezen tot stand kwamen:

- Duidelijk op de kaart aangegeven en goed vindbare routes (waaronder een aantal hoofdroutes) met name voor de paden.
- Ook paden voor de men-sport beschikbaar maken.
- Regelgeving maken ten aanzien van het gebruik van de paden door ruiters.
- Betrekken van de KNHS (Koninklijke Hippische Sportfederatie) en andere belanghebbenden zoals maneges bij het vaststellen visie.
- Goed onderhouden paden verzorgen die voldoen aan een aantal basisvereisten (paden moeten onder alle weersomstandigheden een goede structuur hebben en begaanbaar zijn). Hierdoor zal de behoefte van ruiters om op wandel- of fietspaden te gaan rijden, met alle gevaarlijke gevolgen van dien afnemen. Het onderhouden van paden kan worden uitbesteed aan betrokken agrariërs of andere bedrijven, die vanuit de aard van hun bedrijf zijn toegerust op deze taak.
- Goede voorzieningen rondom de ruiterpaden, bijvoorbeeld parkeerplaatsen voor trailers en watervoorzieningen voor paarden.
- Een bijdrage vragen aan ruiters en menners voor gebruik paden.
- Sponsoring als financieringsmogelijkheid voor onderhoud paden?
- Centraal meldpunt voor opmerkingen, vragen, klachten ten aanzien van de Ruiterpaden.

Antwoord

De hoofdroutestructuur voor paardensport zal worden meegenomen in deze visie. We zullen bezien of de verdere uitwerking met betrekking tot onderhoud, financiering, regelgeving en concrete fysieke maatregelen vervolg kunnen krijgen in de uitvoeringsstrategie van deze ontwikkelstrategie of in het beleid van het recreatieschap en gemeenten. In de uitvoeringsstrategie zal sprake zijn van een gefaseerde aanpak, gelet op de moeilijke economische tijden. De visie is voor de lange termijn opgesteld, dus sommige ambities zullen naar verwachting pas op de langere termijn kunnen worden gerealiseerd.

Wijzigingsvoorstel

De hoofdroutestructuur voor de paardensport opnemen in de recreatieve routes binnen het landschappelijk raamwerk en de deelgebieden. **PM Aangeven op welke pagina's de visie wordt aangepast.**

Regioconsulent van de Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie (KNHS), Mevr. I. van Zon

Samenvatting reactie

Geeft aan dat er 75.000 paardensporters in Noord-Holland zijn, waarvan 80% vaak een buitenrit maakt. 50% Van deze buitenritten vindt noodgedwongen plaats buiten speciale ruiterpaden. Dit kan onveilig zijn en storend voor ruiter en mederecreant.

Positief is dat in het deelgebied Haarlemmermeer-Noord rekening wordt gehouden met de ruitersportrecreant. Helaas geldt dit niet voor de andere gebieden. Graag ook voor de andere deelgebieden mogelijkheden voor recreatieve paardensport opnemen.

Antwoord

In overeenstemming met de twee vorige reacties, zal de hoofdroutestructuur voor paardensport worden meegenomen in de visie. We zullen bezien of de verdere uitwerking met betrekking tot onderhoud, financiering, regelgeving en concrete fysieke maatregelen vervolg kunnen krijgen in de uitvoeringsstrategie van deze ontwikkelstrategie of in het beleid van het recreatieschap en gemeenten.

In de uitvoeringsstrategie zal sprake zijn van een gefaseerde aanpak, gelet op de moeilijke economische tijden. De visie is voor de lange termijn opgesteld, dus sommige ambities zullen naar verwachting pas op de langere termijn kunnen worden gerealiseerd.

Wijzigingsvoorstel

De hoofdroutestructuur voor de paardensport opnemen in de recreatieve routes binnen het landschappelijk raamwerk en de deelgebieden. **PM Aangeven op welke pagina's de visie wordt aangepast.**

Mevr. S. Worm

Samenvatting reactie

De belangen van planten en dieren en de Groene AS missen als onderdeel van de visie.

Antwoord

De conceptvisie is in hoofdzaak een visie op de recreatieve ontwikkeling van het gebied. Waar mogelijk worden verschillende opgaven en doelen met elkaar verbonden. In hoofdstuk drie wordt de natuurontwikkeling als opgave beschreven. De Groene AS is hierin opgenomen.

In het visiedeel is de groenstructuur onderdeel van het landschappelijk raamwerk, de basisstructuur van het gebied. De Groene AS is hier in tekst en op kaart opgenomen, zie pagina 36 tot en met pagina 39. De Groene AS zal op de kaart van het landschappelijk raamwerk (pagina 32) en de groenstructuur (pagina 37) duidelijker worden weergegeven. Daarbij zal ook de relatie met het Amsterdamse Bos worden weergegeven.

Wijzigingsvoorstel

De Groene AS duidelijker op de kaart weergeven van het landschappelijk raamwerk (pagina 32) en de groenstructuur (pagina 37). Daarbij ook de relatie met het Amsterdamse Bos weergegeven.

Bewoner Oeverpad Amsterdam, Mevr. M. Koevoet

Samenvatting reactie

Vraagt zich af of landschapsontwikkeling als culturele opgave wordt meegenomen in de ontwikkelstrategie

Antwoord

De visie geeft richting aan de ontwikkeling van het landschap en biedt ruimte en flexibiliteit om in te spelen op o.a. sociaal economische en culturele ontwikkelingen. Bij het opstellen van de visie is de cultuurhistorie een van de uitgangspunten. Ook zijn belanghebbenden en geïnteresseerden uit de omgeving betrokken. Dit zal ook gebeuren bij het opstellen van de uitvoeringsstrategie.

Samenvatting reactie

Stelt dat de provincie contact met haar kan opnemen over de visie "knoopplaatsen, de snelweg als motor voor het recreatieve landschap" (M. Koevoet is co-auteur) voor meer informatie of contact met Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat was enthousiast over tijdelijke knoopplaatsen langs de A9 om ontwikkeling van het gebied.

Antwoord

Bedankt voor het aanbod. We zijn bekend met het onderzoek. Wanneer we nadere informatie nodig hebben, zullen we contact opnemen.

Bewoner Oeverpad Amsterdam, Mevr. M. Koevoet en

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

Merkt op dat de ecologische structuur onderbelicht is/ontbreekt in de visie. Vraagt hoe de bufferzone Amsterdam-Haarlem zich verhoudt ten opzichte van de ecologische structuur/verbindingen.

Antwoord

De natuurontwikkeling is opgenomen in hoofdstuk 3 bij de opgaven. De kaart op pagina 21 geeft de Ecologische Hoofdstructuur weer. Het huidige EHS-beleid blijft gehandhaafd.

Natuurontwikkeling is in deze ontwikkelstrategie geen doel op zich. Bij recreatieve opgaven zal gekeken worden of natuurdoelen meegekoppeld kunnen worden.

In de Tuinen van West zal de groene AS meer nadrukkelijk op de kaart van het landschappelijk raamwerk worden gezet. In dit gebied is vanuit de gemeente Amsterdam in het kader van de ontwikkelvisie op de Tuinen van West veel aandacht voor natuur. Op het moment zijn er een aantal projecten in uitvoering en ontwikkeling, zoals het Fluisterbos, Kluut II, Osdorperbovenpolder en slibvelden. Dit wordt gekoppeld aan de aanleg van de Westrandweg.

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

Het OV naar de bufferzone wordt onvoldoende belicht.

Antwoord

De toegankelijkheid en bereikbaarheid van de bufferzone is een van de belangrijkste doelstellingen in deze visie. Onder het hoofdstuk Routenetwerk en Infrastructuur (paragraaf 5.3) zijn de belangrijkste OV-verbindingen in beeld gebracht. In de deelgebieden geven we in het toekomstperspectief aan hoe we een aantal OV-knooppunten als entree voor de bufferzone willen benutten. Ook willen we onderzoeken of buslijn 14 kan worden uitgebreid van Spaarndam naar Halfweg-Zwanenburg en of de OV-per boot over het Noordzeekanaal beter kan worden benut.

Samenvatting reactie

Geeft aan dat de oorspronkelijke doelstelling van de bufferzone was: "...functie van bufferzone, dagrecreatie en milieuverbeterend element..." Dit staat haaks op de vele grootschalige, luidruchtige en soms meerdaagse evenementen. Milieuaspecten worden onvoldoende belicht.

Antwoord

Het huidige beleid voor de bufferzones, zoals opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie en in de bestemmingsplannen blijft gehandhaafd. Wel onderscheiden de verschillende bufferzones zich van elkaar. In dit gebied hebben we te maken met veel dynamiek, onder andere door de aanwezigheid van Schiphol, de Haven van Amsterdam en de nabijheid van de stad. Reden te meer om met deze visie aan te geven hoe het gebied open en groen kan blijven en recreatief kan ontwikkelen. Als dit groengebied vergeleken wordt met andere groengebieden rondom Amsterdam zijn hier andere recreatievoorzieningen mogelijk, die elders niet kunnen. Ook ieder deelgebied binnen deze bufferzone heeft zijn eigen karakter en landschappelijke kwaliteit, waardoor in ieder gebied andere functies passen. Om te voldoen aan de toenemende vraag naar recreatievoorzieningen wordt in dit gebied in bepaalde deelgebieden en onder voorwaarden ruimte gegeven aan recreatieve ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen moeten passen in het landschap. Door in te zetten op het landschappelijk raamwerk ontstaat een duurzame hoofdstructuur van het gebied. Deze structuur bestaat uit de vaste waarden in het gebied welke de uitgangspunten vormen voor de toekomst.

Bewoner Oeverpad Amsterdam, Mevr. M. Koevoet

Samenvatting reactie

Merkt op dat onderdoorgangen/bruggen en kruisingen in het gebied de basis zijn van het slagen van de visie voor de recreant, gefinancierd door de grote bedrijven, Schiphol, RWS etc. (de vervuiler). Graag opnemen in het kaartbeeld.

Antwoord

Onderdoorgangen/bruggen en kruisingen zijn inderdaad belangrijk voor de visie. Deze zijn in de analysefase uitgebreid onderzocht. Verbetering van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het gebied is een van de belangrijkste opgaven in de visie. In de uitwerking van de deelgebieden zijn de belangrijkste ontbrekende schakels op de kaart van het toekomstperspectief weergegeven, bijvoorbeeld de overgang over de Ringvaart bij fort aan de Liede en de toegankelijkheid vanuit Haarlem-Noord via bedrijventerrein Waarderpolder. In de uitvoeringsstrategie zal bekeken worden of deze opgave gecombineerd kan worden met andere opgaven, bijvoorbeeld de ontwikkeling van een bedrijventerrein.

Samenvatting reactie

Stelt voor het beheer van het gebied uit te laten voeren door verschillende gespecialiseerde organisaties (Staatsbosbeheer, het Recreatieschap, het Waterschap etc.) onder verantwoordelijkheid van een overkoepelende organisatie.

Antwoord

De uitwerking van rollen en verantwoordelijkheden zal onderdeel zijn van de uitvoeringsstrategie. Deze opmerking zal hierin worden meegenomen.

In de Tuinen van West zal het beheer worden gedaan door Recreatieschap Spaarwoude. In de Tuinen van West is het beheer al in handen van Landschap Noord-Holland middels een 25-jaar contract. Beide instanties hebben nauw contact met elkaar, mede in het kader van de Groene AS en het belang van goed functionerende ecologische verbindingen.

Bewonersvereniging De Laars Spaarndam

Samenvatting reactie

Zou de bescherming van natuur via de EHS in de toekomst ook graag geborgd willen zien.

Antwoord

Vanuit deze visie zal de bescherming van de Ecologische Hoofdstructuur niet veranderen. De begrenzing van de beschermde natuurgebieden, zoals weergegeven op pagina 21, is overgenomen uit de provinciale structuurvisie.

Stichting Nemo, Dhr. P. Spruijt

Samenvatting reactie

Merkt op dat een integrale visie op de ontwikkeling van wandelmogelijkheden in groengebieden tussen Amsterdam en Haarlem ontbreekt. De huidige wandelmogelijkheden, routes en knelpunten blijven onderbelicht en nieuwe kansen en mogelijkheden worden niet benut.

Antwoord

De recreatieve hoofdroutes zijn onderdeel van de visie. Speciale aandacht gaat uit naar de toegankelijkheid vanuit de woongebieden. In de uitwerking van de deelgebieden ligt de nadruk in de kaart van het toekomstperspectief nu inderdaad op fietsroutes. Het wandelnetwerk is niet in de kaart opgenomen. We zullen dit wijzigen door de hoofdwandelroutestructuur en knelpunten op te nemen in het kaartbeeld van de deelgebieden.

De kleine ommetjes vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten, eventueel in samenwerking met het recreatieschap. Enkele gemeenten zijn hier in het kader van een knooppuntenwandelnetwerk in Noord-Holland mee bezig. Ommetjes zijn een essentieel onderdeel van de wandelroutestructuur, het is echter van een te gedetailleerd niveau om in deze visie op te nemen.

Wijzigingsvoorstel

Hoofdwandelroutestructuur en de knelpunten opnemen in het kaartbeeld van de deelgebieden.
PM Aangeven op welke pagina's de visie wordt aangepast.

Dhr. R. Riphagen

Samenvatting reactie

Geeft aan dat een onderbouwde visie op ruimtelijkheid ontbreekt. De recreanten, ondernemers en burgers lijken niet gehoord te zijn, terwijl de recreant de basis zou moeten zijn van de visie. Onderzoek naar "de recreant" en zijn wensen is op zijn plaats, evenals onderzoek naar "de bewoner" en "de ondernemer".

Antwoord

Voor de visie is een uitvoerige analyse gemaakt van de kwaliteiten, opgaven en het gebruik van het gebied. Hierop is verder voortgeborduurd in de visie. Ook zijn verschillende onderzoeken gebruikt, waaronder de Leefstijlatlas dagrecreatie voor de provincie Noord-Holland en de recreatiemonitor van het recreatieschap. Verschillende belangenorganisaties zijn betrokken en geraadpleegd gedurende het proces van visievorming en in oktober 2012 zijn de bewoners en gebruikers van het gebied geconsulteerd over de conceptvisie. Bij de nadere uitwerking van de ontwikkelstrategie en bij de uitwerking van concrete projecten uit het uitvoeringsprogramma zullen opnieuw belanghebbenden worden geraadpleegd.

Samenvatting reactie

Vraagt of het niet voor de hand ligt om te intensiveren in de nabijheid van Haarlem en Amsterdam, omdat daar de meeste recreanten vandaan komen.

In de visie wordt er gesproken over nieuwe ontsluitingen van het gebied in het noorden met als doel intensiveren van de recreatie, terwijl juist daar veel woningen staan en de bewoners geen behoefte hebben aan meer intensieve recreatie in de buurt.

Antwoord

Op basis van de analyse van het gebied zijn strategieën voor de recreatieve ontwikkeling opgesteld. Het gebruik en de landschappelijke kwaliteit zijn per deelgebied in kaart gebracht en worden in de toekomststrategie per deelgebied als uitgangspunt genomen. Dit betekent dat in de standsranden van Haarlem en Amsterdam de hoofdfunctie recreatie is. De meer intensieve recreatie langs het Noordzeekanaal betreft met name voorzieningen met regionale uitstraling. Deze voorzieningen moeten wel bereikbaar zijn, maar niet per definitie vanuit de stadsrand. In de middengebieden heeft landbouw een prominentere plek en is recreatie een medegebruik. De centrale gedeelten van het gebied kunnen zo hun meer landschappelijke en cultuurhistorische waarden behouden. Hiermee zetten we de huidige lijn voort. Bovenstaande wordt beschreven onder de paragraaf 'Hoofdzonering' in hoofdstuk vier.

Bond van Volkstuinders Amsterdam

Samenvatting reactie

Zoekt meer plekken voor volkstuinen.

Antwoord

De behoefte aan meer volkstuinen wordt onderkend. Volkstuinen zijn de verantwoordelijkheid van gemeenten en vallen buiten de reikwijdte van deze visie.

LTO Noord

Samenvatting reactie

Geeft aan dat de landbouw een van de dragende economische sectoren in de bufferzone Amsterdam-Haarlem is. Vooral de Spaarndammerpolder en de Haarlemmermeer zijn belangrijke agrarische gebieden. Landbouw moet het hoofddoel zijn van deze gebieden. LTO Noord verzoekt daarom de aanwezige agrarische bedrijven in de bufferzone alle ruimte te geven om zich economisch duurzaam verder te ontwikkelen, zowel in schaalvergroting als verbreding, aansluitend op de ruimte die de sector wordt geboden in de Provinciale Structuurvisie en Provinciale Verordening.

Antwoord

Landbouw is inderdaad een belangrijke landschappelijke en economische drager in de Spaarndammerpolder en in de Haarlemmermeer. Vanuit deze visie wordt gepleit voor het geven van ruimte aan agrarische vernieuwing (schaalvergroting of verbreding), mits passend in het karakteristieke, kleinschalige landschap en passend binnen provinciaal en gemeentelijk beleid (bestemmingsplannen en provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie).

Samenvatting reactie

Geeft aan dat agrariërs, als gebruiker van gebieden in beheer of in eigendom van natuur beherende organisaties, een rol spelen in natuurontwikkeling en zorgen daarmee voor kostenreductie. Dit kan alleen als het beheer nog voldoende mogelijkheden biedt voor agrarisch gebruik. LTO Noord verzoekt de mogelijkheden voor agrarisch (mede)gebruik mogelijk te maken en te houden.

Antwoord

In deze visie is het waar mogelijk combineren van opgaven een uitgangspunt. We zullen hiermee zoveel mogelijk rekening houden bij projecten die voortkomen uit de uitvoeringsstrategie.

Belangenvereniging Noord en Zuid Spaarndammerpolders, dhr. E. Koning, voorzitter

Samenvatting reactie

Merkt op dat een visie op de inhoud van het recreëren onderbelicht is. Een relatie met de leeftijdsopbouw van bezoekers, voorzieningen afgestemd op specifieke doelgroepen zoals kinderen, jeugd, gezinnen of juist ouderen. Mist ook een heldere visie op eigentijdse thema's, zoals duurzaamheid of maatschappelijke betrokkenheid.

Antwoord

Voor de visie is een uitvoerige analyse gemaakt van de kwaliteiten, opgaven en het gebruik van het gebied, o.a. ook van de recreatieve voorzieningen in het gebied. Dit heeft als basis gediend voor het maken van de visie. Bij het opstellen van de visie zijn verschillende onderzoeken gebruikt, waaronder de Leefstijlatlas dagrecreatie voor de provincie Noord-Holland en de recreatiemonitor van het recreatieschap (zie literatuurlijst). Ook zijn verschillende belangenorganisaties betrokken en geraadpleegd bij de analyse en visievorming. Een nader

marktonderzoek zou onderdeel kunnen zijn van de uitvoeringsstrategie. We zullen dit nader onderzoeken.

Duurzaamheid is niet een apart thema in de visie, maar is wel integraal onderdeel. Door in te zetten op het landschappelijk raamwerk ontstaat een duurzame hoofdstructuur van het gebied. Deze structuur bestaat uit de vaste waarden in het gebied welke de uitgangspunten vormen voor de toekomst.

Stichting Vrienden van de Forten van Spaarndam, Dorpsraad Spaarndam, Verontruste Spaarndammers, Vereniging tot Behoud van de Hekslootpolder, Stichting Kravenhoff, Samenvatting reactie

Stellen dat het groene en natuurlijke karakter van het gebied wordt aangetast en dat niet duidelijk is wat de natuurdoelen zijn. Stellen dat door het roder maken van het gebied je het niet behoudt, maar aantast. De overweging past effectiever te werken.

Vragen de verantwoordelijkheid op te pakken de verstedelijking tegen te gaan en paal en perk te stellen aan commerciële ontwikkelingen. Stellen dat de conceptvisie in grote deelgebieden 'onbegrensde mogelijkheid geeft voor verstedelijking en commercialisering van het gebied', in strijd met de kerndoelstelling van het recreatieschap en het geldende regime.

Antwoord

Op pagina 21 en 22 worden onder de paragraaf 'Natuurontwikkeling' de natuurwaarden van het gebied in hoofdlijnen beschreven en zijn de Ecologische Hoofdstructuur en Weidevogelleefgebieden op kaart weergegeven. In deze visie ligt de nadruk op het open en groen houden van het gebied en de recreatieve ontwikkeling ervan. Natuurontwikkeling is hierbij een opgave die meegenomen wordt. Natuurontwikkeling is in deze visie echter geen doel op zich. Het hoofddoel van de visie is het tegengaan van verdere verstedelijking en het open en groen houden van het gebied. Het is niet de bedoeling het groene karakter van het gebied aan te tasten en onbegrensde commercialisering mogelijk te maken.

Er ligt ook een opgave om het gebied recreatief beter te benutten, enerzijds door het beter bereikbaar te maken en anderzijds door meer en bij de vraag aansluitende voorzieningen aan te bieden. In de visie is het huidig gebruik en het karakter van het gebied uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling. Dit betekent dat in de randen van het gebied ruimte is voor recreatieve ontwikkelingen, met in het deel onder het Noordzeekanaal ruimte voor meer intensievere vormen van recreatie. Bij de ontwikkeling zal altijd een afweging plaatsvinden tussen de verschillende belangen, zoals recreatie, landschap, cultuurhistorie, ecologie, economie en landbouw.

Bewonersvereniging ProWest, dhr. E. Swierstra en mevr. T. Rombout en Erfgoedvereniging Heemschut, Commissie Amsterdam, dhr. N. Vervat Samenvatting reactie

Merkt op dat de plannen voor nieuwe bedrijventerreinen in de Bufferzone (m.n. in de Lutkemeerpolder) zouden moeten worden geschrapt. Waardevol groengebied gaat verloren terwijl er tegelijkertijd leegstand van bedrijventerreinen en kantoorgebouwen heerst. Zie voor achtergrond informatie ook de Plabeka Monitor april 2011 met als conclusie dat de bouw van nieuwe bedrijventerreinen ongewenst is.

