



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

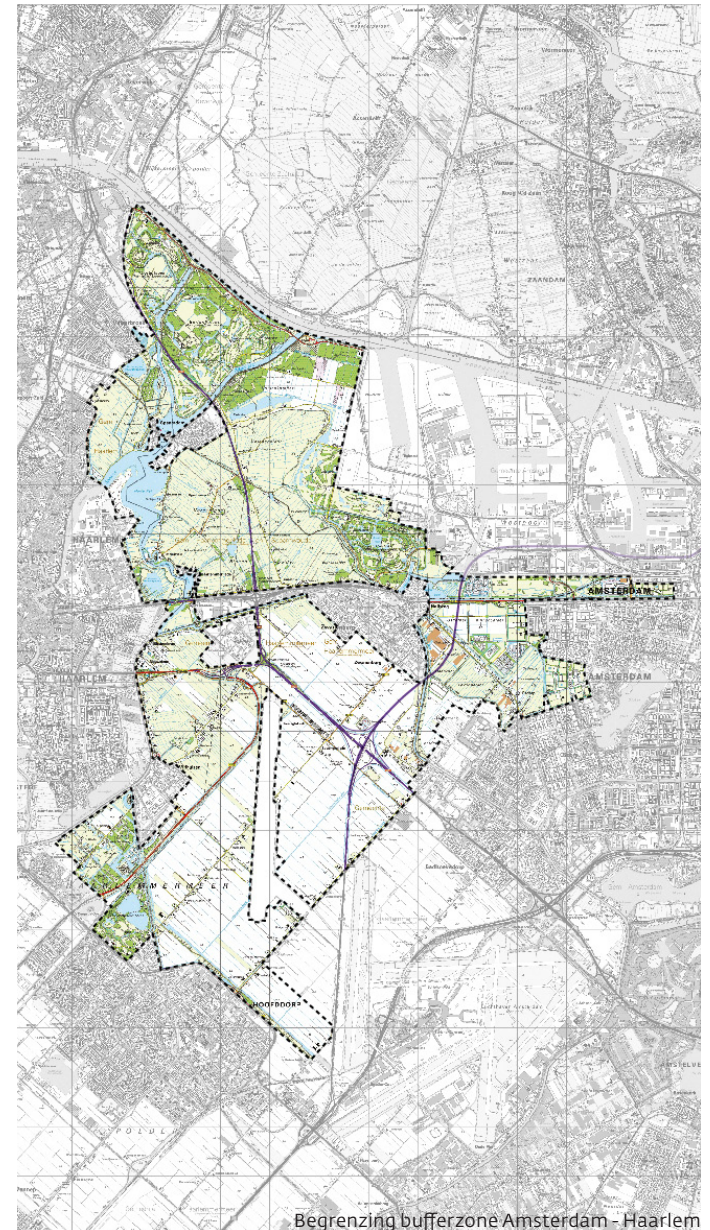
Naar aanleiding van de toekenning van de Erasmusprijs

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

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

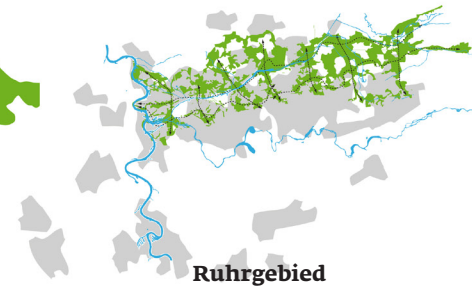
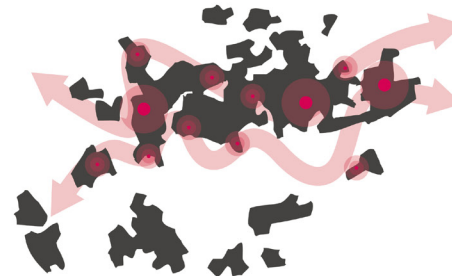
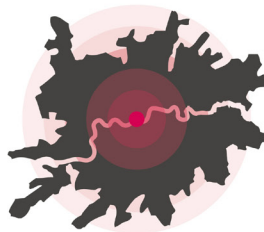
tussen steden die zich op een internationaal vlak afspeelt. Recent zijn in verschillende Europese steden grote investeringen in het groen gedaan, waaronder Madrid, Londen en het Ruhrgebied.

In Madrid gaat de ontwikkeling van een grootschalig parksysteem 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/parksysteem 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.



Madrid

Parijs

Londen

Ruhrgebied

Metropoolregio
Amsterdam

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 ontwerpatelier 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

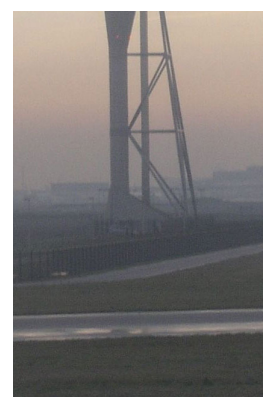
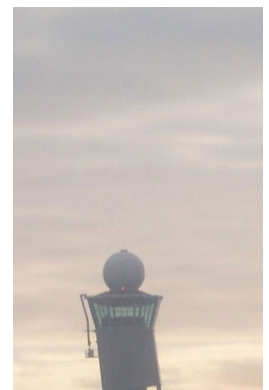
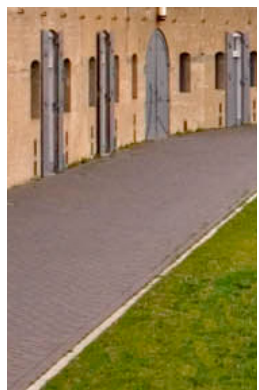
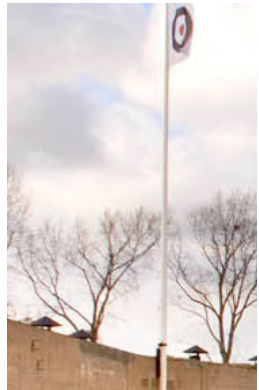
Het document is opgebouwd uit verschillende onderdelen: inleiding, analyse en visie.

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



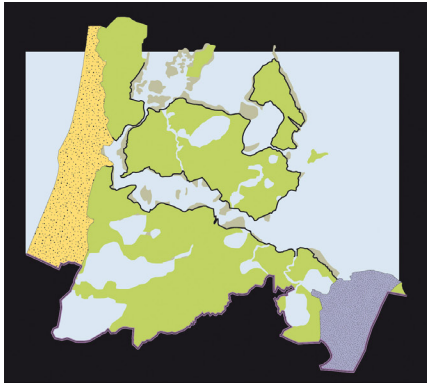
Veenpolder - Vereenigde Binnenpolder

Landschap en water

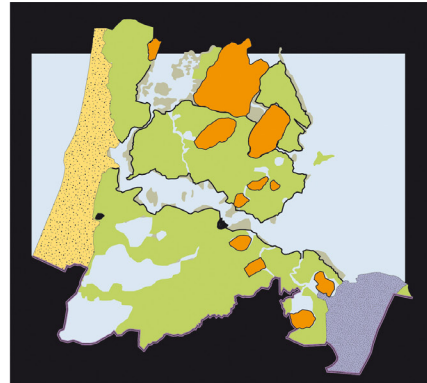
Het landschap van de bufferzone is, net als de rest van Noord-Holland, bepaald door de omgang met het water. Het is gevormd in een eeuwenlang proces van het land beschermen tegen het water, winnen op het water en verdedigen met het water. Halverwege de middeleeuwen ging men er toe over grote gebieden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

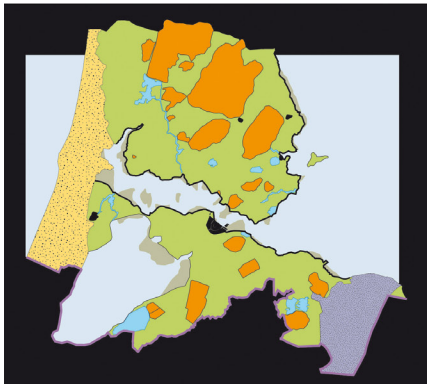
Water is in uiteenlopende verschijningsvormen aanwezig, van het fijnmazige slotenpatroon in de veenpolders tot de Veerplas en van strak aangelegde kanalen, vaarten en tochten tot de natuurlijk kronkelende Liede en Mooie Nel.



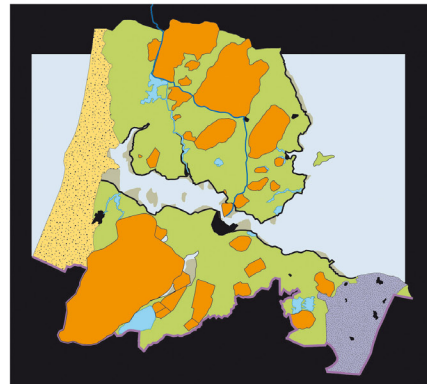
Rond 1300



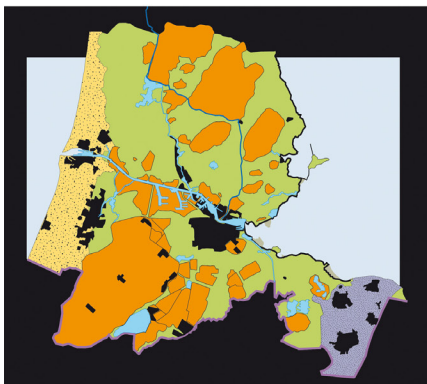
Rond 1630



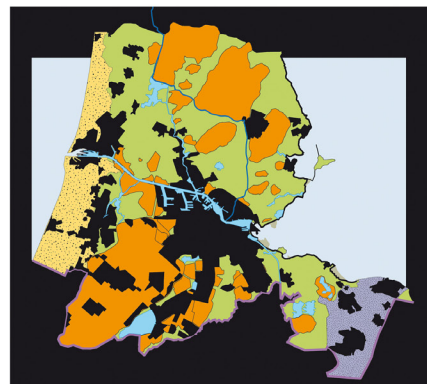
Rond 1770



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



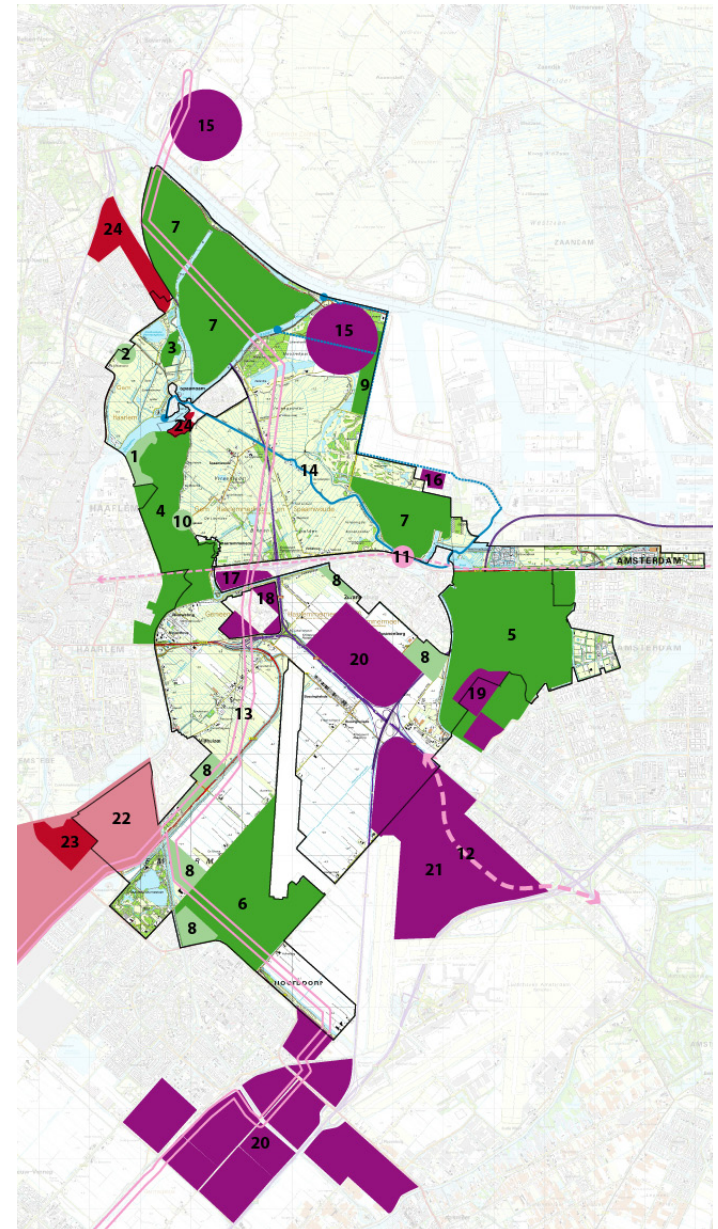
Economie

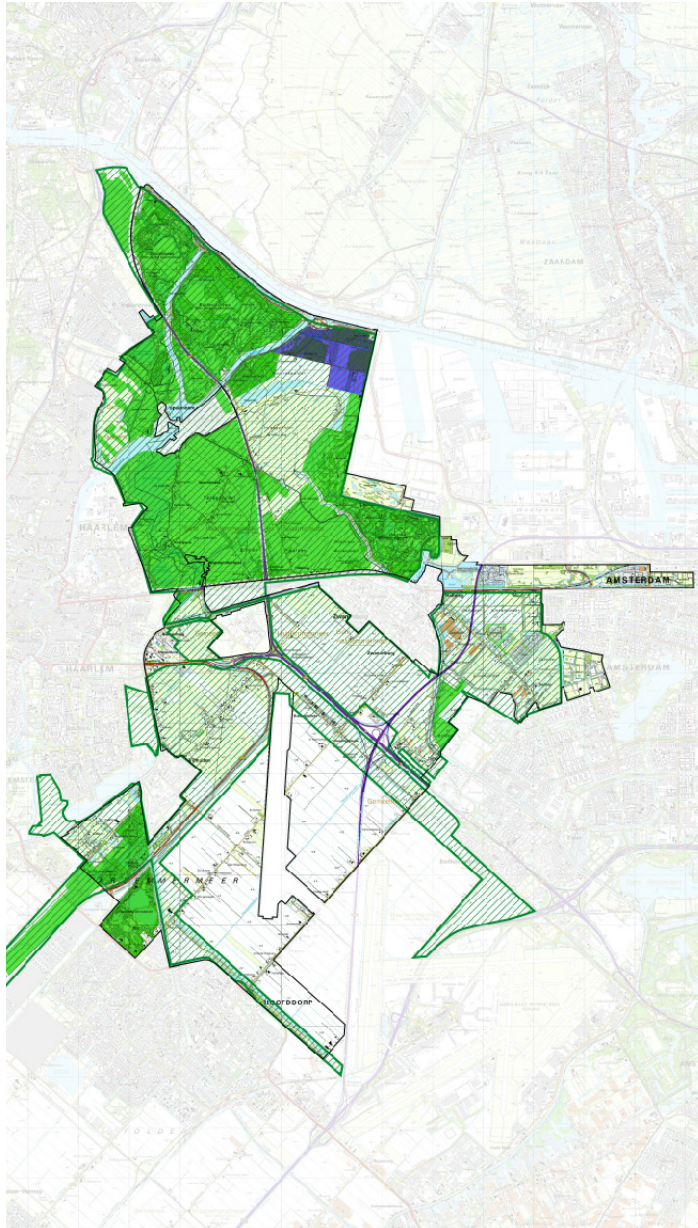
15. Mogelijke uitbreidingslocatie Amsterdamse haven vanaf 2020
16. Atlaspark
17. Polanenpark
18. Uitbreiding bedrijventerrein en 380 kV transformatorstation
19. Vastgestelde en mogelijke nieuwe bedrijven- en kantorenlocaties
20. Strategische reserve Schipholgebonden bedrijventerrein dan wel regionaal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

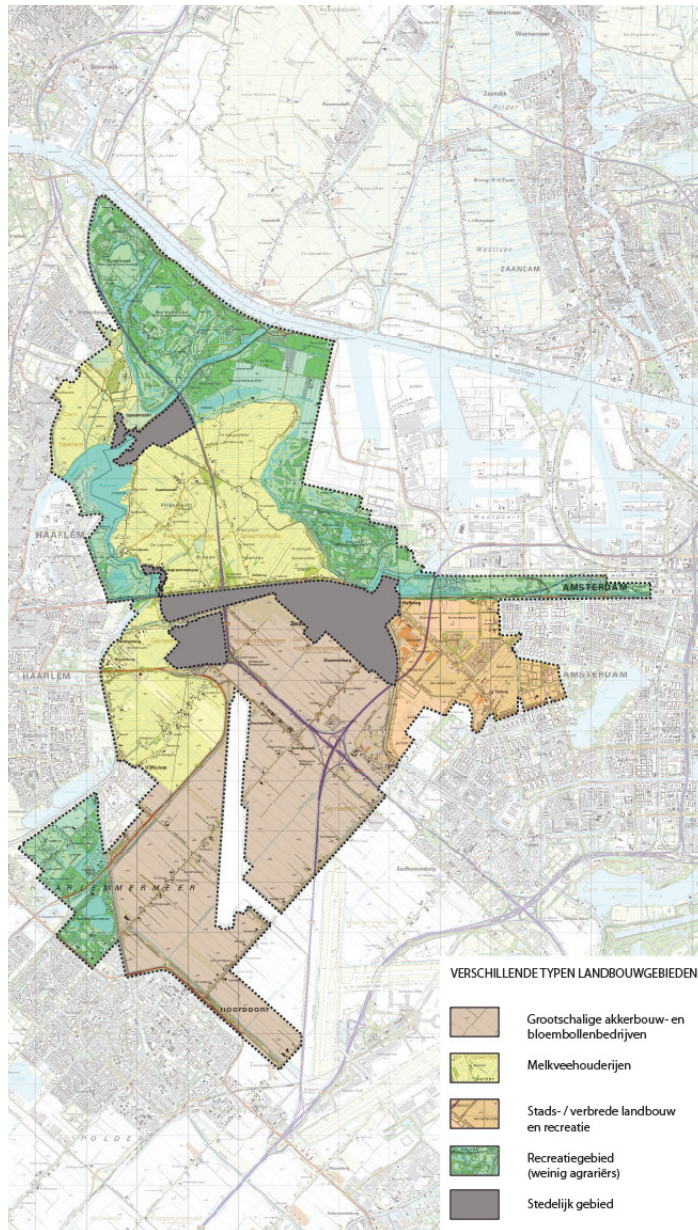
Naast verbetering van het aanbod aan recreatieve voorzieningen is het belangrijk de toegankelijkheid van het gebied te verbeteren, zowel over land als water. In de bufferzone Amsterdam-Haarlem is de bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en boot nog niet optimaal. Bereikbaarheid per openbaar vervoer 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 Westrandscheg (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.