Geeft aan dat er ook twijfels zijn bij de reservering van delen van de bufferzone als strategische reserve voor Schiphol gebonden bedrijvigheid. Vraagt de reserveringen te schrappen. Schiphol zou de leegstand in Hoofddorp, Amsterdam en Nieuw-Vennep moeten benutten. Stelt dat de groene bufferzone zou kunnen worden uitgebreid met de groene gebieden boven het Noordzeekanaal, met het groen tussen Zaanstad en Beverwijk en met het groen van de Nieuwe meer en het Amsterdamse Bos en omgeving.

Antwoord

Het bestaand beleid van de participerende overheden (structuurvisies, bestemmingsplannen) was uitgangspunt bij de visievorming. Ook zijn in de conceptvisie bestaande projecten opgenomen en/of plannen waarover reeds bestuurlijke besluiten zijn genomen. Voor inspraak en reactie op bestaande projecten lopen aparte (communicatie)trajecten.

Bij nieuwe ontwikkelingen zullen wij erop toezien dat deze visie als uitgangspunt wordt meegenomen en dat een zorgvuldige afweging wordt gemaakt tussen economische activiteiten en het belang van landschap.

De bedrijventerreinen liggen buiten de begrenzing van de bufferzone, alleen de reservering voor de strategische reservering van Schiphol en mogelijke uitbreiding van de Amsterdamse haven liggen binnen de begrenzing. De bufferzonebegrenzing zal op korte termijn niet uitgebreid worden.

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Geeft aan dat een aantal projecten die op pagina 17 genoemd zijn niet door alle gemeenteraden wordt gedragen. Bijvoorbeeld Landal Greenparks, Liedepark, ontwikkelingen Recreatieschap Spaarnwoude, Groene Schip, ontwikkelingen rondom fort Penningsveer (jachthaven e.d.), woningbouwlocatie met nummer 24 op kaart en diverse opties vervanging gemaal.

Antwoord

Het bestaand beleid van de participerende overheden (structuurvisies, bestemmingsplannen) was uitgangspunt bij de visievorming. Ook zijn in de visie bestaande projecten opgenomen en/of plannen waarover reeds bestuurlijke besluiten zijn genomen. Voor bestaande projecten lopen aparte (communicatie)trajecten. De projecten die onder verantwoordelijkheid van het bestuur van het Recreatieschap vallen worden in dat kader verder gebracht.

Bij nieuwe ontwikkelingen zullen wij erop toezien dat er een zorgvuldige afweging wordt gemaakt tussen economische activiteiten en het belang van landschap en dat de visie als uitgangspunt wordt meegenomen.

Stichting Vrienden van de Forten van Spaarndam, Dorpsraad Spaarndam,

Verontruste Spaarndammers, Vereniging tot Behoud van de Hekslootpolder, Stichting Kravenhoff,

Samenvatting reactie

Missen een onderhoudsplan voor het gebied, aangezien het Recreatieschap hierop bezuinigt en vraagt een externe audit te laten doen naar de mogelijkheden voor de beperking van de financiële lasten van het recreatieschap. De bezuiniging van het Recreatieschap gaat ten koste van de toegankelijkheid. Een onderhoudsplan en de financiering hiervan is van belang voorafgaand aan verdere doorontwikkeling.

Antwoord

De reactie heeft betrekking op het Recreatieschap en valt daarmee buiten de reikwijdte van de visie. Het opstellen van een financieringsstrategie voor ontwikkeling en beheer van de bufferzone zal onderdeel zijn van de nog op te stellen uitvoeringsstrategie. Hierbij wordt ook gekeken op welke manier de markt kan en wil bijdragen aan het gebied en ook worden nieuwe financieringsmogelijkheden onderzocht. De uitvoeringsstrategie zal uitgaan van een gefaseerde aanpak, gelet op de moeilijke economische tijden.

Het recreatieschap werkt met een onderhoudsplan. In het bestuur van het recreatieschap zal hierover worden gesproken, in het bijzonder in relatie met de toegankelijkheid van het gebied.

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

Stelt dat een kosten/baten analyse ontbreekt.

Antwoord

De conceptvisie geeft richting aan de recreatieve doorontwikkeling van het gebied voor de langere termijn, maar zegt nog niets over projecten, verantwoordelijkheden en financiën. Deze onderwerpen zullen onderdeel zijn van de nog op te stellen uitvoeringsstrategie.

Stadsdeel Amsterdam West

Samenvatting reactie

Vraagt meer aandacht te besteden aan verbindingen met grote groenstructuren buiten de bufferzone.

Antwoord

We ondersteunen dat deze visie waar mogelijk aansluiting moet zoeken bij ontwikkelingen in het gebied en dat de relatie met grotere context gelegd moet worden. We zullen uw suggestie meenemen in de ontwikkeling van uitvoeringsstrategie.

Op de kaart van het landschappelijk raamwerk zullen we de groene AS nadrukkelijker op de kaart aangeven en op de kaart van het toekomstperspectief zullen we de verbinding met het vervolg van de Brettenzone (buiten de bufferzonegrens) via Telepoort ook aangeven. Daarnaast zullen we in de tekst van paragraaf 5.2 Groenstructuur behoud en versterking van de relatie met de groengebieden in de omgeving als opgave toevoegen.

Wijzigingsvoorstel

De groene AS in de kaart van het landschappelijk raamwerk op pagina 32 doortrekken door te Tuinen van West. De verbinding met de Brettenzone buiten de bufferzonegrens duidelijk op de kaart van het toekomstperspectief aangeven (pagina 48 en 73).

Tekst toevoegen aan het einde van de tekst over Groenstructuur versterken (pagina 39): Langs de randen grenst de bufferzone aan verschillende grote groengebieden die een relatie hebben met de bufferzone. Het is van belang dat deze relatie wordt behouden en versterkt.

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

Vraagt of er sprake is van een lange termijn visie, aangezien op pagina 6 verwezen wordt naar de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH). Is hoeverre is deze visie uitgewerkt en wat betekent dit voor de bufferzone.

Antwoord

De visie is inderdaad opgesteld voor de langere termijn (25 à 30 jaar). Er vindt nauw afstemming plaats tussen de verschillende trajecten in het gebied. De visie zal een bouwsteen zijn voor de reactie van de provincie op de concept Structuur Mainport Schiphol en Haarlemmermeer (SMASH).

Samenvatting reactie

Vraagt of rekening wordt gehouden met stank en geluidsoverlast van o.a. Schiphol, Tatasteel, Industrierrein Polanenpark, industrierrein De Liede, de Polderbaan, de Waarderpolder en het Westelijk Havengebied in Amsterdam, met een uiterst gevaarlijke benzine - en kerosineopslag.

Antwoord

In de visie wordt wel rekening gehouden met de geluidscontouren van Schiphol, omdat van deze van invloed zijn op de recreatieve ontwikkeling. Bij concrete projecten zal specifiek rekening gehouden met dergelijke hindercontouren.

Samenvatting reactie

Vraagt wat de mening is van de Haarlemse politiek.

Antwoord

Deze visie is een gezamenlijk product van gemeenten en de provincie, dus ook van de gemeente Haarlem.

B. Analyse

Historische Werkgroep Spaarndam en

Dhr. W. Koelman en

Historische Werkgroep Spaarndam

Samenvatting reactie

Geven aan dat de foto op pagina 13 de Vereenigde Binnenpolder betreft. Gemaakt vanaf de Spaarndammerdijk.

Antwoord

De opmerking zal worden verwerkt.

Wijzigingsvoorstel

Het onderschrift bij de foto op pagina 13 zal worden gewijzigd in Vereenigde Binnenpolder.

Historische Werkgroep Spaarndam en

Dhr. W. Koelman en

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

Geven aan dat op pagina 14 de Veerplas recreatieplas Penningsveer wordt genoemd.

Antwoord

De opmerking wordt overgenomen.

Wijzigingsvoorstel

Op pagina 14 wordt recreatieplas Penningsveer gewijzigd in de Veerplas.

Dhr. W. Koelman en
Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix
Samenvatting reactie

Merken op dat niet alleen de kern Spaarnwoude op een strandwal ligt, maar ook de Zuiderpolder en de kernen Haarlemmerliede en Penningsveer (pagina 15). De Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder geeft aan dat het bovendien om een Aardkundig monument gaat. Vraagt wat er met die status gebeurt en welke zekerheden tot conservering te geven zijn.

Antwoord

De visie heeft geen invloed op het provinciaal beleid ten aanzien van aardkundige monumenten. De bescherming van het Aardkundig Monument wordt geregeld via de Provinciale Milieu Verordening (PMV).

Samenvatting reactie

Dhr. Koelman stelt dat de Houtrak een deelgebied is in het recreatiegebied Spaarnwoude.

Antwoord

We hebben op basis van gebruik en landschappelijke ondergrond een indeling in deelgebied gemaakt. Sommige deelgebieden bestaan op hun beurt ook weer uit deelgebieden, zoals het recreatiegebied Spaarnwoude.

Bewoner Oeverpad Amsterdam, Mevr. M. Koevoet

Samenvatting reactie

Geeft aan dat het gebied meer doorsneden is (o.a. Westrandweg en aansluiting A10) en bedrijventerreinen ontbreken (Osdorp, langs Ringvaart en Boesingheliede). Graag de kaart aanpassen.

Antwoord

De Westrandweg, A10 west en ontbrekende bedrijventerreinen in de Tuinen van West en Haarlemmermeer op de kaart van het toekomstperspectief en de vogelvlucht zetten.

Wijzigingsvoorstel

De Westrandweg, A10 west en ontbrekende bedrijventerreinen in de Tuinen van West en Haarlemmermeer op de kaart van het toekomstperspectief (pagina 48 en 73) en de vogelvlucht (pagina 47) intekenen.

Historische Werkgroep Spaarndam en
Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

Geven aan dat op pagina 15 staat vermeld dat de Haarlemmertrekvaart de belangrijkste verbinding tussen Amsterdam en Haarlem was. De trekvaart bestond echter uit twee delen, te weten de Haarlemmertrekvaart en de Amsterdamse (trek) Vaart.

Antwoord

De opmerking zal worden verwerkt in de tekst.

Wijzigingsvoorstel

Op pagina 15 Haarlemmertrekvaart veranderen in de Haarlemmertrekvaart en de Amsterdamse Vaart.

Samenvatting reactie

Ook geeft de Historische Werkgroep Spaarndam aan dat in de visie wordt gesproken over landgoederen langs de trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem, maar deze waren echter gelegen aan de voet van de jonge duinen.

Antwoord

In Historische Beeldatlas Brettenzone staat beschreven dat trekvaarten aantrekkelijke verbindingen waren en dat er wel degelijk landgoederen of buitenplaatsen te vinden waren aan de Haarlemmer trekvaart, bijvoorbeeld *Soelen, Weltevreden, Bosch&Braeck en De Eenhoorn*. We zullen in de verduidelijken dat het alleen om de Haarlemmertrekvaart gaat.

Wijzigingsvoorstel

Tekst op pagina 15 veranderen van 'Langs de trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem kwamen vroeger veel landgoederen voor' in 'Langs de Haarlemertrekvaart kwamen vroeger veel landgoederen voor, zowel ten zuiden als ten noorden van de trekvaart.'

Historische Werkgroep Spaarndam

Samenvatting reactie

Merkt op dat op pagina 17, onder het kopje Economie, het bedrijvenpark Polanenpark ontbreekt.

Antwoord

We zullen Polanenpark opnemen in de kaart. De kaart geeft overigens de belangrijkste ontwikkelingen in het gebied weer, dus niet alle projecten zijn hierop te vinden.

Wijzigingsvoorstel

Polanenpark opnemen op de projectenkaart op pagina 17. Tevens wordt de titel van de kaart veranderd in 'belangrijksten projecten' in plaats van 'geplande projecten'.

Samenvatting reactie

Geeft aan dat de afname van het aantal weidevogels (in de omgeving van Spaarndam) mede wordt veroorzaakt door aantasting van het weidegebied door de aangelegde bosschages. Hierover wordt op pagina 20 en 21 aandacht besteed.

Antwoord

We zullen dit toevoegen in de tekst op pagina 21.

Wijzigingsvoorstel

Tekst op pagina 21 van '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.' wijzigen in 'Deze wordt over het algemeen toegeschreven aan de toename van bosschages en de daarmee mogelijk samenhangende toename van predatie door roofvogels en vossen en het steeds vroeger maaien van gras in het voorjaar.'

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Stelt dat onderzocht zou moeten worden of de wijze van bemesting e.d. ook invloed heeft op de terugloop van het aantal weidevogels.

Antwoord

Deze opmerking valt buiten de reikwijdte van deze visie. Dit valt onder het beleid van de weidevogelleefgebieden.

Historische Werkgroep Spaarndam

Samenvatting reactie

Geeft aan dat op pagina 21 onder het kopje Waterberging het Spaarne ontbreekt.

Antwoord

We zullen het Spaarne toevoegen in de tekst. Overigens worden er een aantal voorbeelden gegeven van verschillende historische waterlopen en is het doel niet om compleet te zijn.

Wijzigingsvoorstel

Bij de opsomming van historische waterstructuren op pagina 21 zal 'het Spaarne' toegevoegd worden.

Samenvatting reactie

Geeft aan dat op pagina 26 de naam Spaarndammerpolder onjuist gebruikt wordt voor de afzonderlijke polders Inlaagpolder en de Verenigde Binnenpolder. Opmerking heeft ook betrekking op pagina 65 en de afbeelding op deze pagina.

Antwoord

De historische namen van de polders moeten correct in de visie worden gebruikt. We zullen de naam van het deelgebied Spaarndammerpolder aanpassen.

Wijzigingsvoorstel

De naam van deelgebied 'Sparndammerpolder' wijzigen in 'Inlaagpolder en Vereenigde Binnenpolder'.

Historische Werkgroep Spaarndam en

W. Koelman

Samenvatting reactie

Geven aan dat de namen van de deelgebieden in de definitieve visie aangepast moeten worden in:

1. Zuiderlijke Noordzeekanaalpolders, Noord en Zuid Sparndammerpolder, Buitenhuiserpolder en Houtrakpolder.
2. Hekslootpolder, Oud Sparndammerpolder en Velsbroekpolder.
3. Inlaagpolder en Vereenigde Binnenpolder.
4. Tuinen van West en Brettenzone.
5. Haarlemmermeerpolder-Noord.

Antwoord

De indeling in deelgebieden is gebaseerd op de ruimtelijke eenheden met eenzelfde landschappelijke ondergrond, identiteit en gebruik, en niet op historische eenheden. We zullen daar waar historische namen verkeerd gebruikt worden en dus verwarring kunnen veroorzaken de naam van de deelgebieden aanpassen. Daarnaast zullen we, daar waar het nog niet duidelijk is, in de inleiding van de deelgebieden benoemen om welke historische polders het gaat.

Wijzigingsvoorstel

De naam van deelgebied 'Sparndammerpolder' wijzigen in 'Inlaagpolder en Vereenigde Binnenpolder'.

Aanvullen bij de inleiding van de Oude IJ-Polders op pagina 50 dat het om de 'Zuiderlijke Noordzeekanaalpolders, Noord en Zuid Sparndammerpolder, Buitenhuiserpolder en Houtrakpolder' gaat. In de inleiding van deelgebied Oostrand van Velsen en Haarlem op pagina 58 benoemen dat het om de 'Hekslootpolder, Oud Sparndammerpolder en Velsbroekpolder' gaat.

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Geeft aan dat het goed zou zijn een begrippenlijst te hanteren. Er wordt constant gesproken over de haven. Er moet duidelijker worden aangegeven dat het hier de Amsterdamse Haven betreft.

Antwoord

Het is niet de bedoeling dat er verwarring bestaat over welke haven bedoeld wordt. We zullen in de tekst nagaan of overal duidelijk is dat de Amsterdamse haven bedoeld wordt. Waar dit niet het geval is, zullen we dit aanpassen. Daarnaast zullen we nagaan of het gebruik van termen consequent gebeurt.

Wijzigingsvoorstel

Daar waar het niet duidelijk is dat de Amsterdamse haven bedoeld wordt, tekst veranderen van 'haven' in 'Amsterdamse haven', onder andere op pagina 16, in de legenda op pagina 17 en op pagina 19. Nagaan of het gebruik van termen consequent gebeurt.

Historische Werkgroep Spaarndam

Samenvatting reactie

Merkt op dat op pagina 19 niet wordt stil gestaan bij het mogelijk verdwijnen van het laatste stukje van de polders aan de zuidzijde van het Noordzeekanaal.

Antwoord

De reservering van de haven staat aangeven in de tekst van hoofdstuk drie onder paragraaf 'Contrasten en diversiteit met aandacht voor het grotere geheel', op de kaart op pagina 17 en in de tekst van het deelgebied Oude IJ-polders (pagina 55).

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Stelt dat Dance Valley wordt gepresenteerd als een grootschalige recreatieve voorziening, maar dat het hier om een evenement gaat.

Antwoord

We zullen dit aanpassen in tekst op pagina 16.

Wijzigingsvoorstel

De tekst op pagina 16 veranderen van "...grootschalige recreatieve voorzieningen zoals Dance Valley en Snowplanet..." in "...grootschalige recreatieve voorzieningen en evenementen, zoals Snowplanet en Dance Valley...".

LTO Noord

Samenvatting reactie

Verzoekt de gebiedsaanduidingen EHS en weidevolgelleefgebieden af te stemmen op de aanduidingen die hiervoor in de provinciale Structuurvisie, eerste herziening zijn opgenomen.

Antwoord

Het is belangrijk dat in het visiedocument dezelfde begrenzing voor de Ecologische Hoofdstructuur en Weidevolgelleefgebieden wordt weergegeven. We hebben dit nagekeken en de begrenzing op de kaart klopt met die van de structuurvisie. We zien daarom geen aanleiding om dit aan te passen. Mochten er onverhoopt toch verschillen ontstaan, bijvoorbeeld na een herziening, dan is de kaart in de structuurvisie leidend.

Samenvatting reactie

Geeft aan dat in agrarische gebieden het waterbeheer afgestemd moet zijn op de agrarische functie, voor nu en in de toekomst. Peilfluctuaties gebaseerd op neerslag en droogte, zonder inlaat van buiten het gebied, zijn in de agrarische gebieden ongewenst. Een goede waterkwaliteit moet gegarandeerd worden gedurende het jaar en verzilting moet worden tegengegaan.

Antwoord

Deze visie heeft niet de bedoeling het waterpeil te veranderen. Borging van de waterkwaliteit en -kwantiteit valt buiten de reikwijdte van deze visie. Wel zal ernaar gestreefd worden waar mogelijk waterdoelen mee te koppelen met recreatieve opgaven. In de provinciale structuurvisie is dit gebied aangeduid als gebied voor gecombineerde landbouw. In het gebied moeten meerdere functies op elkaar worden afgestemd. Dit kan betekenen dat ingrepen niet altijd meest optimaal zijn voor de landbouw. Dit zal per geval bekeken en afgestemd moeten worden.

Samenvatting reactie

Vraagt aandacht voor de gevaren wanneer agrarische productie en recreatie in een gebied verenigd worden en verzoekt de provincie hier invulling aan te geven. Het (meer) toegankelijk maken van agrarisch gebied kan leiden tot overlast en schade aan dieren en gewassen. Denk hierbij aan dierziektes voor dieren en mensen, zwerfvuil, verstoring van landbouwhuisdieren en wild (met name weidevogels), etc. LTO Noord geeft aan dat de aanleg van recreatieve routes door en grenzen aan boerenland alleen kan plaatsvinden als er goede afspraken worden gemaakt en vergoedingen voor ondernemers worden vastgelegd wanneer er sprake is van schade of als vergoeding voor de geleverde recreatieve dienst over de eigendommen.

Antwoord

Aanleg van recreatieve routes grenzend aan of door agrarisch land zal altijd in samenspraak gaan met de belanghebbende agrariërs en andere belanghebbenden. Het is de bedoeling om beide functies de ruimte te geven zonder daarbij de ene of andere functie te schaden.

C. Landschappelijk raamwerk

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Vraagt of de op pagina 35 genoemde zoutwerende maatregelen werken, die worden genomen om het brak water te weren bij schutting in de sluis en welke voorziening is aangebracht in de Kolksluis. Geeft verder aan dat vanuit Zijkanaal C water wordt ingelaten voor de zogenaamde Houtrakkerbeemden en om het riooloverstort te Spaarndam te verdunnen. Worden hier maatregelen voor getroffen?

Antwoord

Bovenstaande valt buiten de reikwijdte van de visie. Dit is de taak en verantwoordelijkheid van het Hoogheemraadschap van Rijnland

Historische Werkgroep Spaarndam en
Dhr. W. Koelman en
Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix
Samenvatting reactie

Geeft aan dat de tekst op pagina 35 "De Mooie Nel, waar het Spaarne en de Liede elkaar kruisen,..." onjuist is. Spaarne en Liede vloeien tezamen. Op pagina 36 staat de Spaarne in plaats van het Spaarne.

Antwoord

We zullen de opmerking verwerken in de visie.

Wijzigingsvoorstel

De tekst op pagina 35 en 36 conform bovenstaande reactie aanpassen:

Historische Werkgroep Spaarndam

Samenvatting reactie

Wil graag dat rekening wordt gehouden met het herstel van het eeuwenoude voetgangerspad "het Assendelver voetpad", de oorspronkelijke verbinding tussen het voormalige Schoten en Assendelft.

Antwoord

De recreatieve hoofdroutes zijn onderdeel van de visie. Speciale aandacht gaat uit naar de toegankelijkheid vanuit de woongebieden. In de uitwerking van de deelgebieden ligt de nadruk nu op fietsroutes. In de kaart van het toekomstperspectief is het wandelnetwerk niet opgenomen. We zullen dit wijzigen en de hoofdwandelroutestructuur en knelpunten opnemen in het kaartbeeld van de deelgebieden. Het Assendelvervoetpad zullen we hierin meenemen.

Wijzigingsvoorstel

Hoofdwandelroutestructuur en de knelpunten opnemen in het kaartbeeld van de deelgebieden.
PM Aangeven op welke pagina's de visie wordt aangepast.

Samenvatting reactie

Merkt op dat het veenweiden gebied een heel open karakter had, maar dat het open karakter door de aanplant van diverse bosschages verloren is gegaan (paragraaf 5.2).

Antwoord

We zullen de betreffende tekst nuanceren.