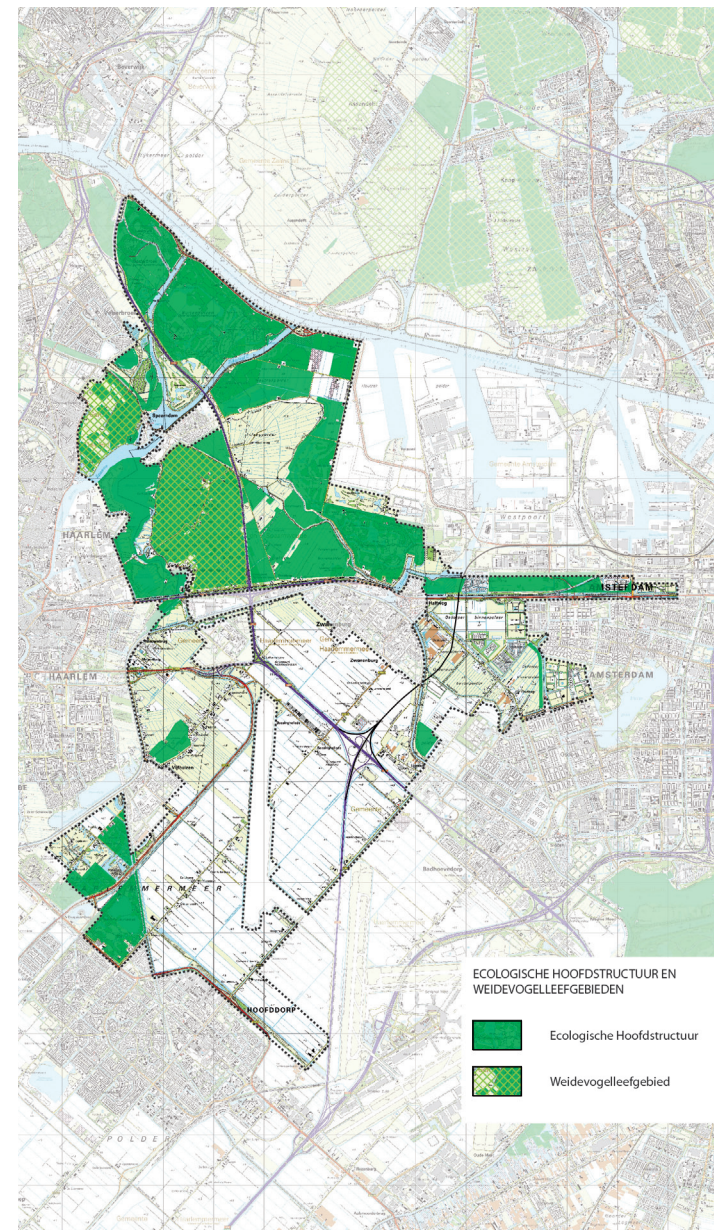
Natuurontwikkeling

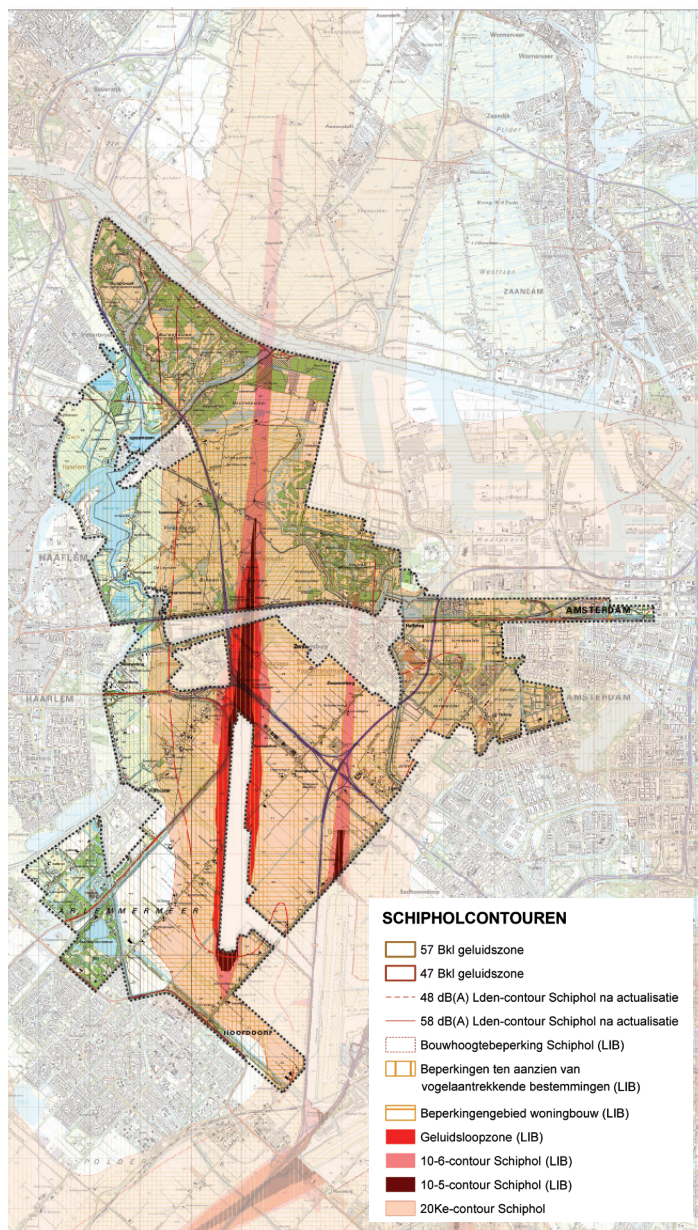
Een groot deel van de bufferzone Amsterdam-Haarlem bestaat uit ecologische hoofdstructuur (EHS) en Weidevogelleefgebieden. Recreatie, natuur, waterberging en soms ook landbouw hebben zich in deze gebieden samen ontwikkeld. Een belangrijke ecologische verbindingzone tussen Amstelland en Spaarnwoude, de 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 veenviertje 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

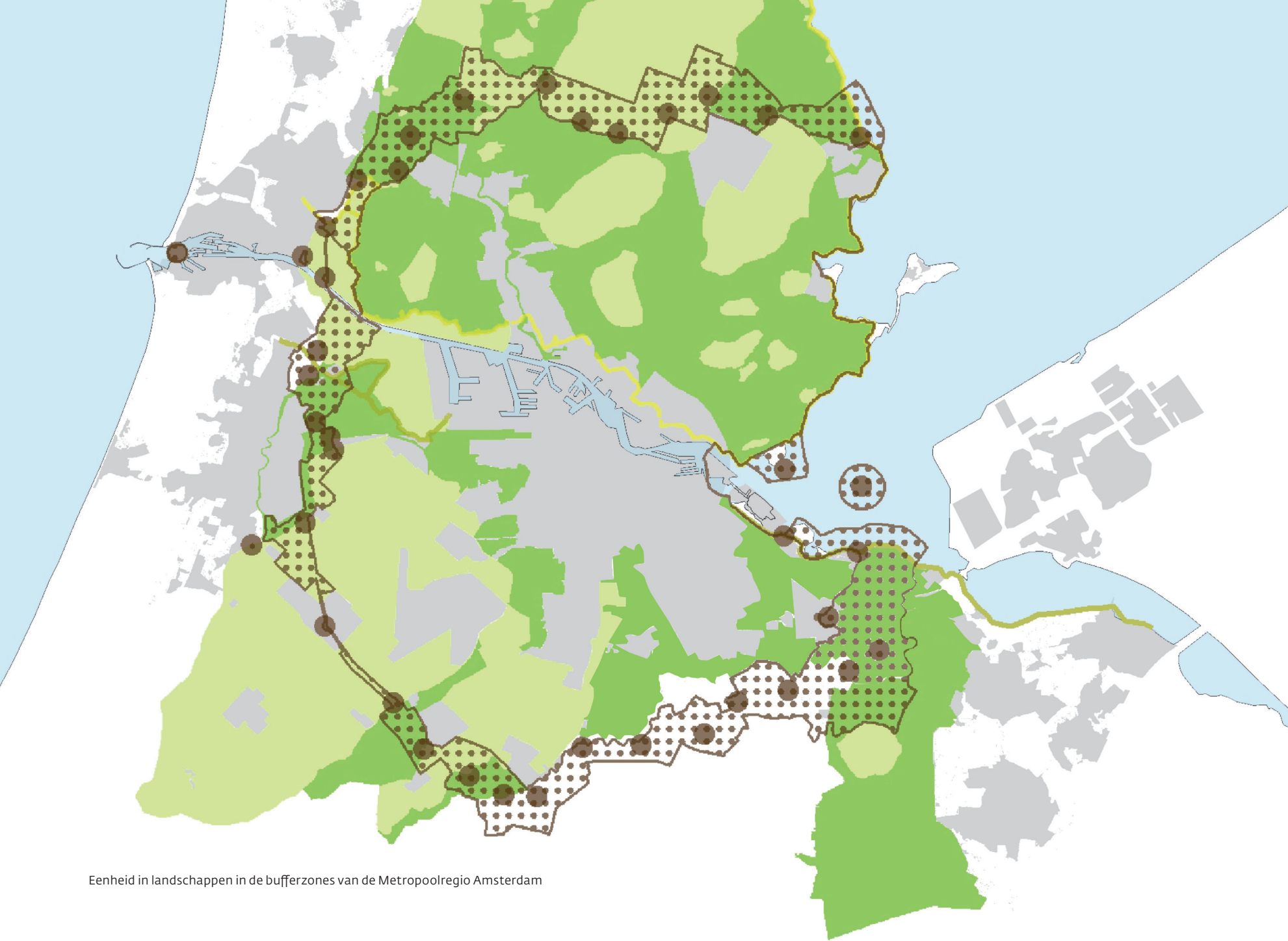
aandacht voor lange, doorgaande routes (bijvoorbeeld naar de kust) en het oplossen van knelpunten waardoor de circulatie toeneemt.

Eenheid in verscheidenheid

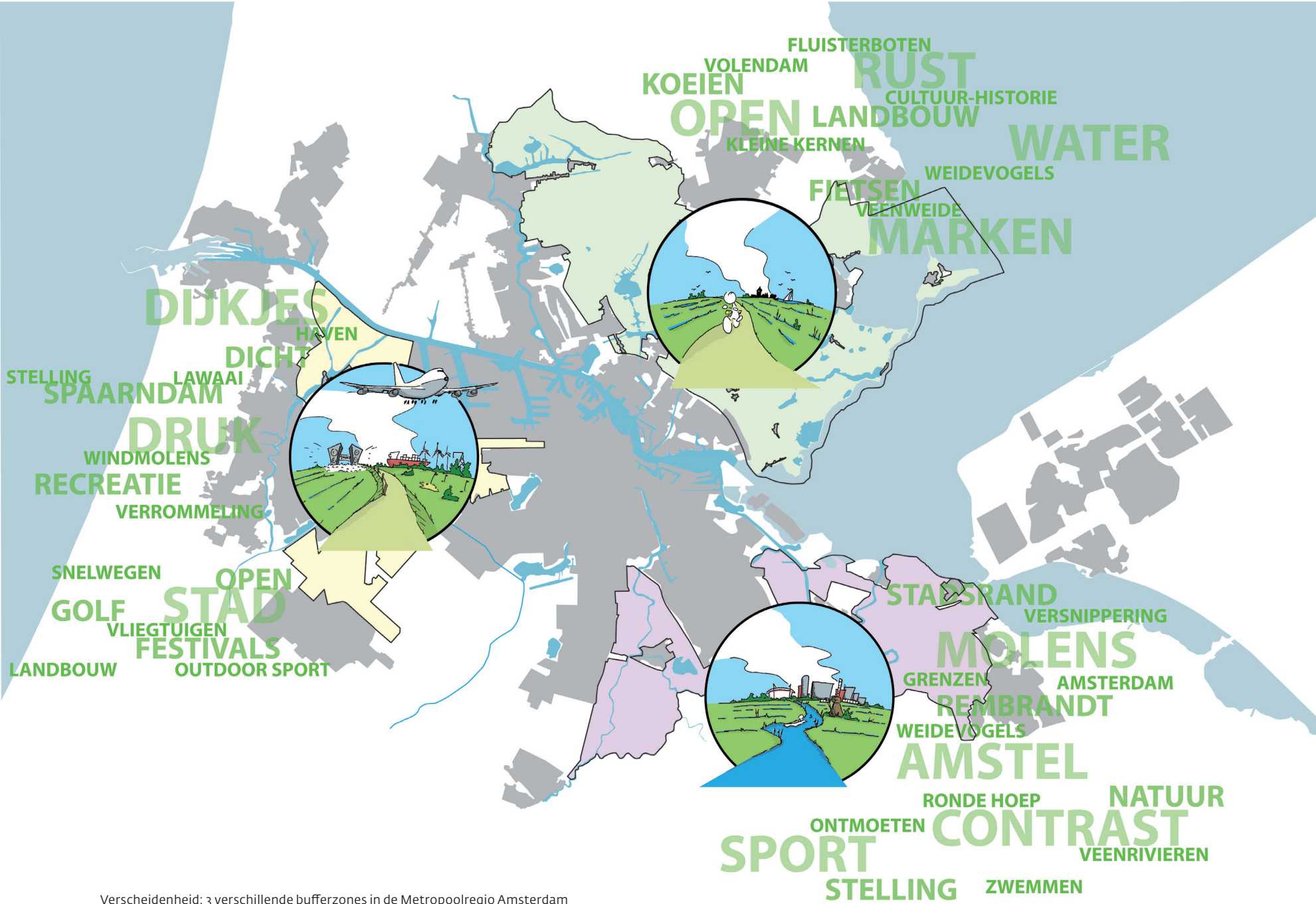
De bufferzone Amsterdam-Haarlem is één van de bufferzones in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De bufferzones binnen de MRA kunnen worden getypeerd door 'eenheid in verscheidenheid'.