Wijzigingsvoorstel

Onder 5.2 de nuancering aanbrengen door de zin "..., terwijl het hart van de bufferzone (het veenweidegebied) een heel open karakter heeft." te veranderen in "..., terwijl het hart van de bufferzone (het veenweidegebied) een open karakter heeft." (Dus "heel" weglaten.)

Historische Werkgroep Spaarndam en

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Merken op dat ook de Liede oevers behoren tot de ecologische Hoofdstructuur (pagina 39). Verenigde Binnenpolder moet op pagina 39 worden gewijzigd in Vereenigde Binnenpolder.

Antwoord

We zullen de opmerking verwerken in de visie.

Wijzigingsvoorstel

Op pagina 39 de Liedeevers toevoegen aan de opsomming van gebieden die onderdeel zijn van de Ecologische Hoofdstructuur en "Verenigde Binnenpolder" wijzigen in "Vereenigde Binnenpolder" (2 keer).

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Meldt dat Spaarndam is overbelast qua verkeer en dat het leiden van nog meer langzaam verkeer naar dit dorp vraagt om problemen.

Antwoord

We zijn bekend met dit probleem. We denken echter dat de toename van langzaam verkeer beperkt zal zijn. Het gaat bij de recreatieve routes uit de visie door Spaarndam uitsluitend om bestaande routes. Daarnaast kent recreatief langzaam verkeer andere intensiteitspieken dan autoverkeer.

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Geef op pagina 43 ook een uitleg over het gemaal de Westbroekpolder met zijn militaire keersluizen.

Antwoord

In deze paragraaf gaat het over de structuur van de Stelling en de recreatieve benutting ervan. De nadruk ligt hierbij op de linedijk als recreatieve route en de forten als recreatieve trekker. Het is daarbij niet bedoeling alle historische objecten in het gebied te beschrijven, daarvoor verwijzen we naar het specifieke beleid van het programma Stelling van Amsterdam.

Amsterdamse Golf Club

Samenvatting reactie

Geeft aan dat de golfbaan opgenomen moet worden bij de Hoofdzonering op pagina 27 en bij de Deelgebieden op pagina 28.

Antwoord

Een deel van de golfbaan is inderdaad niet opgenomen in de kaart van de Hoofdzonering en van de Deelgebieden. We zullen dit aanpassen.

Wijzigingsvoorstel

De golfbaan opnemen in de kaart van de Hoofdzonering op pagina 27 en in de kaart van de Deelgebieden op pagina 28.

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

De Stelling van Amsterdam is onderbelicht, evenals de Unesco status.

Antwoord

De Stelling van Amsterdam komt, als belangrijke structuur in de bufferzone, bij verschillende hoofdstukken terug (zie onder andere pagina 19 onder Nationale Landschappen en pagina 43 onder 5.4 Stellingzone en dijken). Voor een uitgebreidere weergave verwijzen we naar het specifieke beleid (structuurvisie/verordening/Leidraad Landschap en Cultuurhistorie) van de Stelling van Amsterdam.

De UNESCO-status van de Stelling van Amsterdam wordt nu alleen vermeld op pagina 62 bij het deelgebied 'Oostrand van Velsen en Haarlem'. We zullen dit ook toevoegen aan de tekst over de Stelling van Amsterdam in paragraaf 5.4 Stellingzone en dijken.

Wijzigingsvoorstel

UNESCO-status toevoegen aan tekst op pagina 43 over de Stelling van Amsterdam. Tekst "..., zoals de Stelling van Amsterdam en..." veranderen in "..., zoals de Stelling van Amsterdam (UNESCO-Werelderfgoed) en...".

D. Deelgebieden

Algemeen

Dynamique

Samenvatting reactie

In de visie wordt bij de deelgebieden gesproken over kansen voor particulier initiatief. Dynamique merkt op dat vrij willekeurig diverse plannen en toekomstige ontwikkelingen en bestaande ondernemingen worden benoemd. Bepaalde vergevorderde plannen worden niet genoemd.

Antwoord

Het is de bedoeling de grotere plannen aan te geven om een beeld te geven van ontwikkelingen en niet om een uitputtende opsomming te geven. In het beeld van de gemeentelijke en

provinciale overheden is een vergevorderd plan alleen datgene wat planologisch-juridisch mogelijk is.

Dhr. D. Kreuger

Samenvatting reactie

Geeft aan dat recreatieactiviteiten die flexibel en inzetbaar zijn op verschillende locaties ontbreken in de conceptvisie. Deze geven flexibele gebruiksmogelijkheden en vergen niet de nodige investeringen of risico. Het geeft geen horizonvervuiling en draagt bij aan het behoud van het landschap en infrastructuurvoorzieningen zijn eenvoudig aan te passen.

Antwoord

Plannen voor flexibele recreatieve activiteiten kunnen bij de gemeenten of het recreatieschap worden ingediend. Deze opmerking zal ook worden meegenomen bij het opstellen van de uitvoeringsstrategie.

Oude IJ-polders

Historische Werkgroep Spaarndam en

Dhr. T. van Heese, CDA-raadslid Haarlemmerliede & Spaarnwoude en

Dhr. W. Koelman en

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

Merken op dat bij de Oude IJ-polders (pagina 50) in feite wordt gesproken over de Noord en Zuid Spaarndammerpolder, de Buitenhuizerpolder, de Houtrakpolder, de Grote IJ-polder en de Zwetpolder. De Grote IJ-polder is al volledig in gebruik als industrieterrein.

Tussen zijkanaal F en C heet de polder Houtrakpolder. Het gebied ten westen van Zijkanaal C heet de Spaarndammerpolder. De polder aan de oostzijde van Haarlem Noord (Schoten), de Hekslootpolder, wordt niet genoemd. De polder aan de oostzijde van Velsen (ten noorden van de slaperdijk) heet de Velsbroekpolder.

Antwoord

De indeling in deelgebieden is gebaseerd op de ruimtelijke eenheden met eenzelfde landschappelijke ondergrond, identiteit en gebruik, en niet op historische eenheden. We zullen daar waar historische namen verkeerd gebruikt worden en dus verwarring kunnen veroorzaken de naam van de deelgebieden aanpassen. Daarnaast zullen we, daar waar het nog niet duidelijk is, in de inleiding van de deelgebieden benoemen om welke historische polders het gaat.

Wijzigingsvoorstel

De naam van deelgebied 'Sparndammerpolder' wijzigen in 'Inlaagpolder en Vereenigde Binnenpolder'.

Aanvullen bij de inleiding van de Oude IJ-Polders op pagina 50 dat het om de 'Zuiderlijke Noordzeekanaalpolders, Noord en Zuid Spaarndammerpolder, Buitenhuizerpolder en Houtrakpolder' gaat. In de inleiding van deelgebied Oostrand van Velsen en Haarlem op pagina 58 benoemen dat het om de 'Hekslootpolder, Oud Spaarndammerpolder en Velsbroekpolder' gaat.

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

Geeft aan dat Ruigoord niet genoemd wordt.

Antwoord

Officieel ligt Ruigoord buiten de begrenzing van de bufferzone. Wel wordt een verbinding gelegd onder de paragraaf over recreatieve ontsluiting van de haven op pagina 72 en staat Ruigoord daarbij als groengebied met een geel bolletje op de kaart aangegeven. Ruigoord staat nog expliciet niet in de tekst vermeld. Dit zullen we aanpassen door Ruigoord aan de tekst op pagina 72 toe te voegen.

Wijzigingsvoorstel

Ruigoord aan de tekst op pagina 72 toevoegen. De zin "Groene "instekers" naar attractieve punten verbinden de haven met de omgeving:..." veranderen in "Groene "instekers" naar attractieve punten, zoals kunstenaarsdorpje Ruigoord en uitkijkpunten over het Noordzeekanaal, verbinden de haven met de omgeving:...".

Dhr. T. van Heese en
Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Zijn positief over het eventueel doortrekken van buslijn 14 naar station Halfweg-Zwanenburg. Dhr. Koelman adviseert dit dan via pont Buitenhuizen te doen en een opstapmogelijkheid te creëren, ov via water en regionet. Hiermee wordt Het Groene Schip, Footgolf en het Westelijke Havengebied vanuit Haarlem-Noord mede mogelijk gemaakt. (pagina's 39 en 40)

Antwoord

We zullen uw voorstel meenemen in de uitvoeringsstrategie. Dergelijke voorzieningen zijn wel afhankelijk van aantallen reizigers. Waarschijnlijk zal uw voorstel financieel niet haalbaar zijn, ook niet op de zeer lange termijn.

Dhr. J. Visser en

Bewoner Oeverpad Amsterdam, Mevr. M. Koevoet

Samenvatting reactie

Merken op dat het beheer te wensen overlaat. Ook het onderhoud aan het groen langs de fietspaden laat te wensen over, waardoor laaghangende takken en onkruid een gevaar vormen voor lichamelijk letsel. Ook laat de veiligheid van sommige speeltoestellen, zoals bijvoorbeeld bij de watergeus, te wensen over. Verbetering van het onderhoud kan Spaarnwoude aantrekkelijker maken voor meer bezoekers.

Antwoord

Deze reactie valt buiten de reikwijdte van deze visie. Dit onderwerp zal aan de orde worden gesteld in het beheerplan van het recreatieschap.

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Vraagt wat bedoeld wordt met "de Hoogtes".

Antwoord

De Hoogtes betreft het heuvelachtige terrein in het noordwestelijke deel van het deelgebied de Oude IJ-polders. Eerder in de tekst op pagina 50 wordt dit terrein ook aangeduid met "heuvelland". Dit woord geeft duidelijker de betekenis aan. Om ook consequent te zijn in terminologie, zullen we "de hoogtes" in de tekst vervangen voor "heuvelland".

Wijzigingsvoorstel

"De hoogtes" op pagina 54 en 55 vervangen door "Heuvelland", zowel in de tekst als in de legenda (in totaal 5 keer).

Samenvatting reactie

Geeft aan dat de op pagina 52 genoemde Stellingdijk de dijk is van Zijkanaal B en Genieweg heet.

Antwoord

De Genieweg loopt aan de oostkant van de liniedijk. Om verwarring met het tracé van de weg te voorkomen noemen we het hier liniedijk.

Amsterdamse Golf Club

Samenvatting reactie

Merkt op dat de bosbeplanting op de Driving Range aan de Oostkant van de Baduinlaan niet realistisch is en verzoekt deze uit de visie te verwijderen. De driving range maakt integraal onderdeel uit van het golfterrein.

Antwoord

Langs de Baduinlaan is al laanbeplanting aanwezig. In de visie wordt bedoeld dat het wenselijk is om deze laan/groenstructuur te continueren in het havengebied, zodat er ook een visuele relatie ontstaat tussen de verschillende gebieden. Dit is een voorstel. In de uitwerking moet blijken of dit ook echt haalbaar is.

Samenvatting reactie

Zou het waarderen wanneer de groene bufferstroken langs de Zuidertocht en om de Driving Range opgenomen worden in de visie. Deze groenstructuren markeren de overgang van het

recreatie landschap naar de Haven en bedrijventerreinen en zijn essentieel voor de beleving van het gebied.

Vraagt het gebied van de golfclub consequent als recreatiegebied op te nemen in de visie.

Antwoord

We zullen de groene bufferstroken en de Driving Range meenemen in de visie door ze op te nemen in de kaarten.

Wijzigingsvoorstel

We passen de golfbaan inclusief groene bufferstroken en Driving Rangekaart consequent op in de kaart. Dit betekent een aanpassing voor de volgende kaarten: pagina 27 Hoofdzonering, pagina 28 Deelgebieden, pagina 48 Toekomstperspectief, pagina 50 luchtfoto deelgebied, pagina 54 Toekomstperspectief Oude IJ-polders en pagina 54 Ontwikkelruimte.

Bewoner Oeverpad Amsterdam, Mevr. M. Koevoet

Samenvatting reactie

Ziet graag een goede doorgaande fietsroute tussen Buitenhuizen, Houtrak en de kust. Merkt bovendien op dat de terreinen nog maar beperkt beheerd worden.

Antwoord

De routestructuur in het landschappelijk raamwerk voorziet onder andere in een aantal lange routes van Amsterdam naar de kust. Een daarvan loopt langs het Noordzeekanaal en een ander over de Spaarndammerdijk en via de Slaperdijk. De routestructuur vanuit de recreatiegebieden, onder andere Buitenhuizen en Houtrak, moet hierbij aansluiten. We zullen uw opmerking meenemen bij de uitwerking. Onderhoud en beheer van de terreinen is de verantwoordelijkheid van de terreinbeheerder en valt buiten de reikwijdte van deze visie.

Bewoner Spaarndam, Mevr. Beerepoot

Samenvatting reactie

Geeft de suggestie om het gebied te laten beheren door vrijwilligers van Landschap Noord-Holland om de betrokkenheid van bewoners en bezoekers te verhogen.

Antwoord

We zullen de suggestie meenemen in het overleg met het recreatieschap en Staatsbosbeheer.

Samenvatting reactie

Merkt op dat de doorkijk naar de mooie Nel verstoord wordt door begroeiing en bebouwing.

Antwoord

In de Structuurvisie 'Samen naar 2035' van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude wordt dit erkent. Hierin is aangegeven de beleving van de oever en de bereikbaarheid daarvan te verbeteren. Dit is ook als voorstel in deze visie overgenomen (pagina 68, zie kaart en legenda).

Dhr. R. Riphagen

Samenvatting reactie

Merkt op dat grootschalige horeca kan rekenen op tegenstand, omdat het geen toevoeging is gezien alle bestaande horeca. Door plannen te maken voor een McDonalds en kanoverhuur op de kop van Zijkanaal B wordt niet zorgvuldig omgegaan met de belangen van bewoners.

Antwoord

In de visie wordt recreatie met een groene uitstraling nagestreefd. De impressietekening is niet meer dan een indicatie. Het is niet de bedoeling om grootschalige horeca met McDonalds op de kop van Zijkanaal B te ontwikkelen. Wel is het voorstel om hier in de toekomst ruimte te geven aan de ontwikkeling van een knooppunt met bijpassende (horeca)voorzieningen ook in relatie tot een pontje over het Noordzeekanaal. Om verwarring te voorkomen zullen we de tekening aanpassen.

Wijzigingsvoorstel

We zullen de tekening op pagina 57 aanpassen en de M van McDonalds vervangen door een R van restaurant/ horeca.

Samenvatting reactie

Merkt op dat het realiseren van een nieuwe pont die voldoet aan alle technische eisen die nodig zijn voor een pontje op het kanaal, zeer kostbaar is en onlogisch, gezien het bestaan van een pontje in Buitenhuizen.

Antwoord

De visie is gemaakt voor de langere termijn. Vanwege de moeilijke economische tijd zal een aantal ambities, zoals een nieuwe pont, niet op korte termijn verwezenlijkt kunnen worden. De nieuwe pont is een toevoeging om de Stellingroute over het Noordzeekanaal te continueren. We zullen uw opmerking meenemen in de uitwerking van de uitvoeringsstrategie.

Samenvatting reactie

Geeft aan dat de twee aansluitingen aan de N202 bij het Zijkanaal een probleem vormen en zouden moeten worden veranderd in een rotonde bij Snowplanet. De locatie rondom Snowplanet is ook de meest aangewezen plek voor intensivering van recreatie omdat daar de infrastructuur al aanwezig is.

Antwoord

Als er conform de visie intensivering van recreatie in de zone ten zuiden van het Noordzeekanaal plaatsvindt, is het vanzelfsprekend ook voor een goede verkeersafwikkeling te zorgen. Als dit aan de orde is, zullen we uw reactie hierin meenemen.

Samenvatting reactie

Geeft aan dat de kruithaven met opslag (nu politiehondentrainingsschool) ontbreekt in de visie. Vraagt of de gedachte speelt om de N202 recht te trekken en dus ruimte te creëren bij de kop van Zijkanaal B op het terrein van de kruithaven?

Antwoord

Het klopt dat niet alle functies en activiteiten zijn opgenomen in de visie, wat niet betekent dat deze activiteiten niet mogelijk zijn. Het is vanuit de visie niet de bedoeling om de N202 recht te trekken. Wel is het voorstel om een recreatief knooppunt te creëren op de Kop van Zijkanaal B, waar verschillende verkeersmodaliteiten samenkomen. Daaraan gerelateerd is ook ruimte voor voorzieningen die de knooppunt functie versterken, zoals horeca en fietsverhuur.

Mevr. A. Modderman

Samenvatting reactie

Vraagt of het idee in de visie van een fietspad op de dijk langs het Noordzeekanaal tot gevolg heeft dat de Amsterdamse Weg wordt verbreed?
En vraagt of langs de Geniedijk/Kanobaan waar nu hoge bomen staan, lage beplanting komt.

Antwoord

In de visie willen we het Noordzeekanaal beter beleefbaar maken. Een fietspad op (de flank van) de dijk draagt hieraan bij. Er bestaan geen plannen de Amsterdamse Weg te verbreden. Het is niet de bedoeling de bomen langs de Genieweg te halen. Het voorstel gaat juist om de struiken aan de oostkant van de Geniedijkweg. Deze maken de dijk als structuur minder zichtbaar, terwijl de bomen de dijk als lijnstructuur juist benadrukken in het landschap. Om verwarring te voorkomen zullen we dit duidelijk in de tekst aangeven.

Wijzigingsvoorstel

Het woord "bosrand" in de tekst op pagina 52 vervangen door "dichte bosschages".
De tekst van de legenda op pagina 57 veranderen van "De Stellingdijk zichtbaar maken in recreatiegebied Spaarnwoude door afstand te creëren tussen de dijk en overige beplanting" in "De Liniedijk zichtbaar maken in recreatiegebied Spaarnwoude door afstand te creëren tussen de dijk en dichte bosschages".

Belangenvereniging Noord en Zuid Spaarndammerpolders, dhr. E. Koning, voorzitter

Samenvatting reactie

Geeft aan dat de plannen om het gebied beter toegankelijk te maken voor fietsers, skeelers, wandelaars, nordicwalkers, zullen zorgen voor een grotere druk op de interne infrastructuur voor langzaam verkeer. Deze is hier niet op berekend, met name de fiets/voetpaden op de dijken zijn niet breed genoeg voor een grotere dichtheid aan verkeer. En er is vaak onvoldoende ruimte op de dijken om de huidige paden te verbreden. Stelt dat de bereikbaarheid van het vrij grote gebied ook verder zou kunnen worden vergroot door een passende vorm van openbaar vervoer in het gebied te organiseren, met name met betrekking van het aan te leggen Station Halfweg.

Antwoord

De uitwerking van de routestructuur en de verbetering van de toegankelijkheid moet nader vorm krijgen in een uitwerking van de uitvoeringsstrategie. De fysieke en financiële haalbaarheid zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. We zullen uw opmerking in de uitwerking meenemen. Bereikbaarheid door openbaar vervoer zal besproken worden in het kader van de uitvoeringsstrategie. In de visie staat nu een voorstel voor de doortrekking van buslijn 14 van Spaarndam naar station Halfweg-Zwanenburg. Dit zou nader onderzocht moeten worden op wenselijkheid en haalbaarheid (fysiek en financieel).

Samenvatting reactie

Geeft aan dat de plannen om het fietspad langs de Noordzeekanaaldijk te verleggen naar bovenop de dijk inderdaad een beter uitzicht geeft over het gebied, maar dat bij de overweging wel moet worden meegenomen dat de windbelasting flink zal toenemen als het fietspad straks niet meer in de luwte van de dijk ligt.

Antwoord

Het voorstel is om het fietspad op of op de flank van de dijk aan te leggen. Dit voorstel moet nader uitgewerkt worden in de uitvoeringsstrategie. Hierin zullen aspecten als windbelasting ook meegenomen worden.

Samenvatting reactie

Geeft aan dat de noordoost kant van de Kanobaan een mooie locatie is voor een transferium. Op de impressieschets op pagina 57 is daar als horecaexploitant een McDonalds ingetekend. Het lijkt passender als het transferium meer verbinding maakt met het recreatiegebied dan met de provinciale weg. Een groene uitstraling met een passende (groene) horeca voor fietsers, wandelaars en andere recreanten.

Antwoord

Het recreëren met een groene uitstraling is inderdaad de uitstraling die wordt nagestreefd. De impressietekening is niet meer dan een indicatie. Om verwarring te voorkomen zullen we de tekening aanpassen.

Wijzigingsvoorstel

We zullen de tekening aanpassen en de M van Mc Donalds vervangen door een R van restaurant/horeca.

Samenvatting reactie

Merkt op dat het doorgaande fietspad vanaf het transferium Kanobaan nu is aangegeven over de Geniedijk, terwijl qua uitzicht en geschiedenis beter de Liniedijk aan de noordwest kant van de Kanobaan kan worden gekozen. Dit is wellicht ook te combineren met een fietsersbruggetje over de Kanobaan om aan te sluiten op het nieuwe CRM tunneltje richting Velsbroek.

Antwoord

Het doorgaande fietspad volgt de route van de liniedijk van de Stelling van Amsterdam. Vandaar dat qua historie juist gekozen is voor het tracé over de dijk ten oosten van de kanobaan.

Stichting Vrienden van de Forten van Spaarndam, Dorpsraad Spaarndam,

Verontruste Spaarndammers, Vereniging tot Behoud van de Hekslootpolder, Stichting Krayenhoff,

Samenvatting reactie

Merken op dat 'stadsrecreatie', verblijfsrecreatie, evenementen en festivals niet passen in de groene long als tegenpool van verstedelijking in de randstad. Maken ook bezwaar tegen het intensiveren van de landwegen. Verzoeken grenzen te stellen voor dit groengebied aan het aantal festivals en evenementen, aantallen bezoekers, omvang en aard van de horeca, en daarbij rekenschap te geven aan de natuurwaarden en bijkomende verkeersproblematiek.

Antwoord

Er wordt vanuit gegaan dat een grootschalig recreatiegebied zoals de bufferzone ruimte kan bieden aan festivals en andere evenementen. In het bijzonder omdat de behoefte aan deze eigentijdse vormen van recreatie vrijwel niet uitvoerbaar zijn op andere plaatsen in de metropoolregio. In de visie is het huidig gebruik en het karakter van het gebied uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling. Dit betekent dat in de randen van het gebied ruimte is voor

recreatieve ontwikkelingen, met in het deel onder het Noordzeekanaal ruimte voor meer intensievere vormen van recreatie.

Dat deze evenementen gebonden dienen te zijn aan regels en grenzen spreekt vanzelf en zal nader worden uitgewerkt in het kader van de uitvoeringsstrategie.

MTB-Spaarnwoude, Dhr. M. Bruin en Dhr. S. Haaker

Samenvatting reactie

Geeft aan dat de mountainbikesport in de regio Amsterdam-Haarlem groot te noemen is. Er zijn veel mountainbike verenigingen en veel grote rijwielzaken gespecialiseerd in mountainbiken. MTB-Spaarnwoude onderhoudt zelf met behulp van 70 vrijwilligers het mountainbike parcours. De wensen vanuit de mountainbike wereld zijn: lange verbindende off-road fietsroutes, een hogesnelheidsbootstop en betere parkeergelegenheden. Maatregelen op dit gebied helpen ook mee om het gebied te ontsluiten.

Antwoord

We zullen de suggesties bespreken in het kader van het uitvoeringsprogramma.

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Noemt de op pagina 16 genoemde reservering voor een mogelijke uitbreiding van de haven in de Houtrakpolder en geeft aan de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude zich verzet tegen een eventuele uitbreiding.

Antwoord

Het bestaand beleid van de participerende overheden was uitgangspunt bij de visievorming. De hierboven genoemde reservering is onderdeel van de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Over dergelijke grote ontwikkelingen wordt in deze samenstelling niet besloten. Uitgangspunt vanuit landschap is dat benutting van het oude voor nieuwe ontwikkelingen gaat. Bij nieuwe ontwikkelingen zullen wij erop toezien dat er een zorgvuldige afweging wordt gemaakt tussen economische activiteiten en het belang van landschap en dat de visie als uitgangspunt wordt meegenomen.

Dhr. T. van Heese

Pleit voor stoppen met een eventuele havenuitbreiding aan de zuidzijde van het Noordzeekanaal, westwaarts gericht. Het is een aantasting van de noodzakelijke groene bufferzone, met onomkeerbare gevolgen voor deze groene buffer. Een eventuele uitbreiding aan de Noordzijde van het NZK is beter, maar onderzoek eerst grondig de behoefte en mogelijkheden. Zorg voor maritiem gebonden activiteiten bij een haven in plaats van magazijnen voor "dozenschuivers". Geeft aan dat de uitspraak de mogelijke uitbreiding van de Haven op pagina 17 conflicteert met andere punten.

- blz 21: Het Noordzeekanaal markeert de noordgrens. Tot wanneer nog?
- blz 27: intensievere recreatie aan de randen van het Noordzeekanaal. Dit is niet mogelijk met eventuele Havenuitbreiding.
- blz 56: de fietspadroute zoals hier genoemd zal met een uitbreiding van de Haven een stuk korter worden.

Antwoord

Het bestaand beleid van de participerende overheden was uitgangspunt bij de visievorming. De hierboven genoemde reservering is onderdeel van de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Over dergelijke grote ontwikkelingen wordt in deze samenstelling niet besloten. Uitgangspunt vanuit landschap is dat benutting van het oude voor nieuwe ontwikkelingen gaat. Bij nieuwe ontwikkelingen zullen wij erop toezien dat er een zorgvuldige afweging wordt gemaakt tussen economische activiteiten en het belang van landschap en dat de visie als uitgangspunt wordt meegenomen. Als besloten wordt tot uitbreiding van de haven in de Houtrakpolder zal dit inderdaad gevolgen hebben voor een aantal voorstellen in deze visie.

Dhr. R. Riphagen

Samenvatting reactie

Merkt op dat de Houtrakpolder lijkt te zijn opgegeven, want deze wordt in de visie niet genoemd. In de visie wordt geen grens gesteld aan mogelijke bedreigingen voor de Bufferzone.

Antwoord

De Houtrakpolder valt in de visie onder het deelgebied van de Oude IJ-polders. In deze paragraaf wordt wel degelijk een visie gegeven op de recreatieve ontwikkeling van dit gebied. Daarbij wordt wel de kanttekening gesteld dat voorlopig wordt uitgegaan van omkeerbare ontwikkelingen in verband met de reservering voor de mogelijke uitbreiding van het haventerrein. In 2015 wordt hierover (conform provinciale structuurvisie) een definitief besluit genomen.

Het bestaand beleid van de participerende overheden was uitgangspunt bij de visievorming. De hierboven genoemde reservering is onderdeel van de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Over dergelijke grote ontwikkelingen wordt in deze samenstelling niet besloten.

Uitgangspunt vanuit landschap is dat benutting van het oude voor nieuwe ontwikkelingen gaat. Bij nieuwe ontwikkelingen zullen wij erop toezien dat er een zorgvuldige afweging wordt gemaakt tussen economische activiteiten en het belang van landschap en dat de visie als uitgangspunt wordt meegenomen.

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

Merkt op over de eventuele uitbreiding van de Amsterdamse Haven dat gedacht moet worden aan de opslag van benzine onder de aanlegroute van Schiphol. Dit is een leefgebied voor miljoenen mensen.

Antwoord

Deze opmerking valt buiten de reikwijdte van deze visie. Dit zal moeten worden meegenomen in het traject over de ontwikkeling van de haven.

Oostrand van Velsen en Haarlem

Historische Werkgroep Spaarndam

Samenvatting reactie

Merkt op dat het gebied waarover hier gesproken wordt van oorsprong de Hekslootpolder, de Oud Spaarndammerpolder en de Velsbroekpolder heet.

Antwoord

De indeling in deelgebieden is gebaseerd op de ruimtelijke eenheden met eenzelfde landschappelijke ondergrond, identiteit en gebruik, en niet op historische eenheden. Ter verduidelijking zullen we in de inleiding van het deelgebied Oostrand van Velsen en Haarlem benoemen uit welke historische polders het gebied bestaat.

Wijzigingsvoorstel

In de inleiding van deelgebied Oostrand van Velsen en Haarlem op pagina 58 benoemen dat het om de Hekslootpolder, Oud Spaarndammerpolder en Velsbroekpolder gaat.

Historische Werkgroep Spaarndam en

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Geven aan dat twee volkstuinencomplexen niet zijn ingetekend op de kaart van het toekomstperspectief op pagina 59. Het gaat om de percelen aan de Spaarndamseweg en de Slaperdijk.

Antwoord

We zullen de kaart van het toekomstperspectief corrigeren.

Wijzigingsvoorstel

De volkstuincomplexen aan de Spaarndamseweg en de Slaperdijk aan de kaart van het toekomstperspectief op pagina 48 en op pagina 59 toevoegen.

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Stelt dat op diverse plekken nieuwe overgangen bedacht worden ten behoeve van het langzame verkeer en stelt dat een dergelijk overzet ook voor Spaarndam gepland zou kunnen worden: vanaf Molen de Slokop of vanaf de Spaarnekaade (Spaarne buiten) een fietspont naar de Pol. De route kan ook via de bestaande steiger bij het zogenaamde Hoge Bruggetje, door het Hekslootgebied naar de Velsbroek worden geleid. Vandaar naar de toekomstige tunnel onder de A9 door naar de Genieweg.

Antwoord

De mogelijkheid van een recreatieve fietspont die in het zomerseizoen vaart vanaf de kop van Schoterog naar Spaarndam, via Fort Zuid wordt momenteel onderzocht door het recreatieschap in samenwerking met de gemeente Haarlem. Bij de nadere uitwerking zal de gemeente ook bovengenoemde aanvulling op de route betrekken.

Dhr. W. Koelman en

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

Op pagina 62 wordt gesproken over een fietstunnel vanaf het Liewegje naar de Veerweg (ooit bestaand), maar zet vraagtekens bij financiële haalbaarheid. Ook zou het landelijk Liewegje mogelijk teveel belast kunnen worden. Op korte afstand (Prins Bernardlaan) wordt ook gedacht aan een tunnel. Geven de suggestie de fietsverbinding hieraan te koppelen.

Antwoord

De fietstunnel zal inderdaad op de korte termijn niet gerealiseerd worden vanwege de huidige financiële situatie. De visie is echter opgesteld voor de langere termijn. De fietstunnel is een gewenste voorziening aangezien deze tunnel onder het Liewegje in het verlengde van een recreatieve route ligt. De mogelijke tunnel onder de Prins Bernardlaan heeft een ander karakter.

Dorpsvereniging Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Samenvatting reactie

Bij het plan om een fietstunnel te realiseren vanaf het Liewegje onder de snelweg en spoorweg door, wijst de dorpsvereniging op de mogelijkheid van een 'water'-fietspad onder de drie bruggen bij de Liedede, analoog aan het 'water'-fietspad bij de Buitenrustbruggen te Haarlem.

Antwoord

Een fietstunnel onder de snelweg en spoorweg door is een zeer kostbare ingreep. Een 'water'-fietspad kan een interessant alternatief zijn. We zullen uw de opmerking meenemen bij de uitwerking van de uitvoeringsstrategie.

Dhr. W. Koelman en

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

Merken op dat verplaatsing van de jachthaven in Penningsveer op grote archeologische bezwaren stuit.

Dhr. Koelman geeft aan dat wanneer de bestaande jachthavens gesaneerd worden geen nieuwe jachthaven nodig is.

Antwoord

Een eventuele sanering van jachthavens en verplaatsing van de jachtwerf in Penningsveer is in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan Haarlemmerliede Penningsveer. Bij eventuele graafwerkzaamheden zullen de gebruikelijke procedures in acht worden genomen, waaronder een archeologisch onderzoek.

De vraag naar ligplaatsen is in dit gebied groter dan het aanbod. Er is uit recreatief oogpunt, dus wel degelijk een vraag naar nieuwe of uitbreiding van jachthavens.

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Geeft aan dat met Haarlemmertrekvaart de Amsterdamse (trek)vaart wordt bedoeld (pagina 63)

Antwoord

Dit klopt, we passen de tekst aan.

Wijzigingsvoorstel

De tekst op pagina 63 wordt aangepast, Haarlemmertrekvaart veranderen in Amsterdamse trekvaart. Daarnaast wordt de hele tekst nagelopen om te controleren of de benamingen overal juist wordt gebruikt.

Historische Werkgroep Spaarndam

Samenvatting reactie

Op pagina 61 wordt gesproken over de Haarlemmertrekvaart. De vaart tussen Haarlem en Halfweg heet echter de Amsterdamse Vaart.

Antwoord

We zullen de tekst aanpassen.

Wijzigingsvoorstel

De tekst op pagina 61 aanpassen, Haarlemmertrekvaart veranderen in Amsterdamse Vaart.

Samenvatting reactie

Merkt op dat het toekomstperspectief Spaarndammerpolder op pagina 65 gaat over de Vereenigde Binnenpolder en de Inlaagpolder. De polders hebben hoge archeologische waarden. De dijk om de Inlaagpolder vormt een onderdeel van de eeuwenoude IJ-dijken. Deze dijk wordt bedreigd door de mogelijke uitbreiding van de havenactiviteiten.

Antwoord

We zullen de naam van het deelgebied van Spaarndammerpolder veranderen in Vereenigde Binnenpolder en Inlaagpolder.

Wijzigingsvoorstel

De naam van het deelgebied van Spaarndammerpolder veranderen in Vereenigde Binnenpolder en Inlaagpolder.

Samenvatting reactie

De Slaperdijk wordt regelmatig aangeduid als onderdeel van de Zuidelijke IJ-dijk. Dit is niet juist. De nieuwe dijk, na de Elisabethvloed van 1421, de Spaarndammerdijk, kreeg later de functie van 'slaperdijk'.

Antwoord

De Zuider IJ-dijk is conform provinciaal beleid aangegeven op de verschillende kaarten (landschappelijk raamwerk p32, lange lijnen p38, stellingzone en dijken p44). Met de naam Zuider IJ-dijk wordt verwezen naar de totale dijkstructuur tussen Haarlem en Huizen en niet naar de afzonderlijke dijken. Het 'dijklint' beschermt het gebied tegen het IJ. Tezamen vormen de afzonderlijke dijken de Zuider IJ- en Zeedijken. Deze dijkstructuur is opgenomen in het provinciale beleid. In de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie valt deze structuur onder de 'provinciale structuurdragers'.

Samenvatting reactie

Merkt op dat uit de conceptvisie niet op te maken is dat de Lagedijk en de Liedeweg ooit gedekte wegen waren van de Stelling van Amsterdam. De Historische Werkgroep Spaarndam pleit voor het (gedeeltelijk) herstel van de begroeiing langs deze wegen om het historische karakter van de omgeving te verbeteren en daarbij versterkt de aanplant van dit soort bomen ook de Ecologische Hoofdstructuur.

Antwoord

In het kaartbeeld van de Stellingzone en dijken (pagina 44) is wel degelijk te zien dat deze wegen onderdeel uitmaken van de liniedijk van de Stelling van Amsterdam. De opmerkingen zullen bij de nadere uitwerking worden betrokken. Er zal een evenwicht moeten worden gevonden tussen de kenmerkende openheid van het gebied en op bepaalde plekken de functie van weidevogelleefgebied, en de beplanting die hoorde bij het verdedigingswerk, die in principe de openheid en de weidevogels belemmert.

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Vraagt de forten bij Spaarndam op historisch verantwoorde wijze te benutten en welke zekerheden hiervoor te bieden zijn.

Antwoord

De Stelling van Amsterdam is een provinciaal beschermd structuur en heeft de status van UNESCO-monument. Ons doel is dan ook het behoud en de versterking van de Stelling van Amsterdam. Het openbaar toegankelijk en beleefbaar maken van de onderdelen van de Stelling van Amsterdam is een van de uitgangspunten van het beleid.

IKH Waarderpolder

Samenvatting reactie

Geeft recreatief fietsverkeer door industriegebied Waarderpolder (om het groengebied te bereiken) en industriële distributie (zwaar vrachtverkeer, intensief personenverkeer en uitzonderlijk transport) niet met elkaar te verenigen zijn. IKH Waarderpolder is van mening dat dit vanuit verkeersveiligheid niet wenselijk is en dat het doorgaande fietsverkeer gewerd dient te worden uit de Waarderpolder. Eventuele maatregelen ter bescherming van het fietsverkeer zoals oversteekplaatsen en fietspaden zullen ten koste gaan van de doorstroming door de Waarderpolder.

Antwoord

Naast het goed laten doorstromen van het autoverkeer, is het tevens een doelstelling van de gemeente Haarlem en de provincie om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets, ook in het kader van het woon-werkverkeer. Daarnaast is het een streven om de groengebieden aan de oostrand beter en aantrekkelijker bereikbaar te maken voor langzaam verkeer. Recreanten zullen met name in het weekend gebruik maken van de fietsroute door de Waarderpolder om het recreatieschapsgebied te bereiken. Aangezien in het weekend minder gemotoriseerd verkeer in de Waarderpolder gaat hoeft dit niet tot conflicterende situaties te leiden. Het uitgangspunt in de visie is verschillende doelen zo goed mogelijk te dienen, niet ten koste van elkaar.

Dynamique

Samenvatting reactie

Merkt op dat de oostkant van de oever van de Mooie Nel en de Binnenliede nu bij twee deelgebieden betrokken wordt in de conceptvisie, namelijk de Oostrand van Velsen en Haarlem en de Spaarndammerpolder. Deze strook valt qua intensiteit van gebruik onder de Oostrand van Velsen en Haarlem en dit zou ook zo in de visie naar voren moeten komen. Dit om te voorkomen dat huidige en toekomstige recreatieve ontwikkelingen geen doorgang kunnen vinden door juridische procedures aan de hand van de toekomstvisie voor de Spaarndammerpolder die gericht is op natuurontwikkeling en extensieve recreatie.

Antwoord

De westelijke oevers van de Liede komen inderdaad voor in de kaarten van het toekomstperspectief van beide deelgebieden. In het deelgebied Oostrand Haarlem en Velsen gericht vanuit een betere recreatieve benutting van het water inclusief oevers. En vanuit het deelgebied Spaarndammerpolder gericht vanuit het beter beleefbaar maken van de Liede en het beter toegankelijk maken van de Liedeoeveren. Beide ontwikkelingsrichtingen sluiten elkaar niet uit en zijn beide van toepassing op de westelijke oevers van de Liede. De kaarten in de visie zijn geen planologische kaarten. De planologische verankering van de visie vindt plaats in het vervolg van dit project.

Mevr. Pernette Cameron

Samenvatting reactie

Wil graag betere voorzieningen voor waterrecreatie onder andere door:
-beroepsvaart niet meer door Haarlem te laten varen (geen bestemming, alleen doorvaart)

Antwoord

Dit valt buiten de reikwijdte van deze visie.

Samenvatting reactie

-een nieuwe waterverbinding voor pleziervaart van de Geniedijk via Haarlemmermeer naar Ringvaart.

Antwoord

Een waterverbinding tussen het Achterkanaal langs de Geniedijk en de Ringvaart kan alleen met een sluis. Dit is een (zeer) kostbare ingreep. Voor overdraagbare boten (kano's) kan er wellicht wel een voorziening worden getroffen. De beste locatie is dan waarschijnlijk ter hoogte van het gemaal Willem II ten zuiden van fort Vijfhuizen. We zullen bezien of we uw opmerking kunnen meenemen in de uitvoeringsstrategie.

Samenvatting reactie

-een nieuwe waterverbinding voor pleziervaart via de Amsterdamse vaart van Haarlem naar Amsterdam.

Antwoord

Het weer bevaarbaar maken van de Amsterdamse Vaart is een dure en ingewikkelde ingreep. In plaats daarvan is in de visie gekozen voor een verbinding tussen Haarlem en Amsterdam via de Ringvaart van de Haarlemmermeer en de Haarlemmertrekvaart (zie pagina 34). Overigens zijn de eveneens dure ingrepen bij de Haarlemmertrekvaart ook niet op korte termijn te realiseren.

Samenvatting reactie

-een pontje tussen Schoterog en Fort-Zuid.

Antwoord

Dit wordt momenteel onderzocht door het recreatieschap in samenwerking met de gemeente Haarlem.

Samenvatting reactie

-windmolens langs Noordzeekanaal voor financiering van recreatieve inrichting van de oever.

Antwoord

In de visie is er binnen het bufferzone gebied geen ruimte voor windturbines aangegeven. Grotere lijnopstellingen passen niet in de ambitie om het gebied open en groen te houden.

We hebben in de visie wel aangegeven dat eventuele windturbines in het Havengebied, langs het Noordzeekanaal, zouden kunnen passen bij het industriële karakter van de haven en wellicht een verdienmogelijkheid voor de bufferzone kunnen opleveren. Het provinciaal beleid ten aanzien van windturbines op land is echter gewijzigd sinds het opstellen van de conceptvisie. Ontwikkeling van windturbines op land buiten de Wieringermeer is niet meer mogelijk. Vanwege deze beleidswijziging, met daarbij het feit dat het gebied buiten de bufferzone valt, zullen wij de tekst met betrekking tot windturbines in het Havengebied verwijderen.

Wijzigingsvoorstel

De tekst onder paragraaf 6.4 (uitwerking deelgebied Tuinen van West en Brettenzone) op pagina 76 en 77 met betrekking tot de windturbines wordt verwijderd: "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." Ook bijbehorende tekst op pagina 77 verwijderen.

Samenvatting reactie

-nieuwe waterplas graven voor recreatie.

Antwoord

Gezien de beperkingen die voortvloeien uit de luchthaven Schiphol, zal het moeilijk zijn om extra water te graven voor recreatie, door de vogelaantrekkende werking van wateroppervlakken.

Samenvatting reactie

-meer jachthavens.

Antwoord

In de visie wordt aangegeven de recreatieve beleving en ontwikkeling van de waterstructuur in de Oostrand van Velsen en Haarlem in de loop van de tijd versterkt kan worden. Een voorziening als een jachthaven zou hier een voorbeeld van kunnen zijn, mits hier behoefte aan is vanuit de recreant en de ontwikkeling goed ingepast wordt in het landschap (conform provinciale structuurvisie en verordening). Zie ook pagina 62 onder de paragraaf 'Ontwikkelmogelijkheden voor particulier initiatief'.

Samenvatting reactie

-openbare kampeerplaatsen in Spaarnwoude

Antwoord

In de visie wordt onder de paragraaf 'Ontwikkelmogelijkheden voor particulier initiatief' (pagina 54 t/m 57) aangegeven dat er ruimte is voor recreatieve ontwikkelingen vanuit particulier initiatief. Dit zou een voorstel kunnen zijn.

Samenvatting reactie

–een transferium bij ingang Zijkanaal C (overstap zee / riviercruises, extra mogelijkheden pleziervaart. Horeca/terras, kampeerplaatsen)

Antwoord

In de visie is gekozen voor een transferium aan zijkanaal B. Het voorstel is om hier een knooppunt te maken bij de overgang van de Stelling van Amsterdam over het Noordzeekanaal en deze plek om die manier te verbijzonderen en tegelijk de Stellingroute over het Noordzeekanaal te continueren. Deze opmerking zal meegenomen worden in de nadere uitwerking.

LTO Noord

Samenvatting reactie

Geeft aan dat het behoud van het landschap in deze karakteristieke polders onlosmakelijk verbonden is aan gebruik en beheer door economisch duurzame agrarische bedrijven. Geeft aan geen voorstander te zijn van het herstel van inundatievelden door deze enkele keren per jaar onder water te zetten. Dit heeft negatieve gevolgen voor de waterhuishouding in het aangrenzende agrarische gebied. Daarnaast zal open water een aantrekkende werking hebben op ganzen en de vegetatie en onkruiddruk zal door inundatie veranderen, wat zijn weerslag zal hebben op de omliggende agrarische percelen.

Antwoord

Het gebied waar het om gaat staat bij hoog water al voor een groot deel onder water. Bij de nadere uitwerking zal het belang van de agrariërs worden meegewogen en zal een integrale afweging worden gemaakt ten aanzien van de inundatie. De belanghebbende agrariërs zullen hierbij worden betrokken.

Stichting Vrienden van de Forten van Spaarndam, Dorpsraad Spaarndam,

Verontruste Spaarndammers, Vereniging tot Behoud van de Hekslotpolder, Stichting Krayenhoff,

Samenvatting reactie

Maken bezwaar tegen de visie dat dit gebied (ostrand Haarlem en Velsen) een entree voor de bufferzone is van internationaal niveau. Dit deelgebied is niet bereikbaar te maken voor groter publiek zonder de kernwaarden aan te tasten.