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 gebruikersaanlokkend 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



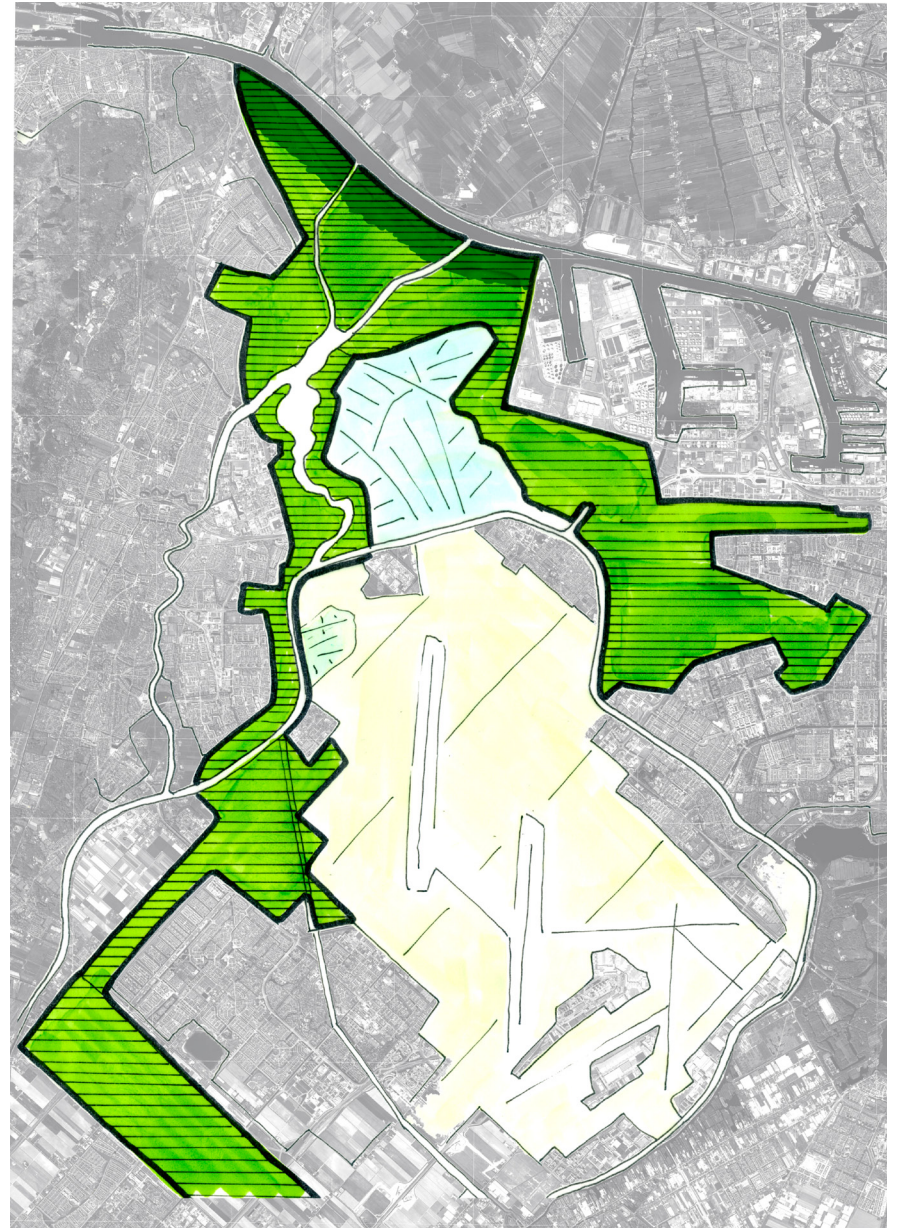
hoofdfunctie recreatie aan de randen
intensieve zone Noordzeekanaal

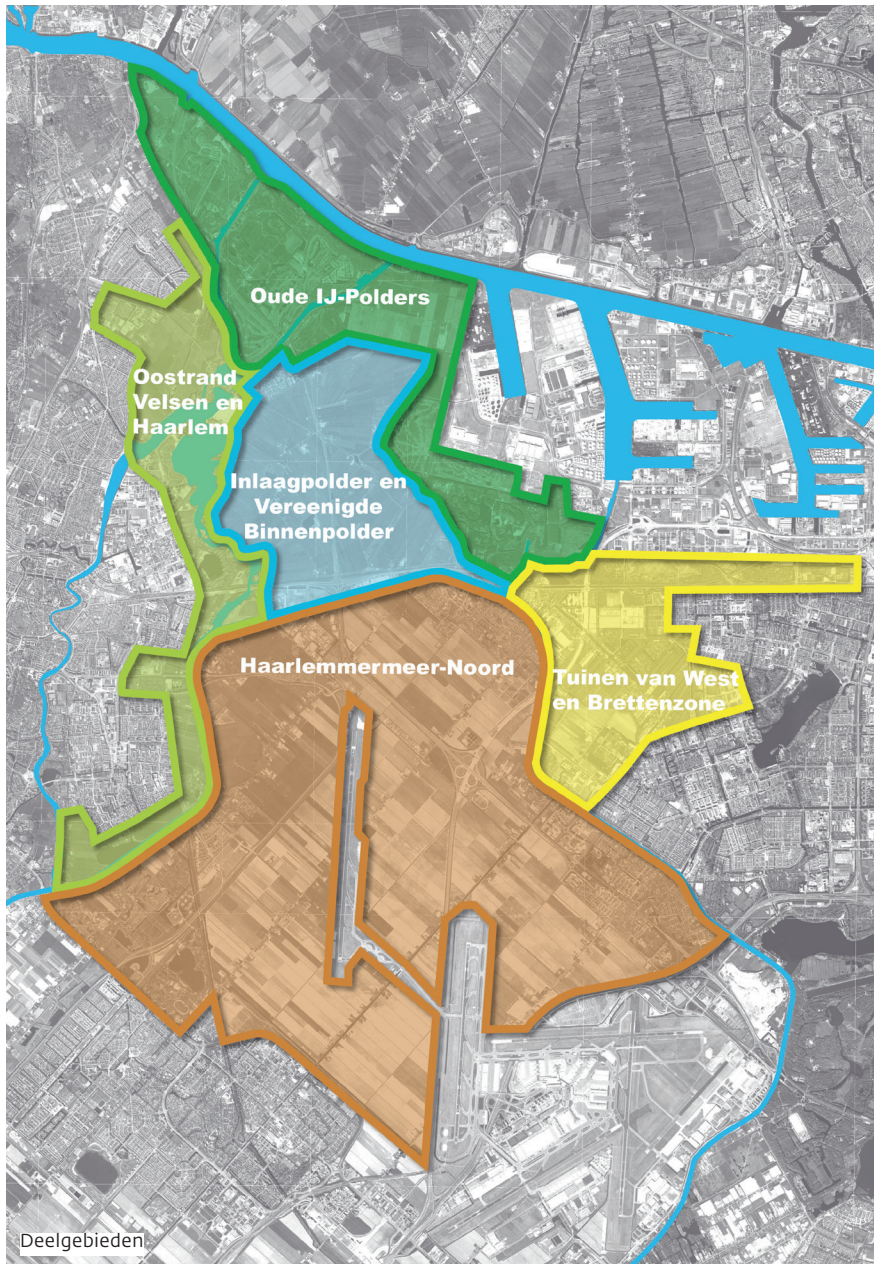


open landschap in de veenweidepolder,
ruimtegebruik: verweving functie recreatie en
landbouw



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 gebruiksruidten worden in onderlinge samenhang beschreven. De beschrijvingen geven houvast voor sturing van verschillende activiteiten en regie op toekomstige initiatieven.



3



VISIE

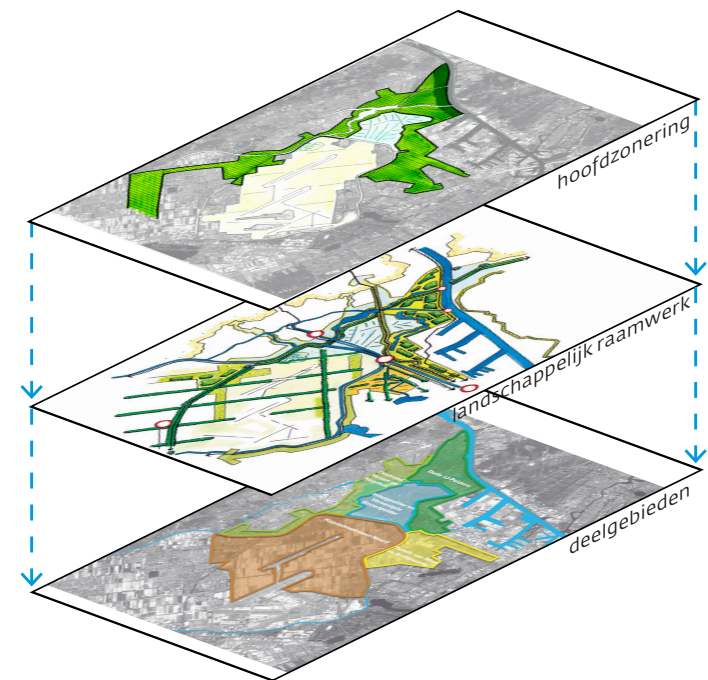
5 Landschappelijk raamwerk

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.