Antwoord

Het internationale niveau slaat in de visie niet op het hele deelgebied, maar slechts op een onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Er staat op pagina 62: "Fort benoorden Spaarndam en Fort bezuiden Spaarndam kunnen worden ingezet voor toerisme op internationaal niveau." Dit is bedoeld vanuit de gedachte dat de Stelling van Amsterdam als UNESCO–Werelderfgoed mede als toeristisch aspect internationale belangstelling geniet. Op genoemde locatie is de Stelling van Amsterdam prominent in het landschap aanwezig en bij de huidige plannen voor de ontwikkeling van fort benoorden Spaarndam zal het fort ontwikkeld worden tot algemeen informatiecentrum van de Stelling. Daarom lijkt dit de plek om meer bekendheid te geven aan de Stelling. Bij nieuwe ontwikkelingen moet vanzelfsprekend ook gekeken worden naar de mogelijkheden die de plek biedt. Daarom is een plan van eisen opgesteld.

Samenvatting reactie

Geven aan dat het tijdelijk inunderen van de weilanden bij Fort Bezuiden op verzet stuit bij de Spaarndamse bevolking i.v.m. de muggen. Voor de belevingswaarde van het fort en het schootsveld zijn andere mogelijkheden.

Antwoord

Bij de uitwerking van de plannen zullen ook andere belangen worden meegewogen. Wij staan open voor de door u aangegeven andere mogelijkheden. Er zal een integrale afweging moeten worden gemaakt ten aanzien van het tijdelijk inunderen.

Samenvatting reactie

Merken op dat het creëren van een natuurisbaan op het geïnundeerde terrein bij Fort Bezuiden Spaarndam op ernstig verzet stuit bij ijsclub Nova Zembla in Spaarndam en daarmee de hele Spaarndamse bevolking. Verzoeken deze in de visie te schrappen.

Antwoord

Het realiseren van natuurijs zou een neveneffect kunnen zijn van inundatie. Het is niet de bedoeling om de ijsclub Nova Zembla daarmee te beconcurreren. Het primaire doel van de inundatie is het verzorgen van waterbergingscapaciteit naast een ecologische doelstelling. Bij strenge vorst ontstaan op allerlei plekken schaatsmogelijkheden op natuurijs. Het inundatiegebied zal echter geen georganiseerde natuurijsbaan moeten worden. Daarin voorziet de nabijgelegen ijsbaan Nova Zembla al, zoals u terecht opmerkt.

Samenvatting reactie

Verwachten dat de overheid het groengebied bewaakt en dat paal en perk wordt gesteld aan onbegrensde mogelijkheden, zoals horeca langs het water (Spaarne en Mooie Nel). Dit tast de natuurwaarden aan.

Antwoord

Het ligt niet in het voornemen onbegrensde mogelijkheden in het leven te roepen. Doelen van de visie zijn het gebied open en groen houden en het voorzien in de recreatieve behoefte. In deze visie schetsen we hiervoor de mogelijkheden. Het gaat om ontwikkelingen die passen bij het karakter en het gebruik van de verschillende deelgebieden. Bij elke nieuwe ontwikkeling moet een integrale afweging worden gemaakt tussen verschillende belangen. Dit zal per plan opnieuw bekeken moeten worden.

Dorpsvereniging Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Samenvatting reactie

Kan zich verenigen met de noodzaak van recreatieve activiteiten aan de randen van de groene buffer, maar is sterk tegen industrialisering van delen van het gebied.

Antwoord

Hoofddoel van de visie is het open en groen houden van het recreatiegebied tussen Amsterdam en Haarlem. Dit is belangrijk voor ons leef- en vestigingsklimaat. Maar we willen het gebied ook verder ontwikkelen met meer mogelijkheden voor ontspanning en recreatie. Dat is belangrijk om te voorzien in de behoefte aan recreatievoorzieningen. In deze conceptvisie schetsen we hiervoor de mogelijkheden. Het gaat om ontwikkelingen die passen bij het karakter en het gebruik van de verschillende deelgebieden. De recreatieve ontwikkelingen passen het beste in de randen en in het gebied ten zuiden van het Noordzeekanaal. Bestaande plannen, waarover reeds bestuurlijke besluiten zijn genomen, zijn in de visie overgenomen. Hiervoor lopen aparte (communicatie)trajecten.

Samenvatting reactie

Stelt dat het realiseren van toegangspoorten tot het gebied niet zou moeten inhouden dat het gemotoriseerde verkeer in het gebied toeneemt, in verband met de beperkte infrastructuur in het hele gebied. Er zouden fietstransferia gerealiseerd moeten worden nabij de toegangspoorten (parkeerterrein met fietsvoorzieningen), bijvoorbeeld bij Penningsveer of het station Haarlem-Spaarnwoude. Een goede bewegwijzering hier naartoe is bij deze laatste plek van groot belang.

Antwoord

Het is inderdaad niet de bedoeling meer gemotoriseerd verkeer naar het groengebied te trekken, maar te zorgen dat dit in de randen afgewikkeld wordt (zie de kaart op pagina 42). De poorten zijn bedoeld voor de stimulering van fietsers en wandelaars. Station Spaarnwoude en station Halfweg-Zwanenburg zijn hierin belangrijke overstappunten (zie onder andere de kaarten van het landschappelijk raamwerk en het toekomstperspectief) waarbij we de transferiumfunctie willen versterken. Ook op andere plekken kan gedacht worden aan transferia, zoals aan het Noordzeekanaal.

Dorpsvereniging Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Samenvatting reactie

Merkt op dat herontwikkeling bij Penningsveer noodzakelijk is, maar dit dient zorgvuldig te gebeuren, i.v.m. onder andere de Stelling van Amsterdam. Een goed fietspad en een veilig voetpad van Waarderpolder naar Liedeweg/Lagedijk is van groot belang. De dorpsvereniging wil graag betrokken worden in planontwikkeling van Penningsveer.

Antwoord

Herinrichting van Penningsveer zal zich vooral afspelen op het niveau van het gemeentelijk bestemmingsplan. De opmerking wordt doorgegeven aan de gemeente Haarlemmerliede en

Spaarnwoude. Er wordt vanuit gegaan dat het gemeentebestuur de dorpsvereniging nader zal betrekken.

Samenvatting reactie

Geven aan in te stemmen met het bevorderen van de water- en oeverrecreatie op de Liede en de Mooie Nel, maar niet voor oeverrecreatie die leidt tot een toename van gemotoriseerd verkeer op onder andere de Liedeweg en de Lagedijk.

Antwoord

Er wordt gedacht aan kleinschalige voorzieningen die aansluiten bij de kwaliteiten van het gebied. Vanzelfsprekend is dat aan de Liedeweg geen functies worden toegelaten die leiden tot grote verkeersstromen.

Samenvatting reactie

Merkt op dat het nodig is de parkeervoorziening bij de bestaande oevervoorziening bij Haarlemmerliede-dorp te vergroten wegens het parkeren van boottrailers op de rijbaan. Een langs-parkeerstrook langs de Liedeweg lijkt een mogelijkheid.

Antwoord

Dit gaat om een openbare voorziening op een laag schaalniveau en is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Het valt buiten de reikwijdte van deze visie.

Samenvatting reactie

Geeft aan positief te zijn over een fietsovergang over de Ringvaart, maar zijn tegen een overgang voor gemotoriseerd verkeer.

Antwoord

Er wordt nadrukkelijk gedacht aan een fiets- en voetverbinding die niet toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer.

Samenvatting reactie

Geeft de suggestie voor de busroute vanaf busknooppunt Delftplein via Slaperdijk, Spaarndam, Hogedijk, Kerkweg (dorp Spaarnwoude), Liedeweg (Penningsveer en Haarlemmerliede-dorp), Zoete inval en dan afwisselend naar NS stations Halfweg en Station Spaarnwoude.

Antwoord

De opmerking zal bij de uitwerking van de uitvoeringsstrategie worden betrokken. Hierbij moet ook het vraagstuk van exploitatie worden bekeken in samenspraak met Connexxion.

Samenvatting reactie

Geeft aan dat agrariërs een groot deel van het weidegebied onderhouden. Voor een stabiele bedrijfsvoering zijn nevenactiviteiten nodig. Deze moeten echter niet de overhand krijgen waardoor minder weidegebied onderhouden wordt. Ook moet het niet onevenredig veel verkeer aantrekken.

Antwoord

De activiteiten die agrariërs als nevenactiviteit zouden willen ontplooiën, zullen aangepast moeten zijn aan het karakter van het desbetreffende deelgebied. Ook verkeerskundige aspecten moeten daarbij worden meegewogen.

Samenvatting reactie

Merkt op dat eenrichtingsverkeer en andere maatregelen om ongewenst doorgaand autoverkeer te verminderen van belang zijn, maar deze zijn voor bewoners van het gebied vaak ongunstig i.v.m. de bereikbaarheid. Dit vraagt om goed overleg met de bewoners.

Antwoord

Inderdaad zullen de bewoners actief betrokken moeten worden bij de verkeerskundige oplossingen die aangedragen worden.

Fietsersbond Haarlem, Dhr. J. Moerman en Mevr. C. van Schie

Samenvatting reactie

Geeft de volgende aanvullingen en suggesties.

In aanvulling op de kaart op pagina 59 van de visie:

-Sluit aan op het fietsnetwerk van Haarlem.

Antwoord

De gemeente Haarlem is een van de partijen bij het opstellen van deze visie. Zij dragen er voor zorg dat het recreatieve netwerk in het groengebied aansluit bij die in de stad Haarlem.

Samenvatting reactie

-De recreatieve route Reinaldapark - Zomervaart kan worden versterkt door fietsvoorzieningen met aantrekkelijk wegdek van rood asfalt op de Zomervaart (ook route fietssnelweg Schiphol).

Antwoord

De aanleg van fietsvoorzieningen aan de Zomervaart valt buiten de begrenzing van het groengebied en dus buiten de reikwijdte van deze visie. Dit is een verantwoordelijkheid van de gemeente Haarlem.

Samenvatting reactie

-Doortrekken van het fietspad op de voormalige Haarlemmermeer-spoorlijn met fietsovergang/tunnel.

- a. verbinding fietspad Oostzijde Schalkweg met Fuikvaartweg-Meerspoorpad.
- b. Verbinding Geniedijk Haarlemmermeer met fietspad oostzijde Schalkwijk.

Antwoord

- a. Deze verbinding valt buiten de reikwijdte van deze visie, omdat het buiten de begrenzing van de bufferzone ligt. Het is een verantwoordelijkheid van de gemeente Haarlem.
- b. Er is een mogelijkheid om de Ringvaart per fiets over te steken bij de brug bij Vijfhuizen. Dit is weliswaar een ommetje, maar nieuwe bruggen over de Ringvaart zijn zeer kostbaar. Vanuit de visie wordt prioriteit gegeven aan andere locaties waar geen bruggen zijn, bijvoorbeeld bij fort aan de Liede.

Samenvatting reactie

-Oversteken op de Oudeweg is gevaarlijk. Graag twee-richtingen fietspaden aan beide kanten van de weg.

Antwoord

De Oudeweg valt buiten de begrenzing van het groengebied en dus buiten de reikwijdte van deze visie. Dit is een verantwoordelijkheid van de gemeente Haarlem. Indien fysiek mogelijk streeft de gemeente Haarlem naar fietsroutes in twee richtingen. Dat kan ook met een parallelweg gerealiseerd worden.

Samenvatting reactie

-Een fietssnelweg Amsterdam-Haarlem aan de zuidzijde van de A200 evt. later binnen Haarlem met een noordelijke tak parallel aan de spoorlijn tot station Haarlem en een zuidelijke tak langs de Amsterdamse Vaart.

Antwoord

De fietssnelweg ten zuiden van de A200 is momenteel in uitvoering. Dit staat vermeld aangegeven op de kaart van het toekomstperspectief en moet worden aangepast. De fietsroute langs de Verlegde Rijnlandse Hoogwaterkering (ten noorden van noord A200) heeft een recreatieve doelstelling en het fietspad aan de zuidkant van de A200 is bedoeld voor meer utilitaire gebruik.

Goede relaties tussen de noordelijke en zuidelijke routes zijn van belang. Dit geldt voor het gehele traject zodat een goede uitwisseling mogelijk is tussen de zuidelijke utilitaire route en de noordelijke meer recreatieve route. We streven ernaar het verschil in karakter te behouden.

Wijzigingsvoorstel

In de kaart van het toekomstperspectief inclusief legenda (pagina 49, 59, 65) staat de fietssnelweg aan de noordrand van de trekvaart ingetekend, terwijl die aan de zuidkant loopt. Dit moet worden aangepast in een recreatieve route aan de noordkant en een utilitaire route (fietssnelweg) aan de zuidkant van de A200.

De tekst op pagina 72 aanpassen conform het kaartbeeld, "noordzijde van de Brettenzone" veranderen in "zuidzijde van de Brettenzone".

Samenvatting reactie

-De fietsbrug over de Liede en de Kegge viaduct graag verbreden en wegdek dicht maken.

Antwoord

Dit voorstel is van een gedetailleerd niveau en valt daardoor buiten de reikwijdte van de visie dat op een regionaal niveau fungeert. Dit is een verantwoordelijkheid van de gemeente.

Samenvatting reactie

-Verkeers-werende of verkeers-remmende maatregelen op de Spaarndammerdijk nodig.

Antwoord

Dit wordt in de visie ondersteund, zie onder andere de kaart en legenda op pagina 68 (deelgebied Spaarndammerpolder).

Samenvatting reactie

-Onnodige obstakels in het gebied zoals paaltjes en scheuren in de weg verhelpen.

Antwoord

Dit voorstel is van een gedetailleerd niveau en valt daardoor buiten de reikwijdte van de visie dat op een regionaal niveau fungeert. Dit is een verantwoordelijkheid van de gemeente.

Samenvatting reactie

-In Haarlemmermeer-Noord is potentieel voor hoger woon-werk fietsgebruik naar Schiphol als kortere fietsroutes en windsingels worden gerealiseerd.

Antwoord

Het versterken van de fietsroutestructuur in de Haarlemmermeer door het aanbrengen van meer oostwestverbindingen is een voorstel in de visie. Dit kan ook een rol vervullen in de verbetering van de woon-werkbereikbaarheid van Schiphol voor fietsers. Hierbij zijn de aansluitingen op het terrein van Schiphol via de Sloterweg, de Kruisweg en de Oude Haagseweg belangrijke aandachtspunten (zie pagina 81 en 82). Uw voorstel zullen we bij dit punt meenemen in de uitwerking.

Dhr. T. van Heese

Samenvatting reactie

Vraagt of het voorstel om de weilanden bij Fort bezuiden Spaarndam enkele malen per jaar te inunderen (blz 62) in overleg gaat met de vereniging voor het behouden van de Hekslootpolder. De genoemde natuurijsbaan bestaat al (bij Fort benoorden Spaarndam).

Antwoord

Het voorstel om de weilanden bij Fort Zuid een maal (of enkele malen) per jaar te inunderen moet integraal worden afgewogen, waarbij ook de Vereniging tot behoud van de Hekslootpolder moet worden geconsulteerd.

Het realiseren van natuurijs zou een neveneffect kunnen zijn van inundatie. Het is niet de bedoeling om een georganiseerde natuurijsbaan aan te leggen en daarmee de ijsclub Nova Zembla te hinderen.

Stichting Vrienden van de Forten van Spaarndam, Dorpsraad Spaarndam,

Verontruste Spaarndammers, Vereniging tot Behoud van de Hekslootpolder, Stichting Krayenhoff,

Samenvatting reactie

Verzoeken om een oplossing voor het toenemende verkeer in het dorp. Te denken valt aan een rondweg om Spaarndam. Verzoeken de financiering hiervoor in de plannen op te nemen.

Verzoeken om eerst met een oplossing te komen voor de verkeersstromen, alvorens de fietsroute langs de Stelling van Amsterdam te versterken.

Antwoord

Het weren van utilitair verkeer, of doorgaand verkeer, valt buiten de reikwijdte van de visie. Dit is een verantwoordelijkheid van de gemeente.

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Geeft aan dat inwoners van Spaarndam en enkele gemeenten hun vragen hebben bij de ontwikkelingen in het zogenaamde munitiebos. De aanleg van een vakantiepark is niet strikt

noodzakelijk voor het geven van bekendheid aan de Stelling van Amsterdam. Een betere locatie zou nabij SnowPlanet zijn.

Antwoord

In de visie zijn bestaande projecten opgenomen en/of plannen waarover reeds bestuurlijke besluiten zijn genomen. Dit geldt ook voor de plannen rond fort Benoorden Spaarndam. Voor deze projecten lopen aparte (communicatie) trajecten. De projecten die onder verantwoordelijkheid van het bestuur van het Recreatieschap vallen, worden in dat kader verder gebracht.

Stichting Vrienden van de Forten van Spaarndam, Dorpsraad Spaarndam, Verontruste Spaarndammers, Vereniging tot Behoud van de Hekslootpolder, Stichting Krayenhoff,
Samenvatting reactie

Verzoeken het bungalowpark van Landal te schrappen in de conceptvisie, zowel in de tekst als op de kaart (pagina 17). Geven aan dat hiermee de mogelijkheid wordt geboden voor een vakantiepark, wat indruist tegen de bestaande regelgeving. Het is te voorbarig, aangezien het besluit nog niet is genomen. Het park tast de kernwaarde van de Stelling van Amsterdam aan. Hechten eraan dat de mogelijkheid ook voor andere opties wordt open gehouden in de visie.

Antwoord

In de visie zijn bestaande projecten opgenomen en/of plannen waarover reeds bestuurlijke besluiten zijn genomen. Dit geldt ook voor de plannen rond fort Benoorden Spaarndam. Voor deze projecten lopen aparte (communicatie) trajecten. De projecten die onder verantwoordelijkheid van het bestuur van het Recreatieschap vallen, worden in dat kader verder gebracht.

Bewoner Spaarndam, Mevr. Beerepoot

Samenvatting reactie

Vraagt te stoppen met de bebouwing langs de Lagedijk (op dit moment zijn er nog bestaande bouwplannen voor huizen).

Antwoord

De bebouwing valt buiten de begrenzing van de bufferzone. Het bestaand beleid van de participerende overheden (structuurvisies, bestemmingsplannen) was uitgangspunt bij de visievorming. Ook zijn in de visie bestaande plannen opgenomen en/of plannen waarover reeds bestuurlijke besluiten zijn genomen. Hiervoor lopen aparte (communicatie)trajecten.

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

Vraagt of in de Zuiderpolder meer intensief recreatief gebruik acceptabel is.

Antwoord

Het gaat hierbij niet zozeer om intensivering van recreatievoorzieningen maar meer om het verbeteren en uitbreiden van de recreatieve routestructuren, zodat de groengebieden beter en aantrekkelijker bereikbaar worden.

Samenvatting reactie

Geeft aan dat voorbij wordt gegaan aan de opgave uit de Stelling van Amsterdam, o.a. bomenrijen uit historisch perspectief.

Antwoord

De opmerkingen zullen bij de nadere uitwerking worden betrokken. Er zal een evenwicht moeten worden gevonden tussen de kenmerkende openheid van het gebied en op bepaalde plekken de functie van weidevogelleefgebied, en de beplanting die hoorde bij het verdedigingswerk, die in principe de openheid en de weidevogels belemmert.

Spaarndammerpolder

Dynamique

Samenvatting reactie

Geeft aan dat het verwijderen van hoge beplanting ter hoogte van De Laars, met als doel het water beter zichtbaar te maken vanaf de doorgaande route geen goed plan is. De oeverstrook wordt er alleen maar kaler en lelijker van.

Stelt dat het wel zinvol is te onderzoeken hoe hier de publieke toegankelijkheid en de actieve waterrecreatie gestimuleerd zou kunnen worden.

Antwoord

De bedoeling is de openheid te vergroten passend bij het karakter van het gebied om zo de relatie met het water te herstellen. Dit zal voor een aantal plekken gelden en betekent niet dat overal alle beplanting wordt weggehaald. Een verbetering van de recreatieve beleving is hierbij uitgangspunt. Een ander daaraan gekoppeld doel is inderdaad het verbeteren van de openbare toegankelijkheid van de oeverstrook.

Bewonersvereniging De Laars Spaarndam

Samenvatting reactie

Is het eens met de stelling op pagina 66 dat struikgewas het zicht op de Mooie Nel vanaf de Lagedijk ontnemt, maar niet dat dit vaak ontnomen wordt door woonschepen. Belemmering vindt plaats door allerlei bebouwing met hiertussen inderdaad struikgewas. Er is 1 woonboot langs de Lagedijk die het zich op het water ontnemt.

Antwoord

We zullen dit in de visie aanpassen.

Wijzigingsvoorstel

De zin "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" veranderen in "Tussen de dijk en het water van de Liede en de Mooie Nel wordt het zicht over het water vaak ontnomen door struikgewas en bebouwing."

Samenvatting reactie

Ideeën voor meer recreatiemogelijkheden

- Aan de oever van de Mooie Nel ter hoogte van Lagedijk 7 meer bankjes/picknickplekken creëren langs het fietspad, en mogelijk een aanlegsteiger voor kano's of kleine bootjes.
- Een fietspontje vanaf Schoteroog naar de overkant.
- Oeverrecreatie bij het voor woningbouw gereserveerde terrein Spaarnebuiten.

Antwoord

- De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude werkt op deze plek aan plannen voor het beter bereikbaar maken van de oever voor fietsers en wandelaars. Uw reactie kan hierin worden meegenomen. Het aanleggen van zulke voorzieningen is een verantwoordelijkheid voor de gemeente en valt buiten de reikwijdte van deze visie.
- De mogelijkheid van een recreatieve fietspont die in het zomerseizoen vaart vanaf de kop van Schoteroog naar Spaarndam, via Fort Zuid wordt momenteel onderzocht door het recreatieschap in samenwerking met de gemeente Haarlem. Bij de nadere uitwerking zal de gemeente ook bovengenoemde aanvulling op de route betrekken.
- Bij het stedenbouwkundig plan voor de ruimtelijke inrichting van de wijk is ervoor gekozen het merendeel van de oeversruimte open en openbaar te houden. Aan de zuidzijde van de wijk bevindt zich een heuvel, grenzend aan de Mooie Nel, die een recreatieve invulling krijgt.

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Merkt op dat de Lagedijk en de Liedeweg gedekte wegen zijn/waren van de Stelling van Amsterdam. De beplanting was hier uitgebreid (wilgen en ligusterstruiken). In de visie wordt gepleit voor het herstellen van het zicht op het water op enkele plekken en voor het zorgen voor een toegankelijke oever. Adviseert de gedekte wegen juist te versterken (en hiermee de Stelling van Amsterdam) door de beplanting weer te herstellen met een aantal doorgangen naar de Liede en de Mooie Nel. De beplanting kwam niet bij de Molen de Slokop in verband met het windrecht van de molen.

Antwoord

De opmerkingen zullen bij de nadere uitwerking worden betrokken. Er zal een evenwicht moeten worden gevonden tussen de kenmerkende openheid van het gebied en op bepaalde plekken de

functie van weidevogelleefgebied, en de beplanting die hoorde bij het verdedigingswerk, die in principe de openheid en de weidevogels belemmert.

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Geeft aan dat in het gehele deelgebied de naam Spaarndammerdijk van toepassing is en niet de benaming Zuidelijke IJ-dijk. Alleen een klein stuk in Spaarndam draagt de naam IJ-dijk.

Antwoord

Met de naam Zuider IJ-dijk wordt verwezen naar de totale dijkstructuur tussen Haarlem en Huizen en niet naar de afzonderlijke dijken. Het 'dijklint' beschermt het gebied tegen het IJ. Tezamen vormen de afzonderlijke dijken de Zuider IJ- en Zeedijken. Deze dijkstructuur is opgenomen in het provinciale beleid. In de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie valt deze structuur onder de 'provinciale structuurdragers'.

Samenvatting reactie

Vraagt wat bedoeld wordt met 'zee' op pagina 66. Stelt voor het woord voor strand, zee en duinen te vervangen door zeekust.

Antwoord

Wij zullen de opmerking overnemen.

Wijzigingsvoorstel

In de tekst op pagina 66 en pagina 72 de verwijzingen naar 'zee' wijzigen in 'zeekust'.

Samenvatting reactie

Adviseert het doortrekken van de busverbinding naar Halfweg via pont Buitenhuisen te doen en een opstapmogelijkheid te creëren, ov via water en regionet. Dit geeft mogelijkheden voor haltes bij de Hazenwindhondenrenbaan, Footgolf en de Golfbaan het Groene Schip. (Pagina 66)

Antwoord

We zullen uw voorstel meenemen naar de uitvoeringsstrategie. Begrip wordt gevraagd voor de afhankelijkheid van deze voorzieningen van de aantallen reizigers. Waarschijnlijk zal uw voorstel financieel niet haalbaar zijn, ook niet op de zeer lange termijn.

Samenvatting reactie

Merkt op dat het grondwater- cq peilbeheer van cruciaal belang blijft voor het behoud van het veengebied en de bebouwing.

Antwoord

In deze visie zien wij geen directe aanleiding om het waterpeil aan te passen. Dit valt buiten de reikwijdte van de visie en is een verantwoordelijkheid van het hoogheemraadschap.

Samenvatting reactie

Merkt op dat het op pagina 68 gaat om de Inlaagsedijk in plaats van de Inlaagdijk. Geeft ook aan dat de malariamug oprukt. Dit in verband met de voorgestelde natte voet langs de Inlaagdijk.

Antwoord

Wij zullen de opmerking over de Inlaagsedijk overnemen. De opmerking over de malariamug zal bij de verdere uitwerking van het voorstel worden betrokken.

Wijzigingsvoorstel

In de tekst op pagina 64, 66 en 68 'Inlaagdijk' wijzigen in 'Inlaagsedijk'.

Dhr. P. Veldhuis

Samenvatting reactie

Ziet graag een wandelroute door de Hekslootpolder in de visie opgenomen, aansluitend op het bestaande fietspad richting de Slaperdijk en een doorsteek naar een bestaand wandelpad midden in de Hekslootpolder.

Antwoord

In de visie gaat speciale aandacht uit naar de toegankelijkheid van de bufferzone vanuit de woongebieden. Het gaat hier echter over een kleine route. In de visie worden alleen de

hoofdroutes concreet aangegeven. De kleine ommetjes vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten

LTO Noord

Samenvatting reactie

Geeft aan niet in te kunnen stemmen met het herstel van water rondom de polder (natte voet), omdat dit grote negatieve gevolgen zal hebben voor de waterhuishouding in het agrarische gebied in de polder. Daarnaast zal open water een aantrekkende werking hebben op ganzen en de vegetatie en onkruiddruk zal door extra open water veranderen wat zijn weerslag zal hebben op de omliggende agrarische percelen.

Antwoord

Het gebied waar het om gaat bestaat voor een groot deel al uit water, het gaat enkel om een versterking van deze landschappelijke zone. Bij de nadere uitwerking zal het belang van de agrariërs worden meegewogen en zullen de belanghebbende agrariërs worden betrokken.

Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland, dhr. C. Brunner en dhr. P. van Holland

Samenvatting reactie

Geeft aan dat in de Gebiedsvisie de hoge natuurwaarden van het gebied ontbreken. Een groot deel van het plangebied is onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. Het deelgebied Spaarndammerpolder en de Hekslootpolder zijn zeer goede weidevogelgebieden. Daarnaast zijn ook andere kleinere gebieden van belang voor water-, bos- of weidevogels. Een duidelijke visie over de wijze waarop deze gebieden in tijd van krappe budgetten ook voor de toekomst behouden kunnen blijven ontbreekt. Verzoekt dit punt op te nemen in de Gebiedsvisie.

Antwoord

Op pagina 21 en 22 worden onder de paragraaf 'Natuurontwikkeling' de natuurwaarden van het gebied in hoofdlijnen beschreven en zijn de Ecologische Hoofdstructuur en Weidevogelleefgebieden op kaart weergegeven. In deze visie ligt de nadruk op het open en groen houden van het gebied en de recreatieve ontwikkeling ervan. Natuurontwikkeling is hierbij een opgave die meegenomen wordt. Natuurontwikkeling is in deze visie echter geen doel op zich. In de uitvoeringsstrategie, de volgende fase, zal het financiële deel van de ontwikkelstrategie uitgewerkt worden.

Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix

Samenvatting reactie

Merkt op dat busvervoer over de Spaarndammerdijk onmogelijk is in verband met de kwetsbaarheid van de dijk en de OV-richtlijnen.

Antwoord

De technische en financiële haikbaarheid van dit voorstel zijn in dit stadium nog niet onderzocht. De opmerking zal bij uitwerking worden betrokken.

Tuinen van West en Brettenzone

Bestuur Ruigoord, dhr H. de Haan

Samenvatting reactie

Geeft aan dat Ruigoord geen industriegebied is.

Antwoord

Dit onderschrijven we. In de kaart van het toekomstperspectief (pagina 48 en pagina 73) is Ruigoord daarom ook als groen gebied weergegeven.

Samenvatting reactie

Vraagt het fietspad Baduinlaan/Ruigoord onder de Westpoortweg door te koppelen. Vraagt de waterboezems in Ruigoord te koppelen (waterverbinding Ruigoord, onder Westpoortweg).

Antwoord

De opmerking zal bij de uitwerking van de ontwikkelstrategie worden betrokken. Dit zou een onderdeel kunnen zijn bij het ontwerpend onderzoek naar de 'groene instekers' die de relatie tussen het groengebied en de haven moeten versterken.

Bewoner Halfweg, Mevr. F. de Waal

Samenvatting reactie

Vraagt ervoor te zorgen dat het Brettenpad geschikt is voor zowel wandelaars als fietsers. Nu moet de wandelaar in verband met veiligheid in de berm lopen.

Antwoord

Sommige deeltracés zijn inderdaad niet duidelijk gescheiden. Dit is een grootonderhoudszaak op langere termijn. Daarbij zal dan gestreefd worden naar het zoveel mogelijk scheiden van fiets- en voetpaden door aanleg van een groene grasstrip. Dit is overigens niet overal mogelijk. De Spaardammerdijk bij Spieringhorn is hier bijvoorbeeld te smal voor. De uitvoering hiervan is een verantwoordelijkheid van de gemeente.

Stichting Nemo, Dhr. P. Spruijt

Samenvatting reactie

De Brettenzone, het groengebied Spaarnwoude en het daaronder gelegen groengebied van de Osdorperpolders (Tuinen van West) vormen een belangrijke recreatiebuffer in het gebied.

Wandelmogelijkheden in het gebied zijn beperkt en voeren meestal over verharde paden (vaak in combinatie met een fietsroute).

Stichting Nemo vraagt:

- Minder verharding van de wandelroutes (struinroutes en onverharde paden)
- Goede aansluiting wandelpaden op het openbaar vervoer
- Goede toegankelijkheid van wandelpaden, duidelijke ingangen en heldere informatie.

Antwoord

Stadsdeel Nieuw-West is bezig met het uitzetten van onder andere een struinroute en volkstuintenroutes mede in opdracht van de provincie Noord-Holland en in samenwerking met Sloterdijk-Centrum en stadsdeel West. In dit kader zal in het begin van 2013 contact worden opgenomen met belanghebbenden uit het gebied waaronder NEMO. Uw opmerkingen zullen zover van toepassing in dit traject worden meegenomen.

Samenvatting reactie

Voorbeelden:

- In de Brettenzone ontbreekt goede wandelmarkering voor bv. De Struinroute.
- Het Geuzenbos is wel toegankelijk, maar duidelijke markering ontbreekt waardoor het gebied in de praktijk toch ontoegankelijk blijkt.
- De Slaperdijk (de enige onverharde wandelroute tussen de poldergebieden en het duingebied van Zuid-Kennemerland) is nog steeds niet fysiek en juridisch opengesteld.
- De Tuinen van West worden wel recreatief ontwikkeld, maar over de wandelpaden is geen duidelijkheid.

Antwoord

Struinroutes zijn nu een item in zowel de Tuinen van West als de Bretten. In de Bretten zal een lange, zoveel mogelijk aaneengesloten route worden uitgezet. Daarbij opgenomen zijn kortere rondroutes. In de Tuinen van West bestaan al routes die over de dijken zijn geleid. Binnenkort zal ook een volkstuintenroute worden uitgezet. Deze route moet echter over (half)verharde paden gaan. De markering van deze routes wordt daarbij meegenomen. Wel moet worden opgemerkt dat struinroutes zo summier mogelijk worden gemarkeerd om het avontuurlijk karakter te kunnen waarborgen.

Samenvatting reactie

Stichting Nemo stelt voor om in het kader van het visiedocument een wandelpadennetwerk te ontwikkelen voor de hele bufferzone tussen Amsterdam en Haarlem/Velsen met een concreet uitvoeringsplan.

Antwoord

De recreatieve hoofdroutes zijn onderdeel van de visie. Speciale aandacht gaat uit naar de toegankelijkheid vanuit de woongebieden. In de uitwerking van de deelgebieden ligt de nadruk in de kaart van het toekomstperspectief nu op fietsroutes. Het wandelnetwerk is niet in de kaart opgenomen. We zullen dit wijzigen door de hoofdwandelroutestructuur en knelpunten op te nemen in het kaartbeeld van de deelgebieden.

Wijzigingsvoorstel

Hoofdwandelroutestructuur en de knelpunten opnemen in het kaartbeeld van de deelgebieden.
PM Aangeven op welke pagina's de visie wordt aangepast.

Dhr. P. Guijt

Samenvatting reactie

Is positief over de bevaarbaarheid van de Trekvaart en het Brettenpad. Vraagt dit laatste wel te voltooien, aangezien er delen ontbreken.

Antwoord

De gemeente Amsterdam werkt aan de voltooiing van de markering van het Brettenpad. Een aantal onderdelen van deze markering bij de Westrandweg/viaduct Daveren en A10-West-Molenwerf ontbreken nog, omdat daar werkzaamheden zijn verricht.

Dhr. T. van Heese

Samenvatting reactie

Geeft aan dat windturbines niet bijdragen aan de recreatieve beleving geven, zoals staat aangegeven op pagina 76.

Antwoord

In de visie is er binnen het bufferzone gebied geen ruimte voor windturbines. Grotere lijnopstellingen passen niet in de ambitie om het gebied open en groen te houden. We hebben in de visie op pagina 67 en 77 wel aangegeven dat eventuele windturbines in het Havengebied, langs het Noordzeekanaal, zouden kunnen passen bij het industriële karakter van de haven en wellicht een verdienmogelijkheid voor de bufferzone kunnen opleveren. Het provinciaal beleid ten aanzien van windturbines op land is echter gewijzigd sinds het opstellen van de conceptvisie. Ontwikkeling van windturbines op land buiten de Wieringermeer is niet meer mogelijk. Vanwege deze beleidswijziging, met daarbij het feit dat het gebied buiten de bufferzone valt, zullen wij de tekst met betrekking tot windturbines in het Havengebied verwijderen.

Wijzigingsvoorstel

De tekst onder paragraaf 6.4 (uitwerking deelgebied Tuinen van West en Brettenzon) op pagina 76 en 77 met betrekking tot de windturbines wordt verwijderd: "Er zijn plannen om langs grote infrastructurale 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." Ook bijbehorende tekst op pagina 77 verwijderen.

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Vraagt hoe en wanneer de op pagina 72 genoemde verhoging van de N200 is gepland.

Antwoord

De verhoging van de N200 is een bestaand project dat zich afspeelt binnen het gebied. Voor bestaande projecten lopen echter aparte trajecten. Informatie over de planning is via het betreffende project te verkrijgen.

SADC, Dhr. R. Fleurke

Samenvatting reactie

Vraagt de ontwikkeling van de WestAs (bedrijventerreinen PolanenPark, Business Park Amsterdam-Osdorp en Atlaspark) en de termijnen waarbinnen dit moet gebeuren duidelijker in de visie te omschrijven.

Antwoord

De WestAs valt buiten de begrenzing van de bufferzone. In de conceptvisie wordt wel gekeken naar de relatie met aangrenzende gebieden en de mogelijke koppeling van opgaven. Ook wordt gekeken naar hoe de recreatieve ontwikkeling van de bufferzone en de ontwikkeling van de WestAs elkaar kunnen versterken.

Projectorganisatie Westpoort, dhr. R. Karssing, projectmanager Sloterdijk I en II

Samenvatting reactie

Geeft aan zich goed te kunnen vinden in de Gebiedsvisie Amsterdam-Haarlem en wil graag gezamenlijk optrekken. Hieronder enkele opmerkingen:

- Ziet graag het groen rondom Westerpark en sportpark Spieringhorn meer berokken en beter ontsloten vanuit Sloterdijk, wat ook zorgt voor continuïteit in het Brettenpark. Vraagt of het Brettenpark op de kaarten van de conceptvisie kan worden doorgetrokken tot aan de Haarlemmerpoort, net als op de getekende vogelvlucht op pagina 47.
- Kan zich vinden in de opmerking op pagina 19 dat de hiërarchie in de padenstructuur niet altijd even duidelijk is en de entrees naar het gebied soms moeilijk te vinden. De Gebiedsstrategie Sloterdijk geeft aan de verbinding met Sportpark Spieringhorn te willen verbeteren door een brug of duikerdam, zodat de oost-west fietsroute vanaf de Haarlemmerpoort, via het Westerpark kan worden doorgetrokken de rest van het Brettenpark in. De fietsverbinding in het toekomstperspectief voor de Tuinen van West en de Brettenzone zou daarop moeten worden aangepast. Van langs de Haarlemmervaart en de Naritaweg gaat deze over het sportpark heen, waardoor deze dan ook beter vindbaar is.
- Juicht het bevaarbaar maken van de Haarlemmervaart toe. De Gebiedsstrategie Sloterdijk zet in op een statuswijziging van de Haarlemmerweg/N200, zodat in de (verre) toekomst langs de Haarlemmervaart een aantrekkelijk en gevarieerd woon- en werkmilieu ontstaat en dat er langs de vaart op een aantrekkelijke manier gerecreëerd kan worden.
- De noord-zuid gerichte laanstructuren, zoals geschetst op pagina 48-49 van de conceptvisie, komen overeen met de locaties voor verbeteren van de openbare ruimte, zoals aangegeven in de gebiedsstrategie Sloterdijk.
- Geeft aan dat voor het gebied Sloterdijk IV de herinrichting van de Essenweg onderzocht wordt. Met de komst van station Halfweg is er wellicht aanleiding om de gehele Essenweg opnieuw te bezien. Hierin kan dan een fietsverbinding in worden opgenomen, zodat er een nieuwe noord-zuid gerichte fietsverbinding ontstaat tussen station Halfweg en de Westpoortweg. Dat kan een aanvulling zijn voor recreanten en gebruikers in Westpoort. Zowel de oost-west verbinding als de noord-zuidverbindingen worden op deze manier gestimuleerd.
- Geeft aan dat het stedelijk gebruik van braakliggende terreinen, zoals voorgesteld op pagina 72 (tijdelijke recreatieve activiteiten en evenementen), in de uitwerking altijd moet worden bezien in relatie tot de openbare veiligheid.
- Geeft aan dat de eerder door Amsterdam vastgestelde plannen voor de verschillende Sloterdijken alsmede de Gebiedsstrategieën voor Sloterdijk en Sloterdijk III kunnen worden toegevoegd in de literatuurlijst.

Antwoord

De opmerking zal bij de uitwerking worden betrokken.

We zullen het Brettenpark op de kaart zoveel mogelijk doortrekken (zover het past op de kaart). Het meest oostelijke deel van het Brettenpark tot aan de Haarlemmerpoort valt officieel buiten de begrenzing van de bufferzone. In de conceptvisie wordt wel gekeken naar de relatie met aangrenzende gebieden en de mogelijke koppeling van opgaven.

We zullen de Brettenroute op de kaart van het toekomstperspectief niet om het sportpark Spieringhorn laten lopen, maar er doorheen.

We zullen de genoemde plannen en gebiedsstrategieën opnemen in de literatuurlijst van de visie.

Wijzigingsvoorstel

De Brettenroute in de kaart van het toekomstperspectief (pagina 48 en 73) aanpassen, door het sportpark Spieringhorn heen laten lopen in plaats van er omheen. En het Brettenpark zover mogelijk doorlaten lopen op de kaart.

De vastgestelde plannen voor de verschillende Sloterdijken en de gebiedsstrategieën voor Sloterdijk en Sloterdijk III worden opgenomen in de literatuurlijst.

Haarlemmermeer-Noord

Dhr. W. Koelman

Samenvatting reactie

Vraagt wat "poldergrid" (pagina 78) en "gekantelde kavels" (pagina 82) betekenen.

Antwoord

Met poldergrid wordt de rechthoekige verkaveling van Haarlemmermeer bedoeld. De Gekantelde kavels is een recreatiegebied ten noorden van Hoofddorp. Hier zijn grondwallen gemaakt alsof de kavels zijn gekanteld.

Wijzigingsvoorstel

In de tekst op pagina 81 verduidelijken wat “gekantelde kavels” zijn.

Onbekend, via informatiebijeenkomst 10 oktober

Samenvatting reactie

Geeft aan dat bij de uitbreiding van het bedrijventerrein de Liede compensatie van groen ten zuiden van dit terrein zou komen. Echter, het groen komt er niet meer. Pleit voor het behoud van het stuk groen dat er nu is, in de vorm van weilanden.

Antwoord

Dat klopt. De subsidie (ILG-gelden) voor de ontwikkeling van groen in dit project is komen te vervallen. In bestemmingsplan de Liede is het gebied opgenomen als agrarische bestemming (conserverend) met cultuurhistorische waarde van de Stelling van Amsterdam.

Onbekend, via informatiebijeenkomst 10 oktober

Samenvatting reactie

Geeft aan dat nieuwe paden door de akkers niet nodig zijn. Het Bottelierspad wordt niet goed onderhouden, dus groeien er voornamelijk brandnetels. Ook nieuwe natuur is om deze reden niet nodig.

Antwoord

Langs het Bottelierspad groeien diverse andere kruiden (oa oregano, margrietten). Het pad wordt gebruikt door fietsers (schoolkinderen, werknemers) en men ziet er ook wandelaars uit Zwanenburg die een ommetje maken. Met de realisatie van de fietsbruggen bij Zwanenburg (bij Park Zwanenburg en bij Halfweg ter hoogte van het nieuwe station) wordt de verbinding onderdeel van grotere netwerken en zullen er dus meer mensen gebruik van gaan maken. We ondersteunen dat bij uitvoering van projecten voldoende aandacht en financiële middelen moeten zijn voor beheer en onderhoud. Dit zullen we in de uitvoeringsstrategie meenemen.

SADC, Dhr. R. Fleurke

Samenvatting reactie

Geeft aan dat het van belang is dat de visie meer aansluiting vindt op de ontwikkelingen en ambities rondom de Nieuwe Meer, het Amsterdamse Bos en de Groene As. Dit in verband met een van de pijlers onder de realisatie van de Ruimtelijke Economische Visie Schipholregio, namelijk het ontwikkelen van een metropolitane groenstructuur.

Antwoord

We ondersteunen dat deze visie waar mogelijk aansluiting moet zoeken bij ontwikkelingen in het gebied en dat de relatie met grotere context gelegd moet worden. We zullen uw suggestie meenemen in de ontwikkeling van uitvoeringsstrategie.

Samenvatting reactie

SADC heeft bij visievorming van de bedrijventerreinen rekening gehouden met inpassing in de (groene) omgeving en vraagt deze ideeën op te nemen in de Gebiedsvisie:

- Het PolanenPark: Doel is om een goede overgang te creëren van het PolanenPark naar het Fort aan de Liede en zo de recreatieve waarde van het Fort te verhogen alsook de aantrekkelijkheid van het bedrijventerrein als werklandschap.
- Door middel van een “groen scherm” in de vorm van een bomenrij wordt de recreatieve beleving van de Ringvaart niet verder beperkt.
- Businesspark Amsterdam-Osdorp: Het terrein moet goed worden ingepast door middel van een zachte overgang langs de Ringvaart (Kavels omgeven door waterpartijen), groene gevels, fysieke verbindingen met het omliggende recreatie- en groengebied, zoals een vlonderbrug.
- Atlaspark: het Atlaspark ontbreekt in de visie. Graag in de visie verwerken met in acht neming van het bestaande Groenplan Atlaspark.