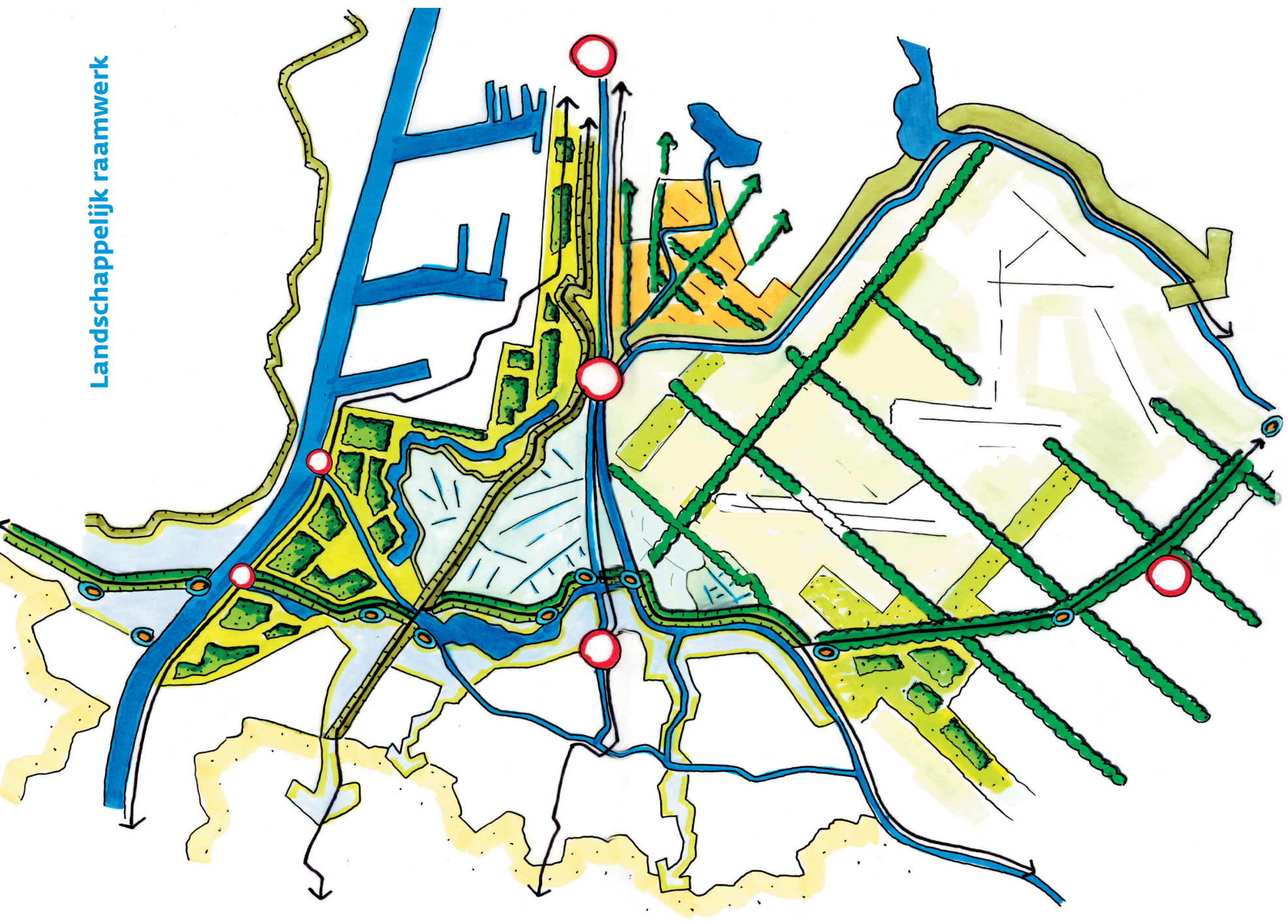
De bouwstenen van het landschappelijk raamwerk worden in dit hoofdstuk beschreven.

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

Landschappelijk raamwerk





bospercelen en weiden in de recreatiegebieden



stadslandbouw en natte natuur in een structuur van dijken en laanbeplanting



entrees /ov- knooppunten



Stelling van Amsterdam; 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



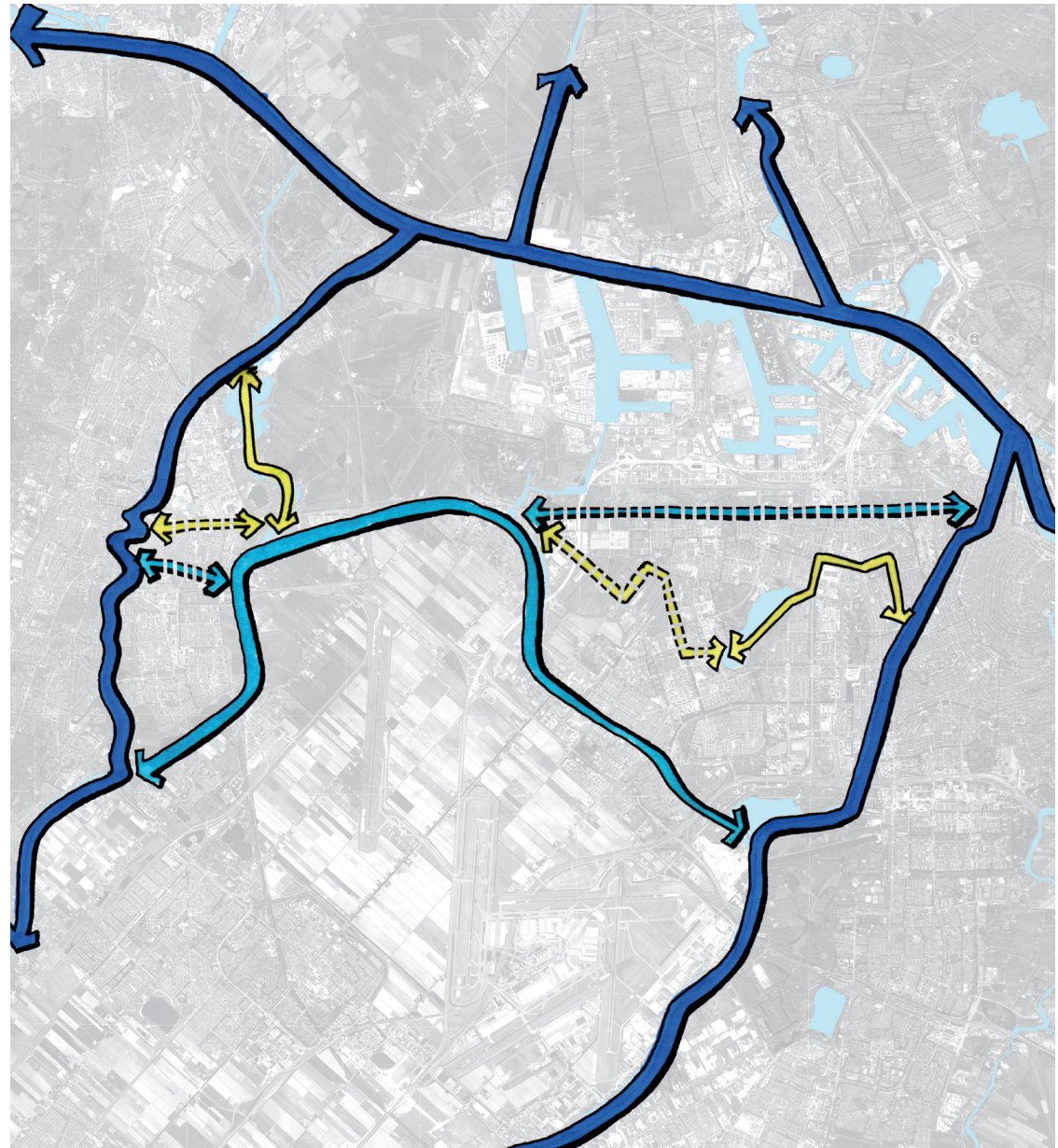
schaalniveau 1:
verbinding over water tussen Amsterdam
en Spaarnwoude (Staande Mastroute)



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



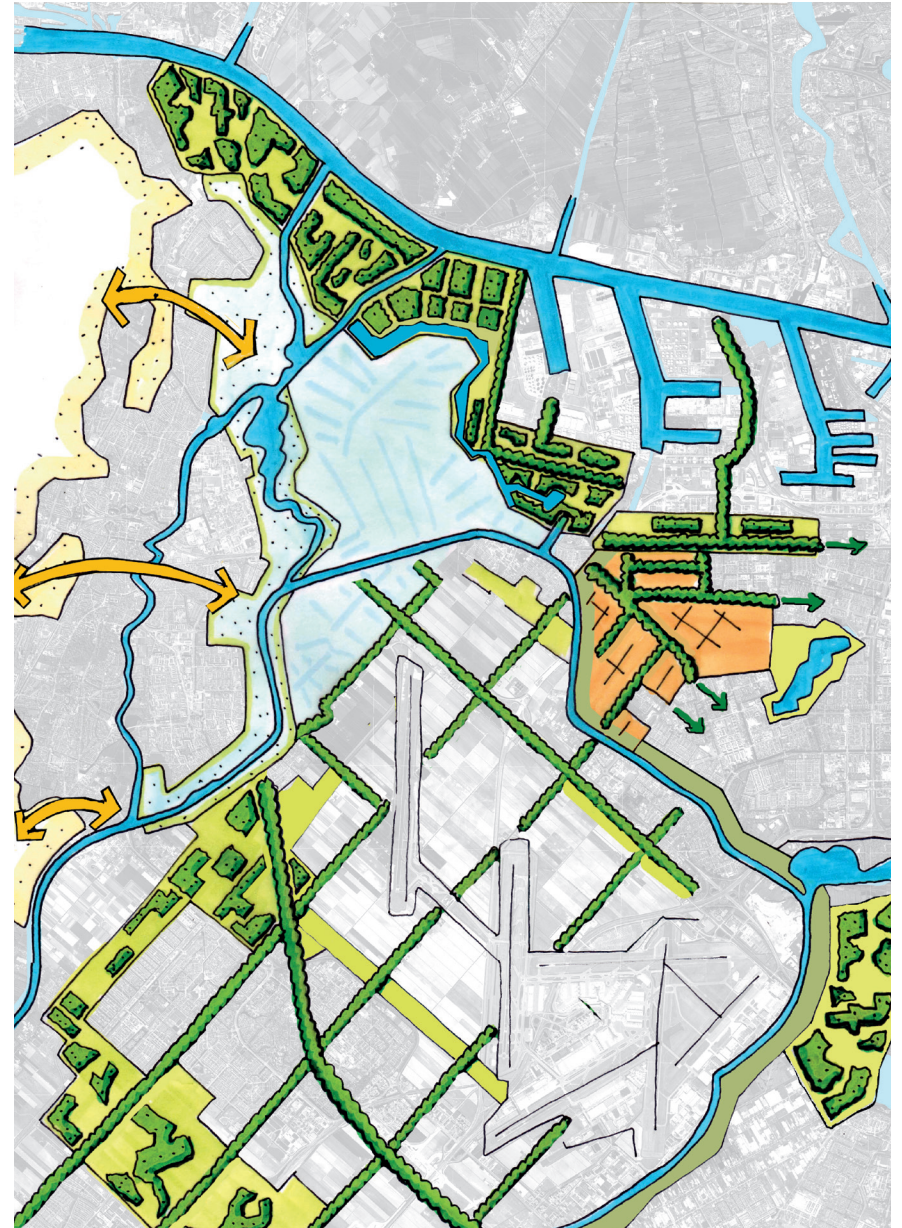
open veenweidenatuur in de veenpolders en in de stadsrand van Velsen en Haarlem