Antwoord

In de uitvoeringstrategie kijken we graag bij welke lopende projecten we met de visie aan kunnen sluiten. We nemen uw opmerkingen dan ook graag mee in de vervolgstap. We zullen het Atlaspark opnemen in de projectenkaart op pagina 17 en in de lijst van bestaande visies en plannen op pagina 76.

Wijzigingsvoorstel

Het Atlaspark opnemen in de projectenkaart op pagina 17 en in de lijst van bestaande visies en plannen inclusief groenplan op pagina 76.

LTO Noord

Samenvatting reactie

Geeft aan niet in te kunnen stemmen met het planologisch afdwingen van grondgebruik (keuze van teelten) rondom Schiphol om de ganzenproblematiek op te lossen. Dit moet op vrijwillige basis gerealiseerd worden, omdat het in het bestaande bedrijf ingepast moet worden en dat er een reële vergoeding over de geleverde dienst moet worden geboden. LTO Noord geeft aan dat recent het convenant 'Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol' mede door de LTO Noord is ondertekend.

Antwoord

Het is vanuit deze visie niet de bedoeling om in het kader van de ganzenproblematiek de agrariërs in het gebied een bepaald grondgebruik af te dwingen. De ganzenproblematiek is niet alleen van de landbouw afhankelijk. Op pagina 20 staat om deze reden "De ganzenproblematiek kan niet alleen vanuit de landbouw benaderd worden. Hiervoor is een totaalstrategie voor het gebied nodig." Als er in het vervolgtraject van deze visie in de uitvoeringsstrategie maatregelen in relatie met de landbouw voorgesteld worden, zal dit in overleg en op vrijwillige basis met de agrariërs opgepakt worden.

De genoemde zin op pagina 20 staat niet in de tekst van het deelgebied Haarlemmermeer-Noord over dit onderwerp (pagina 81). We zullen deze zin hier herhalen om verwarring te voorkomen.

Wijzigingsvoorstel

De zin "De ganzenproblematiek kan niet alleen vanuit de landbouw benaderd worden. Hiervoor is een totaalstrategie voor het gebied nodig." invoegen in de tekst over de ganzenproblematiek bij de het deelgebied Haarlemmermeer-Noord op pagina 81.

LTO Noord

Samenvatting reactie

Is van mening dat het provinciaal ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de structuurvisie met betrekking tot de agrarische sector in de visie gerespecteerd moet worden. Dit betekent dat het landbouwcluster uit de provinciale Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie het uitgangspunt moet zijn voor de visie.

Een voorbeeld waar dit niet gebeurt is, betreft de ontwikkeling van Park 21. Die ontwikkeling is in de Structuurvisie niet voorzien en daarnaast maakt het grondgebied van Park 21 geen onderdeel uit van de bufferzone. LTO Noord geeft aan niet te begrijpen dat in de conceptvisie op diverse verbeeldingen Park 21 als ingericht gebied is weergegeven, terwijl de financiering nog onduidelijk is. LTO Noord is van mening dat de bestaande agrarische functie moet worden gerespecteerd en alle ontwikkelruimte moet krijgen totdat de financiering van Park 21 rond is.

Antwoord

Park 21 valt buiten de begrenzing van de bufferzone. Wel is in de visie in enkele verbeeldingen een relatie gelegd met de bredere omgeving om de samenhang van de (gewenste) grotere groenstructuren te laten zien. Het bestaand beleid (structuurvisies en bestemmingsplannen) van de provincie en de participerende overheden was uitgangspunt bij de visievorming. Ook zijn in de visie bestaande plannen opgenomen waarover reeds bestuurlijke besluiten zijn genomen. Hiervoor lopen aparte trajecten. Het masterplan 21 is vastgesteld door de Gemeenteraad van Haarlemmermeer.

De planvorming voor het Park is een doorlopend proces, waarbij begrip is voor de onzekerheid van de agrariërs. In de provinciale structuurvisie heeft het gebied een agrarische bestemming, maar wel met de aanduiding "zoekgebied RodS". In die zin wordt er een voorschot gegeven op een mogelijke recreatieve invulling. Gegeven de structuurvisie moet de gemeente bij de invulling ook rekening houden met de landbouwbelangen.

LTO Noord

Samenvatting reactie

In Haarlemmermeer speelt op dit moment een groot aantal gebiedsprocessen. In dit verband is van belang dat in het kader van de herverdeling van de BBL-gronden in Nederland (Commissie Jansen) in de Haarlemmermeer een aanzienlijk contingent van deze gronden vrijkomt voor de realisatie van het nationale en provinciale natuur-, landschap- en recreatiebeleid. LTO Noord is er

een groot voorstander van om deze gronden niet zonder regie in de markt te zetten. Het inzetten van deze gronden voor regionale gebiedsprocessen, waaronder agrarische structuurverbetering, biedt grote mogelijkheden om meerdere doelen te dienen. Vanuit deze achtergrond verzoekt LTO Noord de provincie Noord-Holland om de vrijkomende BBL-gronden in de Haarlemmermeer in te zetten om agrarische ondernemers die zich geconfronteerd zien met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen – zoals Park 21 – een nieuw perspectief te bieden.

Geeft aan dat geregeld nieuwe stappen ondernomen worden in de ontwikkeling van park 21, terwijl de businesscase nog niet rond is. Dit leidt tot grote schade van agrarische ondernemers in het gebied. Bedrijven zijn onverkoopbaar geworden en noodzakelijke investeringen worden uitgesteld, terwijl de gemeente Haarlemmermeer aan de andere kant geen concrete voorstellen doet om deze ondernemers weer perspectief te geven. Inzet van BBL-gronden voor de ondernemers die daar behoefte aan hebben, zou deze patstelling kunnen doorbreken.

Voor de ontwikkeling van de EHS is de provincie Noord-Holland voornemens om de koopplicht binnen de EHS te herstellen. Het betekent dat agrarische ondernemers met eigendommen binnen de begrenzing van de EHS de zekerheid hebben dat, voor zover deze gronden worden aangeboden, de overheid deze gronden tegen een marktconforme prijs aankoopt. LTO Noord Haarlemmermeer is van mening dat deze koopplicht ook van toepassing moet zijn op gronden binnen de begrenzing van de RodS-gebieden. In combinatie met de door ons gewenste inzet van de BBL-gronden kan een koopplicht ertoe bijdragen dat agrarische ondernemers in beoogde recreatiegebieden duidelijkheid wordt geboden op basis waarvan het bedrijf verder ontwikkeld kan worden.

Antwoord

Het bestaand beleid (structuurvisies en bestemmingsplannen) van de provincie en de participerende overheden was uitgangspunt bij de visievorming. Park 21 valt buiten de begrenzing van de bufferzone. Voor Park 21, BBL-gronden en de EHS lopen aparte trajecten. De provincie is, conform het natuurakkoord, verplicht de BBL-gronden in te zetten om de internationale doelstellingen van Natura2000 en Kaderrichtlijn Water te realiseren. Verkoop of ruiling van deze gronden zal gefaseerd gebeuren, opdat geen verstoring van de grondmarkt plaatsvindt. Bij verkoop of ruiling zal gezien worden of dit op zo'n manier kan dat tevens agrarische doelen (zoals structuurversterking) gediend kunnen worden, maar dit is niet het hoofddoel van de inzet van BBL-gronden. De te herstellen koopplicht zal enkel gelden voor EHS-gebieden; de RodS-begrenzing zal bij de volgende wijziging van de Structuurvisie vervallen, aangezien het Rijk het RodS-programma heeft beëindigd. Op welke wijze de provincie met de reeds gestarte RodS-projecten verder gaat, is toegelicht in de definitieve Agenda Groen, die op 11 maart jl. door Provinciale Staten is vastgesteld.

Buurtvereniging Nieuwebrug / de Liede

Samenvatting reactie

Vraagt hoe de groene buffer zich verhoudt tot de plannen voor het ontwikkelen van een grootschalig, laagwaardig bedrijventerrein midden in de Bufferzone? De ontwikkeling van recreatieve groengebieden ter compensatie van het bedrijventerrein is stil gelegd nadat financiële middelen uit het Rijk werden teruggetrokken. Vraagt de groene buffer te beschermen.

Antwoord

Het bestaand beleid van de participerende overheden (structuurvisies, bestemmingsplannen) was uitgangspunt bij de visievorming. Ook zijn in de conceptvisie bestaande projecten opgenomen en/of plannen waarover reeds bestuurlijke besluiten zijn genomen. Voor bestaande projecten lopen aparte (communicatie)trajecten.

Bij nieuwe ontwikkelingen zullen wij erop toezien dat er een zorgvuldige afweging wordt gemaakt tussen economische activiteiten en het belang van landschap en dat deze visie als uitgangspunt wordt meegenomen.

In bestemmingsplan de Liede is het gebied opgenomen als agrarische bestemming, met cultuurhistorische waarde van de Stelling van Amsterdam.

4. Samenvatting discussieforum LinkedIn, groep Gebiedsvisie Amsterdam-Haarlem

Stelling: De Waarderpolder is voor Haarlemmers een barrière om het groen langs de Mooie Nel en de Liede te bereiken.

Reacties:

- J. Beneken Kolmer: De barrière is psychologisch, je moet door een lelijk gebied om bij een mooi gebied te komen.
- Q. Dalhuisen van Dynamique: De Waarderpolder is niet het probleem, er is langs de Mooie Nel en de Liede niets te beleven (bv. Horeca en bootverhuur). Dynamique heeft een plan liggen om de recreatiemogelijkheden hier te verbeteren.
- J. Beneken Kolmer: Het gaat niet om aanwezigheid recreatiemogelijkheden, bezoekers van de Mooie Nel en de Liede willen rust en natuur i.t.t. tot wat Dynamique beweert.
- . Q. Dalhuisen: het is toch voor veel mensen onvoldoende om door de lelijke Waarderpolder te gaan (psychologische barrière) en dan niet even een kopje koffie te kunnen bestellen bij een (kleinschalige) horeca gelegenheid of een surfplank te kunnen huren bij de mooie Nel.

Stelling: Goede suggesties mogen ook geld opleveren om het beheer en onderhoud structureel te betalen.

Reacties:

- J. Beneken Kolmer: Paardensport mist in de visie, terwijl die in Spaarnwoude veel wordt bedreven. Ruitersporen zijn slecht. Waarom geen bijdrage (en evt. ruiterbewijs) vragen van de ruiter, zodat paden goed beheerd en onderhouden kunnen worden.

Stelling

Het groen aan de randen van stads- en dorpsbebouwing moet worden gereserveerd voor basisscholen en kinderopvang, zodat kinderen elke dag lekker buiten kunnen zijn en buiten les kunnen krijgen.

Reacties:

Geen reacties.

Stelling: De Tuinen van West transformeert van landbouw tot een samensmelting van natuur, stadslandbouw en recreatie, waarbij het karakter van de polders behouden blijft.

Reactie:

Geen reacties.

Stelling: Het nieuwe stationsgebied Halfweg-Zwanenburg moet het recreatieknooppunt midden in het groengebied worden en fungeren als entree en transferium (overstaptelek).

Reacties:

- Q. Dalhuisen: Dit moet geen doel op zich zijn omdat het alleen voor Amsterdammers geldt en niet voor bewoners van de andere omliggende gemeenten. In het gebied moeten meerdere entrees en knooppunten komen. (en geen McDonalds aan de kop van de kano baan).

G.J. Brinkhorst: Transferium van trein op wat? Openbaar vervoer door een gebied lukt alleen als je voortdurend voldoende vervoersvraag hebt en kan dat hier lukken.

Stelling: Ondernemers in het gebied moeten financieel bijdragen aan het groen, bijvoorbeeld bij het starten of uitbreiden van hun bedrijf.

Reacties:

- E. van Liempd: Mee eens omdat het groen ook nuttig is voor de ondernemer.
- M. Lubbers: De ondernemers hoeven alleen bij te dragen als er voor hen ook een aantoonbare meerwaarde is om zich in dat (groene) gebied te vestigen.

W. Streuker: Mee eens. Een horeca gelegenheid aan een goed wandelpad heeft bijvoorbeeld een duidelijke meeropbrengst.

A. Meijering: Onderhoud is minimaal op het moment en het gebied is slecht toegankelijk voor wandelaars, ruiters en fietsers. De partij die toegevoegde waarde brengt (nl. de ondernemer) moet ook de maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen voor het beheer en onderhoud van het gebied.

Q. Dalhuisen: Ondernemers in groengebieden sluiten over het algemeen pachtcontracten af met overheden en/of betalen een bijdrage voor het gebruik van het groengebied. Daarnaast nog een bijdrage aan ondernemers vragen kan alleen als duidelijk is wat de opbrengsten zijn.

Stelling: Braakliggende terreinen in het Havengebied moeten gebruikt kunnen worden voor tijdelijke activiteiten en evenementen zoals een huttenbouwwedstrijd of een stadsstrandje.

Reacties:

P. Boekschoten: Een stadsstrandje gaat wat ver naast grote bebouwing en infra, een andere optie is stadslanbouw (grof of fijschalig).

Overzicht reacties consultatieronde

Reacties conceptvisie Amsterdam-Haarlem
Historische Werkgroep Spaarndam, dhr. H. Koelman
Stichting De Laaglandhof, dhr. C. Basoski, voorzitter
IKH Waarderpolder, dhr. D.M. Veldmaat
Dynamique (Spaarneboot),dhr. Dalhuisen,
Dhr. H. Rozestraten
Dhr. J. Visser
Dhr. Keersemaker
Bewonersvereniging De Laars Spaarndam, mevr. M. Renes
Mevr. B. de Vries
Dhr. Beneken Kolmer
Dhr. W. Koelman
Amsterdamse Golf Club, dhr. W.F.C. Baars,
Mevr. S. Worm, bewoner boerderij
Mevr. Pernette Cameron (gemeente Haarlem, beleidsadviseur economie)
Dhr. P. Veldhuis
Bestuur Ruigoord, dhr. H. de Haan (architect)
Mevr. M. Koevoet
Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. W. Kleist
Bewoner Halfweg, mevr. F. de Waal
Bewoner Spaarndam, mevr. Beerepoot
Stichting Nemo, dhr. P. Spruijt
SADC, dhr. R. Fleurke
Faunabescherming, mevr. P. de Jong
Dhr. R. Riphagen
Bewonersvereniging ProWest, dhr. E. Swierstra en mevr. T. Rombout
Erfgoedvereniging Heemschut, Commissie Amsterdam, dhr. N. Vervat
Ruitersportrecreant, mevr. B. de Vries-Herfst
Regioconsulent van de Koninklijke Nederlandse Hippische sportfederatie (KNHS), mevr. I. van Zon
Mevr. A. Modderman
Bond van Volkstuinders, dhr. B. Kuit
Dhr. P. Guijt
VTC Groote Braak
LTO Noord
Belangenvereniging Noord en Zuid Spaarndammerpolders (BNS), dhr. E. Koning, voorzitter
Stichting Vrienden van de forten van Spaarndam
Dorpsraad Spaarndam
Verontruste Spaarndammers,
Vereniging Behoud de Hekslootpolder,
Stichting Krayenhoff,
Dhr. J. Moerman
Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland, dhr. C. Brunner contactpersoon natuurbescherming
Stichting Natuurbehoud Fort Benoorden, dhr. H. Rozestraten J. Pranger
dhr. D. Kreuger, namens de firma "Malle Jan en Malle Babbe", architect/industriële Ontwerper

Dhr. T. van Heese
Dorpsvereniging van Haarlemmerliede en Spaarnwoude, dhr. C. Buzink
Buurtvereniging Nieuwebrug / de Liede, mevr. A. Ruth Leenman (voorzitter)
Projectorganisatie Westpoort, dhr. R. Karssing, projectmanager Sloterdijk I en II
Stadsdeel Amsterdam West, dhr. J. Hartog en dhr. P. Koster
Wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder, dhr. B. Felix, secretaris
Dhr. M. Bruijn

Tekstwijzigingen naar aanleiding van interne opmerkingen (redactionele wijzigingen zijn hierin niet meegenomen)

Wie	Waar	Voorstel wijziging	Reden van wijziging
Provincie Noord-Holland, sector Cultuur en Cultuurhistorie	Algemeen	“Stellingdijk” veranderen in “Liniedijk”	Op deze manier wordt de dijk van de Stelling van Amsterdam consequent Liniedijk genoemd conform beleid.
Stadsdeel Nieuw-West	Hoofdstuk 3 Opgaven, pagina 17	Kaart geplande projecten: gebied 8 in de Tuinen van West weglaten	Dit gebied zou vallen onder Groenprojecten Haarlemmermeer, dit klopt niet.
Projectgroep	Hoofdstuk 3 Opgaven, pagina 17	Titel van de kaart veranderen van “geplande projecten” in “belangrijke projecten”.	“Geplande projecten” impliceert dat alle projecten in het gebied op de kaart staan. Dit is niet het geval. Alleen de grootste projecten zijn weergegeven.
Stadsdeel Nieuw-West	Hoofdstuk 3 Opgaven, pagina 20	Kaart landbouwgebieden: aan legendaeneheid “Stads- / verbrede landbouw” “en recreatie” toevoegen.	In de Tuinen van West is recreatie naast landbouw een zeer belangrijke functie. Alleen landbouw dekt de lading niet.
	Hoofdstuk 3 Opgaven, pagina 18, 20, 21 en 22	Op alle kaarten de Westrandweg in de ondergrond weergeven.	De Westrandweg is nog niet in de topografische ondergrond opgenomen, terwijl deze weg ondertussen al wel in gebruik is genomen.
	Hoofdstuk 3 Opgaven, pagina 20	Tekst “Het derde gebied is in de Westrandscweg (de Tuinen van West), waar een ontwikkeling gaande is naar stadslandbouw” aanpassen en aanvullen met “Het derde gebied is de Tuinen van West waar een ontwikkeling gaande is naar stadslandbouw. Hierbij staat de vraag vanuit de stad centraal. Stadlandbouwondernemers zetten zich in om aan de stedelijke behoeften te voldoen door het aanbieden van educatie, recreatie, kinderopvang, zorg, productverwerking en huisverkoop, leerwerkplekken, natuurbeheer en beheer van groene ruimte. Bij stadslandbouw in Tuinen van West is altijd sprake van een agrarische basis in combinatie met andere activiteiten. Stadslandbouw draagt ook bij aan de beleving van Tuinen van West, door de diversiteit van gewassen en diverse soorten vee in de wei. Het gaat om economisch zelfstandige bedrijven. Het sluiten van kringlopen en samenwerking van de verschillende bedrijven waardoor deze elkaar versterken is een aandachtspunt bij de verdere ontwikkeling.”	Aanpassing: De Tuinen van West zijn onderdeel van de Slotersweg. De Westrandscweg is een nieuwe introductie die verwarring geeft. Aanvulling: de andere landbouwgebieden waren in de tekst uitvoeriger beschreven dan de Tuinen van West. Dit is met deze aanvulling meer in evenwicht gebracht.