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

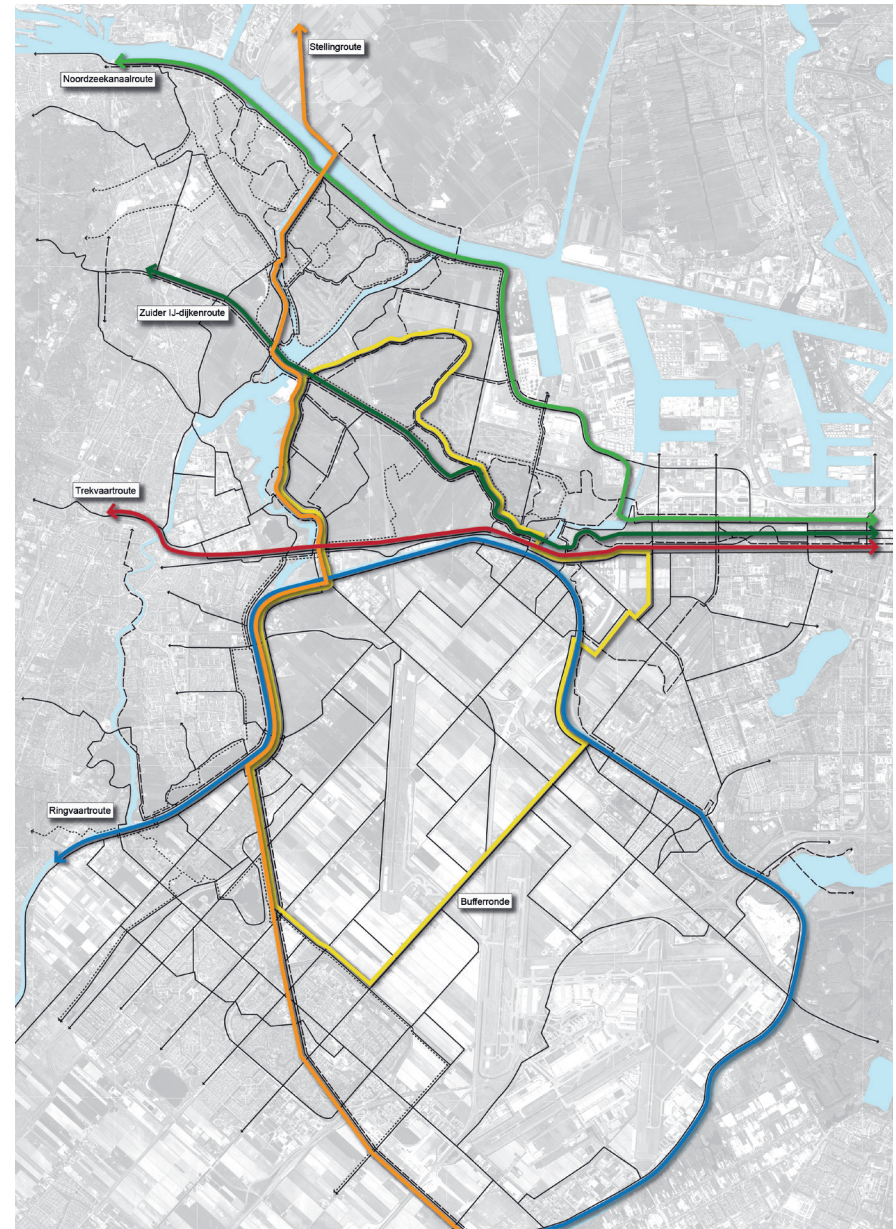
functie tussen de steden en dorpen voor woon-werk- en woon-schoolverkeer. Dit biedt kansen om combinaties te maken en investeringen dubbel te benutten. Een voorbeeld is een fietssnelweg niet alleen functioneel inrichten, maar het ook landschappelijk en recreatief aantrekkelijk maken. Zo is het fietspad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



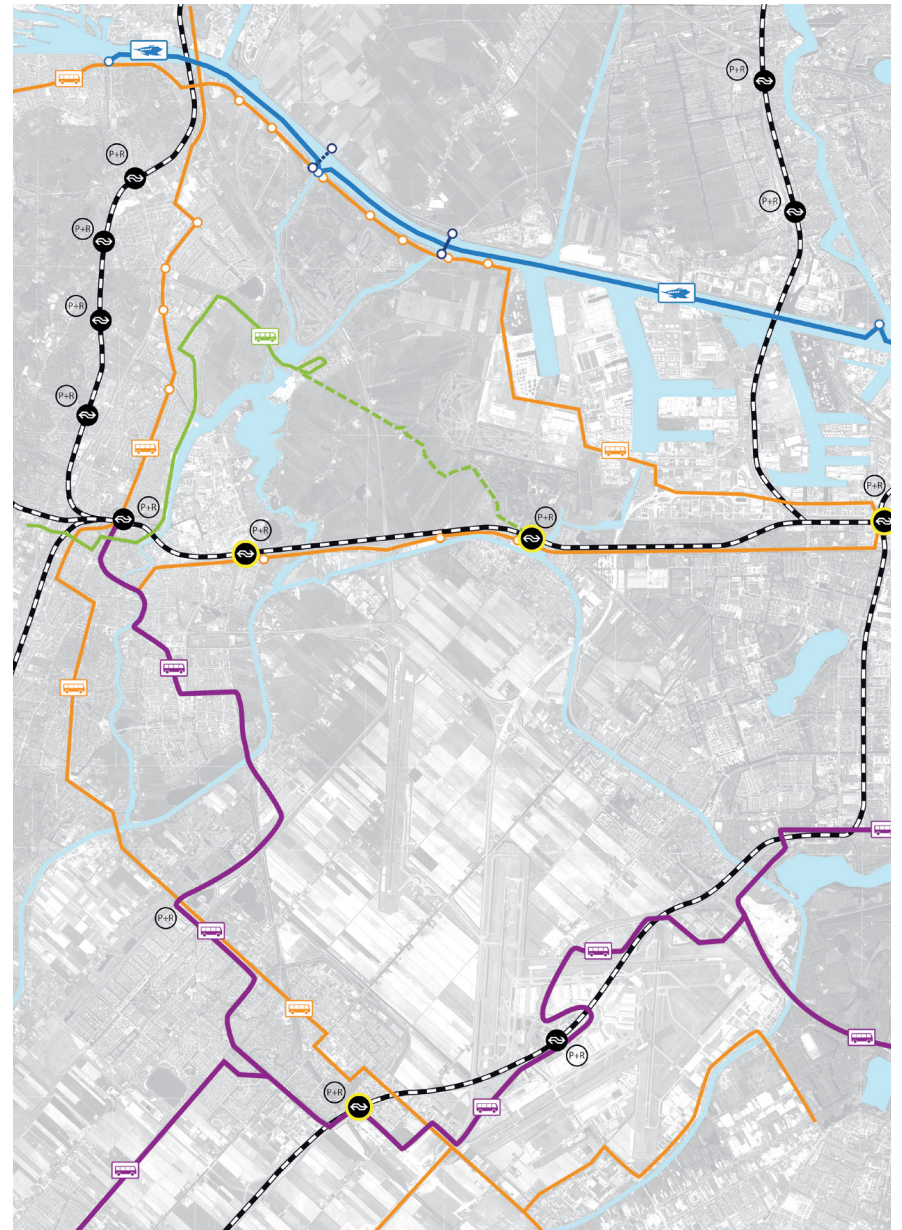
buslijn 14 (voorgestelde uitbreiding)



verbinding over water Amsterdam - IJmuiden



voet- en fietsveer



Bereikbaarheid vanuit de randen en transferia



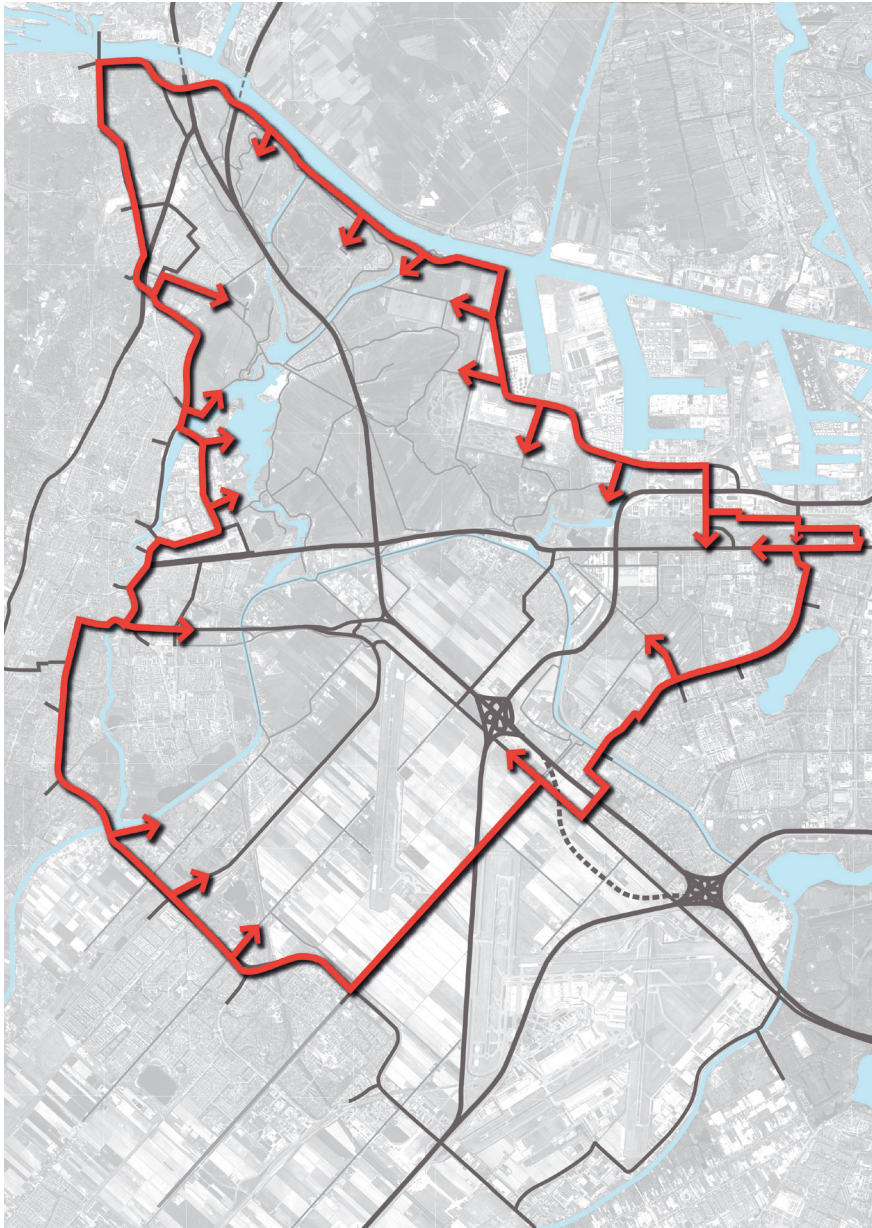
intensieve recreatiegebieden per auto bereikbaar vanuit de randen



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.

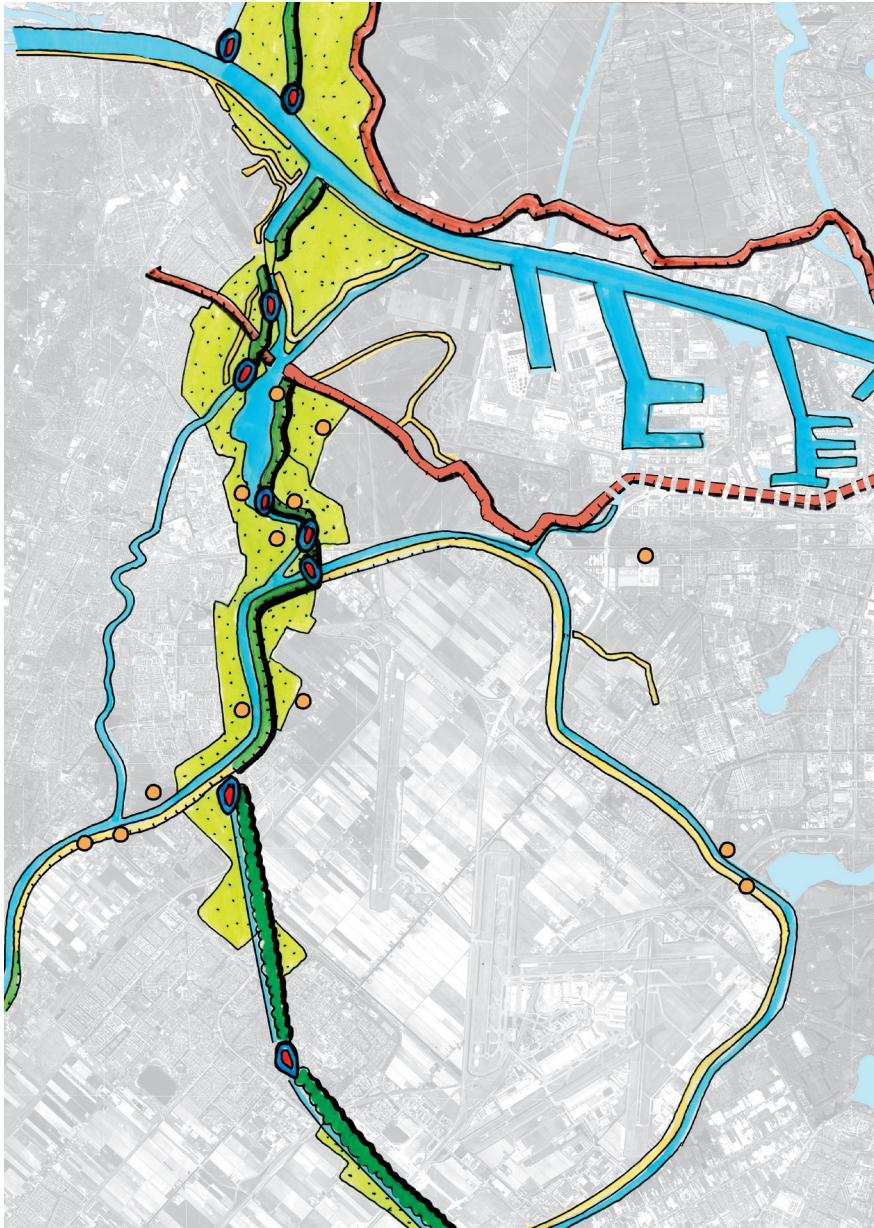
De Zuider IJ-dijk is vanaf de 13^e eeuw aangelegd om het land er achter te beschermen tegen overstromingen door het oude IJ. Sommige delen van de dijk, bijvoorbeeld in de Vereenigde Binnenvoerwateren, zijn min of meer intact gebleven en vormen prominente lijnen in het landschap. Zij zijn belangrijke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