	Hoofdstuk 3 Opgaven, pagina 21	Kaart natuur: de oranje kleur van de weidevogelleefgebieden veranderen in een andere kleur.	De oranje kleur van de weidevogelleefgebieden lijkt sterk op die van de kassen op de topografische ondergrond. Dit levert verwarring op.
Haven van Amsterdam	Hoofdstuk 3 Opgaven, pagina 23	Zin "..., met als voorbeelden de havensafari en het vliegtuigspotten" aanvullen met "tijdelijke natuur in de haven". Tekstaanvulling einde pagina 72: "Op het moment is ook een terrein ingericht als tijdelijke natuur."	De recreatieve waarde van de haven kan meer zijn dan alleen havensafari. Om dit aan te geven de aanvulling van tijdelijke natuur.
Stadsdeel Nieuw-West, Juridische zaken	Hoofdstuk 4 Ruimtelijke uitgangspunten, pagina 26	"...nieuwe landgoederen in de Brettenzone en Oude IJ-polders..." vervangen door "...nieuwe landgoederen in de Oude IJ-polders..."	Er is geen ruimte voor de ontwikkeling van nieuwe landgoederen onder andere in verband met natuurbeleid.
Projectgroep n.a.v. opmerking Hoogheemraadschap van Rijnland	Hoofdstuk 4 Ruimtelijke uitgangspunten, pagina 26	Zin "In deze gebieden is recreatie een medegebruik, waarbij recreatie in het veenweidegebied sterker met de agrarische functie verweven is." veranderen in "In deze gebieden gaat het om extensieve vormen van recreatie, waarbij recreatie in het veenweidegebied sterk met de agrarische functie verweven is." Legenda : "open landschap in de veenweidepolder, ruimtegebruik: verweving functie recreatie en landbouw".	In het huidige bestemmingsplan heeft de Vereenigde Binnenpolder hoofdbestemming dagrecreatie. Op het moment is het Hoogheemraadschap bezig met een peilbesluit. Hiervoor is het van belang dat de functie van het gebied goed vermeld wordt. Dit is namelijk bepalend voor de normen van wateroverlast. Een gebied met hoofdbestemming melkveehouderij heeft zwaardere normen (en dus een ander peilbesluit en bijbehorende maatregelen) dan een gebied dat als hoofdbestemming dagrecreatie heeft.
Stadsdeel Nieuw-West	Hoofdstuk 5 Landschappelijk raamwerk en hoofdstuk 6 Uitwerking deelgebieden	De legenda van de kaarten is niet altijd duidelijk. Dit wordt nagekeken en verbeterd.	De legenda is niet altijd duidelijk. Dit scheidt onduidelijkheid.
Provincie Noord-Holland, sector Verkeer en Vervoer	Hoofdstuk 5 Landschappelijk raamwerk	Overall term "OV-boot" vervangen door "verbinding over water". (Ook in de kaartlegenda op pagina 34.) Tekst op pagina 36: "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,	Juist gebruik van verkeerskundige termen. De verwijzing naar de behoefte aan rondvaarttochten heeft geen relatie met de rest van de tekst. De zin "onderzocht moet..." impliceert dat er een onderzoek komt. Dit is echter afhankelijk van hoe

		<p>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.” vervangen door: “Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door het maken van een seizoensgebonden verbinding over water tussen Amsterdam en de bufferzone. Het realiseren van een dergelijke verbinding over water draagt tegelijk bij aan het beter beleefbaar maken van het Noordzeekanaal.”</p> <p>Term “transferium” vervangen door “overstappunt”.</p> <p>Zin: “Onderzocht moet worden welke andere plekken langs het Noordzeekanaal gekoppeld kunnen worden aan de OV-boot.” weglaten.</p>	<p>de prioriteiten binnen de opgaven van de visie gesteld gaan worden en dat is nu nog niet te zeggen.</p>
Stadsdeel Nieuw-West	Hoofdstuk 5 Landschappelijk raamwerk, pagina 32 en 37	<p>Kaart landschappelijk raamwerk en groenstructuur: de Groene AS doortrekken door de Tuinen van West naar Halfweg en de Brettenzone.</p>	<p>Nu lijkt het net of de Groene AS stopt bij de tuinen van West, in werkelijkheid loopt hij verder door richting Spaarnwoude.</p>
	Hoofdstuk 5 Landschappelijk raamwerk, pagina 32	<p>Kaart landschappelijk raamwerk: een blok bos opnemen in de Brettenzone, net als is getekend in de Oude IJ-polders. Een blauwe verbinding tekenen van de Ringvaart naar Nieuwe Meer.</p>	<p>In de Brettenzone ligt ook een groot bosvlak, net als in de Oude IJ-polders. Deze is nu niet op de kaart aangegeven. Op de kaart zijn de groene en blauwe verbindingen met de omgeving weergegeven. Deze verbinding naar Nieuwe Meer is een belangrijke verbinding, maar mist op de kaart.</p>
	Hoofdstuk 5 Landschappelijk raamwerk, pagina 34	<p>Kaart waterstructuur: de uitsnede aan de westkant uitbreiden zodat de Staande Mastroute (Nieuwe Meer-Haarlemmerpoort-IJ) door Amsterdam er ook op komt te staan. De lichtblauwe (Haarlemmertrekvaart) en gele pijl (Sloterplas) verder doortrekken Amsterdam in tot aan de Staande mastroute. In de legenda aangeven dat het bij schaalniveau 1 om de staande mastroute gaat.</p>	<p>Door de uitsnede te vergroten worden de vaarverbindingen beter in hun context geplaatst. Daardoor wordt de opgave beter weergegeven.</p>
	Hoofdstuk 5 Landschappelijk raamwerk, pagina 37	<p>Kaartlegenda groenstructuur: tekst “bospercelen en weides in de recreatiegebieden” veranderen in “bospercelen, speelweides en open natte natuur in de recreatiegebieden”, en “natte verbindingen langs dijken en open natte natuur en stadslandbouw in de Tuinen van West” veranderen in “agrarisch land, dijken en</p>	<p>De beschrijving bij de legendaeenheden is niet volledig.</p>

		natte natuur in de Tuinen van West”	
Provincie Noord-Holland, sector verkeer en vervoer	Hoofdstuk 5 Landschappelijk raamwerk, pagina 41	Kaart openbaar vervoer: busverbinding (177) door de Haarlemmermeer verwijderen.	Deze buslijn heeft geen haltes in de bufferzone. Op deze kaart is het alleen relevant om overbindingen weer te geven, die daadwerkelijk iets betekenen voor de bereikbaarheid van de bufferzone.
Stadsdeel Nieuw-West	Hoofdstuk 5 Landschappelijk raamwerk, pagina 42	Kaart autobereikbaarheid: De rode randwegroute bij de Tuinen van West meer naar het Westen leggen (Haarlemmerweg, Radarweg, Naritaweg, Seineweg, (verlengde) Theemsweg, Sierenborch, Australiëhavenweg, 3 instekers: Australiëweg, Seineweg en Haarlemmerweg). De oranje lijnen grijs maken en in de legenda uitbreiden met: dikke grijze lijnen – snel- en provinciale wegen, en dunne grijze lijnen – lokale wegen .	Nu loopt de route niet aan de rand van de bufferzone, maar door de Brettenzone heen, terwijl dit wel de gedachte is van de auto-ontsluiting. De legenda is onvolledig, dit scheidt onduidelijkheid.
Projectgroep	Hoofdstuk 5 Landschappelijk raamwerk, pagina 42	Kaart autobereikbaarheid: de hoofdontsluiting over de Ringvaart aan de noordoostkant van de Haarlemmermeer over de hoofdweg laten lopen.	Nu gaat de hoofdontsluiting vanuit de randen van de bufferzone op deze locatie over een zeer smalle lokale weg.
Stadsdeel Nieuw-West	Hoofdstuk 5 Landschappelijk raamwerk, pagina 44	Kaart Stellingzone: twee stellingelementen toevoegen (namelijk het voormalig munitiedepot op de landtong bij de Ringvaart en het militair waterdepot in de Riekerpolder) en de weergegeven stellingelementen aan de oostelijke Ringvaart weglaten.	Een munitiedepot en waterdepot missen als stellingelement op de kaart. Drie andere stellingelementen zijn foutief op de kaart weergegeven.
Stadsdeel Nieuw-West	Hoofdstuk 6 Uitwerking deelgebieden, pagina 47	Impressietekening: Westrandweg, A10 West weergegeven en bedrijventerrein (alleen zuidelijk deel) in de Lutkemeerpolder grijskleuren.	De impressietekening geeft een veel groenere weergave van de Tuinen van West dan de werkelijkheid. Door een aantal essentiële onderdelen toe te voegen zal de impressie meer de werkelijkheid benaderen.

Stadsdeel Nieuw-West	Hoofdstuk 6 Uitwerking deelgebieden, pagina 48 en 73	<p>Kaart toekomstperspectief: meer kleurcontrast aanbrengen tussen de verschillende gebieden van de Tuinen van West.</p> <p>De bedrijventerreinen in de Lutkemeerpolder grijs maken.</p> <p>De volkstuin Nieuwe Stijl als stadslandbouw aangeven.</p> <p>Bestaande groene bosperceel intekenen in de Brettenzone.</p> <p>De Brettenzone ook na Teleport groen (inclusief volkstuinten) doortekenen, en een groene verbinding door Teleport tekenen conform bestaande plannen.</p> <p>Aantal functies in de Tuinen van West wijzigen conform recente plannen.</p> <p>Het golfterrein in de noordoostpunt van de Haarlemmermeer weglaten.</p>	<p>Nu is niet duidelijk te zien om wat voor gebied het gaat in de Tuinen van West. Door meer kleurcontrast aan te brengen tussen de verschillende legendaeenheden, zal dit duidelijker worden.</p> <p>Nu lijkt het ten onrechte of de bedrijventerreinen groene gebieden zijn.</p> <p>Volkstuin Nieuwe Stijl is veranderd in een wens voor een park Nieuwe Stijl. Dit komt meer overeen met stadslandbouw.</p> <p>De Brettenzone kent een zeer besloten deel bos, dit is nu niet weergegeven.</p> <p>De visie onder andere gericht op het maken van verbindingen buiten de bufferzone. De Brettenzone tot aan de Haarlemmerpoort is een belangrijke verbinding die nu niet op de kaart staat.</p> <p>Een aantal terreinen binnen de Tuinen van West zijn gedurende het proces van functie veranderd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de volkstuin. Deze verandering moet in de kaart worden overgenomen.</p> <p>Als het golfterrein in de noordoostpunt van de Haarlemmermeer ingetekend wordt, is het logisch ook het Amsterdamse Bos en Oeverlanden in te tekenen. Dan komt de nadruk wel erg buiten de officiële bufferzonegrens te liggen.</p>
Gemeente Amsterdam	Hoofdstuk 6 Uitwerking deelgebieden, pagina 48	<p>De naam van de kaart veranderen van “Toekomstperspectief” in “Visiekaart”.</p> <p>De visiekaart op de laatste pagina van het document nog eens weergeven. Zo mogelijk groter, bijvoorbeeld op A3.</p>	<p>Door de kaart “Visiekaart” te noemen wordt duidelijker dat dit dé kaart van de visie is. Door hem achtereen nog eens weer te geven krijgt de kaart een prominentere plek en is hij makkelijker te vinden.</p>
Stadsdeel Nieuw-West	Hoofdstuk 6 Uitwerking deelgebieden, paragraaf 6.1 Oude IJ-	<p>Kaart toekomstperspectief: Ruigoord als een groen vlak aangegeven, net als bij de andere kaarten van het toekomstperspectief.</p>	<p>Ruigoord consequent op elke kaart van het toekomstperspectief hetzelfde aangeven.</p>

	Polders, pagina 51		
Hoogheemraadschap van Rijnland en gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude	Hoofdstuk 6 Uitwerking deelgebieden, paragraaf 6.3 Spaarndammerpolder, pagina 64	De zin “De polder is hoofdzakelijk in gebruik voor de melkveehouderij, maar heeft ook belangrijke natuurwaarden.” veranderen in “De polder heeft als hoofdbestemming dagrecreatie met daarnaast melkveehouderij. Ook heeft de polder belangrijke natuurwaarden.”	In het huidige bestemmingsplan heeft de Vereenigde Binnenpolder hoofdbestemming dagrecreatie. Op het moment is het Hoogheemraadschap bezig met een peilbesluit. Hiervoor is het van belang dat de functie van het gebied goed vermeld wordt. Dit is namelijk bepalend voor de normen van wateroverlast. Een gebied met hoofdbestemming melkveehouderij heeft zwaardere normen (en dus een ander peilbesluit en bijbehorende maatregelen) dan een gebied dat als hoofdbestemming dagrecreatie heeft.
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude	Hoofdstuk 6 Uitwerking deelgebieden, paragraaf 6.3 Spaarndammerpolder, pagina 64 en 68	Tekst “Om de visuele barrière van de A9 in de polder te verkleinen zou de beplanting langs de snelweg juist moeten verdwijnen.” veranderen in “Daarnaast kan het open karakter van het middengebied verder versterkt worden door bosschages in de polder zoveel mogelijk te verwijderen.” Kaartaanpassing: de rode kruizen ter teken van verwijdering van bosschages aan de A9 op andere bosschages van toepassing laten zijn.	De gemeente geeft aan juist voor het behoud van de bosschages aan de A9 te zijn in verband met de inpassing van het Rottepolderplein. De tekst is genuanceerd. Er wordt nu gesproken over het openhouden van en het herstellen van de openheid in het middengebied van de Vereenigde Binnenpolder in het algemeen.
Provincie Noord-Holland, sector verkeer en vervoer	Pagina 40, 66 en 69	Tekstwijziging pagina 66: “Dit zou kunnen door bus 14 vanuit Haarlem naar Spaarndam door te laten rijden naar station Halfweg-Zwanenburg.” veranderen in met “Dit zou kunnen door buslijn 14 vanuit Haarlem naar Spaarndam door te trekken naar station Halfweg-Zwanenburg, bijvoorbeeld in de vorm van een buurtbus.”	Dit voorbeeld is toegevoegd om duidelijk te maken dat niet hier niet per definitie aan een reguliere busverbinding wordt gedacht.
Stadsdeel Nieuw-West	Hoofdstuk 6 Uitwerking deelgebieden, paragraaf 6.4 Tuinen van West en Brettenzone, pagina 70	In de tekst “De ontwikkeling van stedelijke groengebieden” veranderen in “De ontwikkeling van groengebieden in de stadsrand” en in de eerste zin “stedelijk ingerichte” weglaten. Foto “Zicht op Zwanenburg” vervangen voor een foto “Zicht op de Osdorperbinnenpolder Zuid”.	Voorbeelden van stedelijke groengebieden zijn Sloterpark, Westerpark en Rembrandtpark. De Lange Bretten en de Tuinen van West zijn geen stedelijke groengebieden maar staan wel onder (grote) invloed van de stad. Vandaar de aanpassing in de benaming. De voorgestelde foto doet meer eer aan de Tuinen van West.
	Hoofdstuk 6	Tekstwijzigingen en -aanvullingen in grijs: Tuinen van West is een	De bestaande tekst is her en der anders

	<p>Uitwerking deelgebieden, paragraaf 6.4 Tuinen van West en Brettenzone, pagina 70 (onder kop: Tuinen van West - landbouw en recreatie voor de stedeling)</p>	<p>echt stadsrandgebied met een grote diversiteit aan kleinschalige functies van kassen tot sportvelden en van kleine weides tot opslagbedrijfjes. Er wordt ook ruimte geboden aan natte natuur. De ecologische verbindingszone Groene AS loopt door de verschillende polders en er zijn meerdere 'parels' – grotere leefgebieden met hoge biodiversiteit – aangewezen. 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. Enkele zijn sinds kort struinpaden voor wandelaars. Er zijn vier deelgebieden met elk hun eigen karakteristieken te onderscheiden: Osdorperbinnenpolder Noord, Osdorperbinnenpolder Zuid, Osdorperbovenpolder en Lutkemeerpolder. Bij de ontwikkelingen staat voorop dat het open polderkarakter behouden blijft en dat stadslandbouw in de verschillende polders wordt gestimuleerd. De Osdorperbinnenpolder Noord bestaat uit groene kamers die van elkaar gescheiden zijn door laanbeplanting. De kamers geven ruimte aan natuurgebieden en aan verschillende recreatieve voorzieningen, zoals volkstuinten, sportvelden en een park. Momenteel worden stadslandbouw, natte natuur, bos en een dagrecreatieterrein ontwikkeld. De Osdorperbinnenpolder Zuid en Osdorperbovenpolder zijn relatief open en kleinschalig agrarisch gebied. De Osdorperbinnenpolder Zuid is aangewezen als weidevogelgebied. 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 het noordelijk deel van de polder worden delen van het gebied als landbouwgrond gehandhaafd om het oorspronkelijk karakter van de polder te behouden. Een deel van de Lutkemeerpolder is bestemd als uitbreiding van het bedrijventerrein.</p>	<p>gestructureerd en aangevuld om de tekst completer te maken.</p>
	<p>Hoofdstuk 6 Uitwerking</p>	<p>Tekstaanvulling: "Juist de nabijheid van de stad vormt een belangrijke economische drager.</p>	<p>De bestaande tekst is her en der anders gestructureerd en aangevuld om de tekst</p>

	<p>deelgebieden, paragraaf 6.4 Tuinen van West en Brettenzone, pagina 71 (onder kop: Toekomstperspectief)</p>	<p>Voor Tuinen van West is een concept ontwikkeld 'Lekker de boer op!'</p> <p>In het concept komen verschillende verhaallijnen tot uiting: het boerenland als decorlandschap, het boerenland als doe-landschap en het boerenland als consumptielandschap.</p> <p>Stadslandbouw speelt hierbij een grote rol. Stadslandbouw brengt het voedsel weer naar de stad en levert een bijdrage aan maatschappelijke issues, onder andere op het vlak van zorg, educatie en duurzaamheid. Tevens kan stadslandbouw invulling geven aan nieuwe vormen van landschapsbeheer en financiering ervan.</p> <p>Maar binnen het concept is ook ruimte voor commerciële leisure en versterking van de natuur, zoals de Groene AS. Om het gewenste toekomstbeeld te verkrijgen, moet de ontwikkeling in samenhang gebeuren."</p>	<p>completer te maken. Daarnaast worden redactionele wijzigingen overgenomen.</p>
	<p>Hoofdstuk 6 Uitwerking deelgebieden, paragraaf 6.4 Tuinen van West en Brettenzone, pagina 71 en 72 (onder kop: Versterken routes en entrees)</p>	<p>Tekstwijziging (ingekort, aangevuld en geherstructureerd), aanvullingen in grijs:</p> <p>Recreatieve verbindingen dragen bij aan de herkenbaarheid en beleving van gebieden.</p> <p>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. De wens is om deze verbinding door te laten lopen tot de Ringvaart. Daarnaast wordt de Osdorperbinnenpolder Noord in Tuinen van West bevaarbaar gemaakt.</p> <p>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. De ontwikkeling van de trekvaart als vaarroute kan worden meegenomen bij de herontwikkeling van de N200, waarbij de dijk opgehoogd moet worden.</p> <p>De bereikbaarheid van de Tuinen van West voor gemotoriseerd</p>	<p>De bestaande tekst is her en der anders gestructureerd en aangevuld om de tekst completer en actueel te maken.</p>

		<p>verkeer kan verbeterd worden door de aansluiting van de Joris van den Berghweg op de N200. Deze aansluiting is noodzakelijk voor de ontsluiting van regionale voorzieningen, zoals sportpark de Eendracht en het toekomstige manifestatieterrein en wellnesscentrum.</p> <p>In de Brettenzone wordt een ontdekkingsroute vormgegeven, om de geschiedenis beter beleefbaar te maken. Het is een wandel/struinroute die van oost naar west door het gebied slingert. In groter verband is dit de route tussen Velsen en Muiderberg. Daarnaast is er ook een fietsroute van oost naar west, de Brettenroute die is gekoppeld aan de hoofdroute van Amsterdam naar zee over de Zuider IJ-dijk. De fietssnelweg wordt aan de zuidzijde van de Haarlemmertrekvaart aangelegd. De mogelijkheden voor een alternatieve en landschappelijk meer aantrekkelijke route langs de noordzijde van de Brettenzone worden onderzocht.</p> <p>Het toekomstige station Halfweg-Zwanenburg vormt een belangrijk knooppunt in de bufferzone die de verschillende routes en landschappen met elkaar verbindt.</p> <p>De verkeersbundel trekvaart, spoor en Haarlemmerweg (N200) vormt een grote barrière vanuit de Brettenzone richting het zuiden. Op verschillende plekken wordt de Brettenzone aangesloten op het recreatieve netwerk van de omgeving.</p> <p>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.</p>	
	<p>Hoofdstuk 6 Uitwerking deelgebieden,</p>	<p>Tekstwijziging: “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</p>	<p>Actualisering tekst</p>

	paragraaf 6.4 Tuinen van West en Brettenzone, pagina 72 (onder kop: Versterken routes en entrees)	contrasten.” veranderen in “De fietssnelweg wordt aan de zuidzijde van de Haarlemmertrekvaart aangelegd. De mogelijkheden voor een alternatieve en landschappelijk meer aantrekkelijke route langs de noordzijde van de Brettenzone worden onderzocht.”	
Stadsdeel Nieuw-West	Hoofdstuk 6 Uitwerking deelgebieden, paragraaf 6.4 Tuinen van West en Brettenzone, pagina 74 en 75	Impressies kleiner weergeven en plaatsen bij betreffende tekst als dit in de layout mogelijk is.	De impressies zijn op de huidige plek, helemaal achteraan, niet meer zo relevant om weer te geven en verliezen aan zeggingskracht door ze zo groot weer te geven.
Projectgroep	Uitwerking deelgebieden, paragraaf 6.4 Tuinen van West en Brettenzone, pagina 76 en 77	Tekst over windturbines verwijderen: “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.” Ook bijbehorende tekst op pagina 77 verwijderen.	Het provinciaal beleid ten aanzien van windturbines op land is gewijzigd sinds het opstellen van de conceptvisie. Ontwikkeling van windturbines op land buiten de Wieringermeer is niet meer mogelijk. Vanwege deze beleidswijziging, met daarbij het feit dat het gebied buiten de bufferzone valt is ervoor gekozen de tekst met betrekking tot windturbines in het Havengebied te verwijderen. Ook worden in verschillende reacties kanttekeningen gezet bij de mogelijkheid van recreatieve medegebruik van windturbines.

Stadsdeel Nieuw-West	Hoofdstuk 6 Uitwerking deelgebieden, paragraaf 6.4 Tuinen van West en Brettenzone, pagina 76 (onder kop: Mogelijkheden voor particulier initiatief)	Tekstaanvullingen: “Op meerdere vlakken kan er ruimte worden geboden voor particulier initiatief.” “In de Osdorperbinnenpolder Noord wordt gedacht aan diverse kleinschalige recreatieve ontwikkelingen. Voorbeelden zijn een ‘doeboerderij’, een volkstuintencomplex Nieuwe Stijl, kleinschalige evenementen, een wellness voorziening, een natuurschaatsbaan en een theetuin.” “Het is de moeite waard om de verschillende mogelijkheden voor natuur- en landschapsbeheer in het gebied te onderzoeken. Zo kan de stadslandbouwondernemer hieraan bijdragen, maar natuuraanleg en – beheer door een ondernemer behoort ook tot de mogelijkheden.”	De bestaande tekst is her en der aangevuld om de tekst completer en actueel te maken. Daarnaast worden redactionele wijzigingen overgenomen.
	Hoofdstuk 6 Uitwerking deelgebieden, paragraaf 6.4 Tuinen van West en Brettenzone, pagina 76 (onder kop: Bestaande visies en plannen)	“Tuinen van West” en “Brettenzone” vervangen door “Gebiedsvisie Landelijk West, Programma van Eisen Tuinen van West, Beeldkwaliteitplan Tuinen van West, Natuurvisie Tuinen van West, Concept voor Tuinen van West: Lekker de boer op, Programma van Eisen Radiaal-West O2C (Bretten), Historische Beeldatlas Brettenzone, Visie N200 en gebiedsstrategie Sloterdijk bereikbaar.”	Lijst van projecten meer specifiek en completer maken.
	Hoofdstuk 6 Uitwerking deelgebieden, paragraaf 6.4 Tuinen van West en Brettenzone, pagina 76 en 77 (onder kop: Doen)	Kaart en legenda aanvullen met de aansluiting van de Joris van den Berghweg op de N200. Daarnaast de noordzuidverbinding overnemen zoals die ook in de kaart van het toekomstperspectief is getekend. Deze verbinding is nog niet optimaal.	Actualisering van Doen-kaart
	Hoofdstuk 6 Uitwerking deelgebieden, paragraaf 6.5 Haarlemmermeer- Noord, pagina 81	Volgende tekst verwijderen: “Bij Zwanenburg is nu een fietsbrug naar de Tuinen van West in aanbouw en een naar station Halfweg- Zwanenburg.” Dit ook aanpassen op de kaart van het toekomstperspectief pagina 48, 65, 73 en 79.	Actualisering tekst: de bruggen zijn inmiddels gerealiseerd.

Projectgroep	Literatuurlijst	De recreatiemonitor toevoegen aan de literatuurlijst.	De bron is vergeten bij de vermelding van de literatuur.