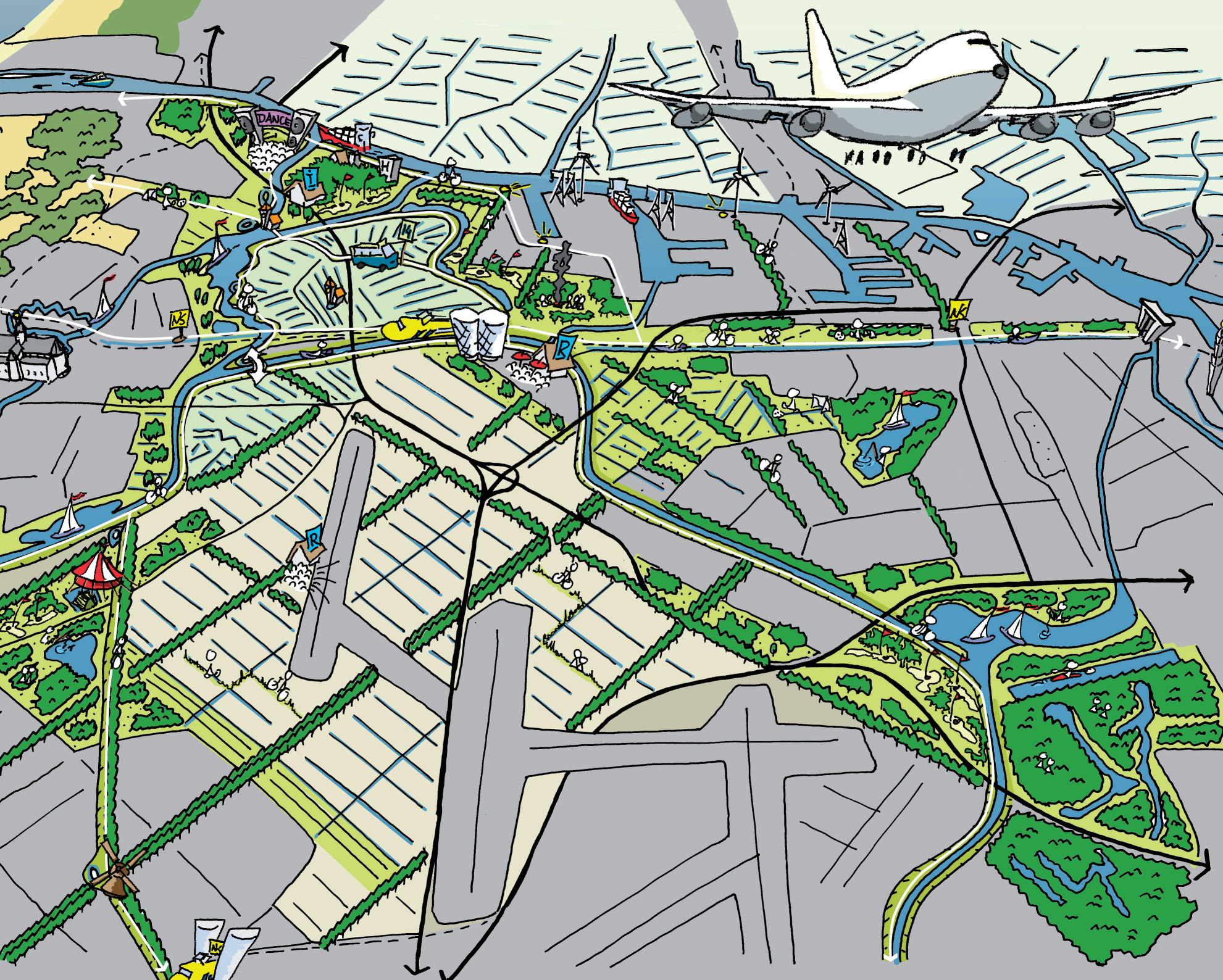




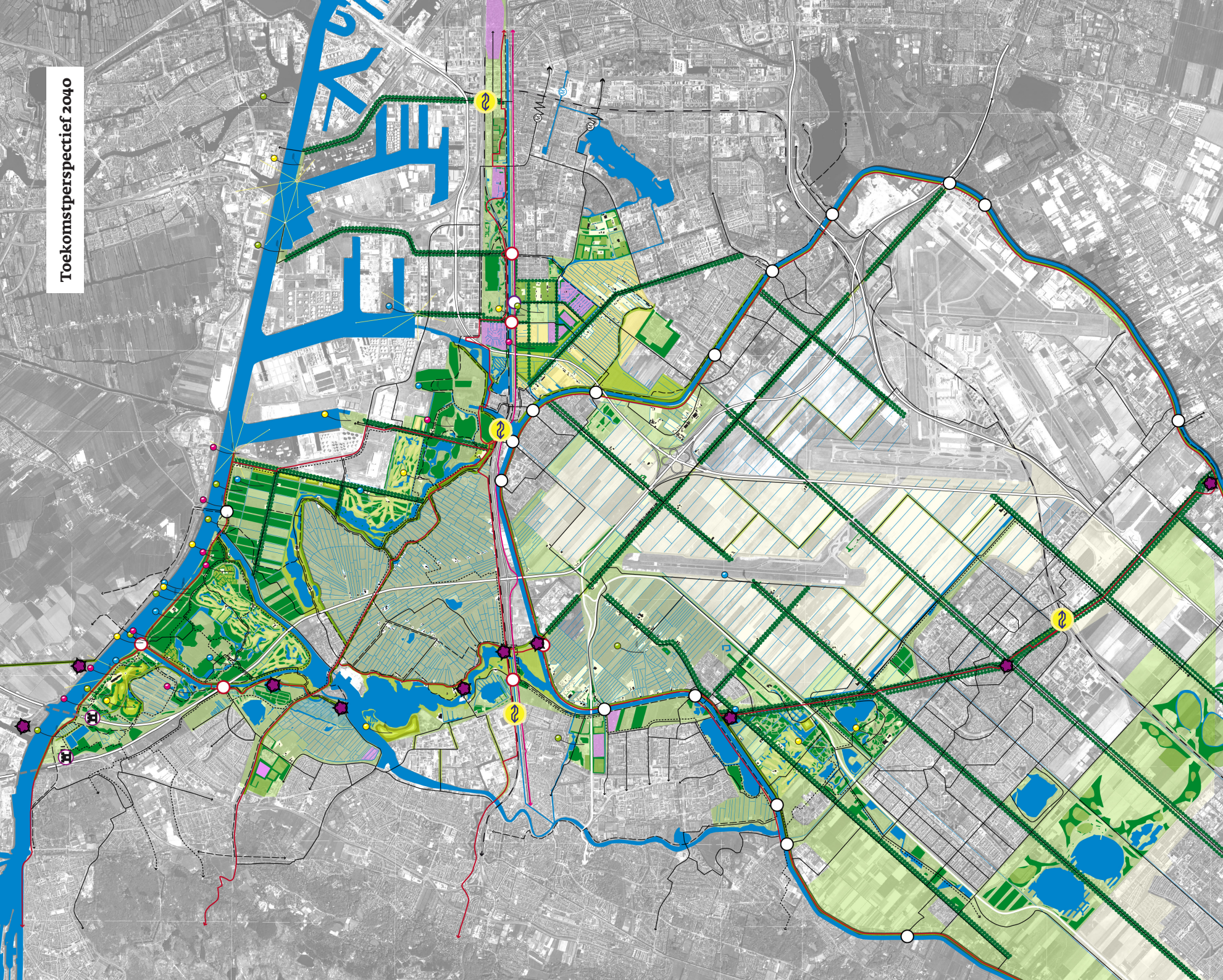
6 Uitwerking deelgebieden

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 gebruiksruidten. Ze geven richting aan ruimtelijke ontwikkelingen en bieden houvast voor sturing van verschillende activiteiten, zowel van overheidspartijen als particulieren. Op de rechterbladzijde staat een impressietekening van het gebruik van de bufferzone in 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.





Toekomstperspectief 2040



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 Spaarnewoude, 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 Spaarnewoude




















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

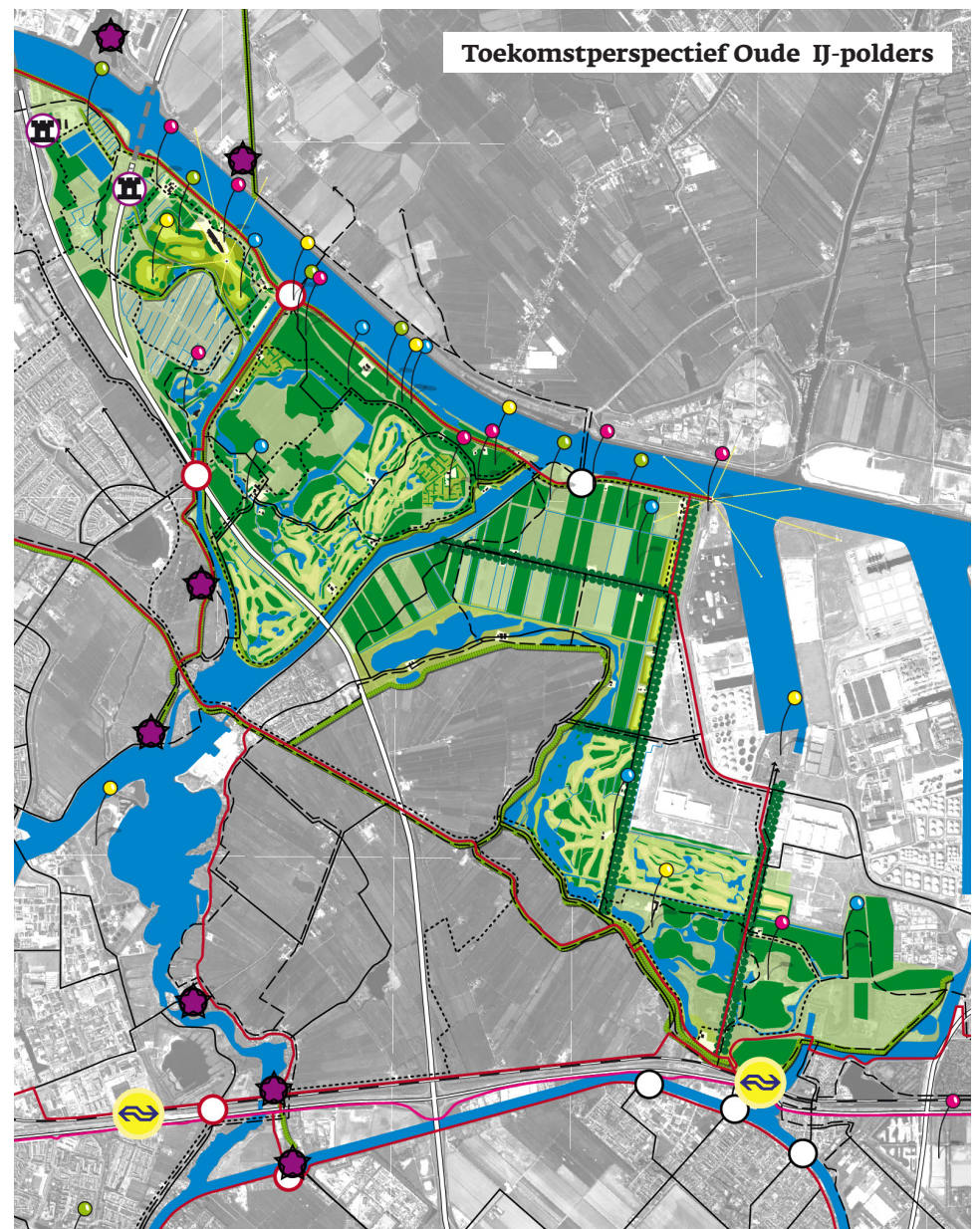
Toekomstperspectief

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.

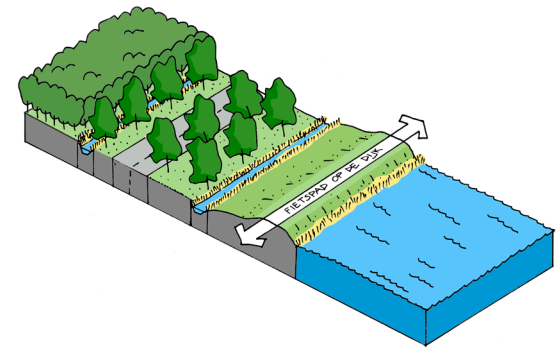
Lange lijnen als verbinding

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

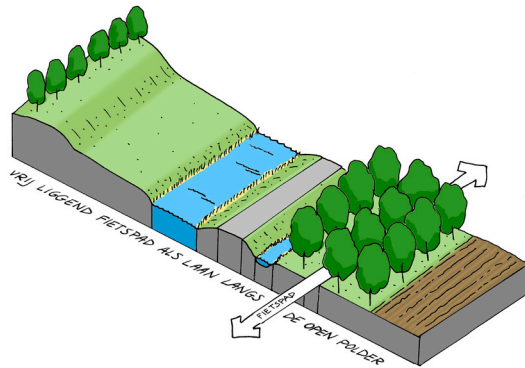
recreatieve rustplekken gemaakt, waar je ook met de auto kunt komen, zoals bij de pont. Van de bestaande mogelijkheden aan het Noordzeekanaal wordt al veel gebruik gemaakt als verblijfplek aan het water. Van belang bij de nieuwe inrichting van de Noordzeekanaalzone is dat het beeld van een continue,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

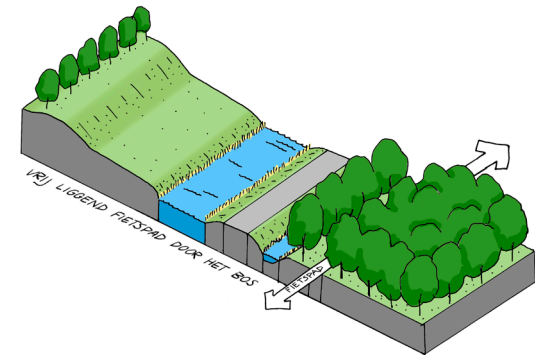
Binnen de droogmakerij van de Houtrakpolder ligt ook een lange verbindende lijn; de Noorderweg. Door deze aan te zetten met laanbeplanting, komt deze lijn prominent in het landschap te liggen, passend bij de identiteit van dit deelgebied. De Noorderweg heeft een verbindende functie tussen de Houtrakpolder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

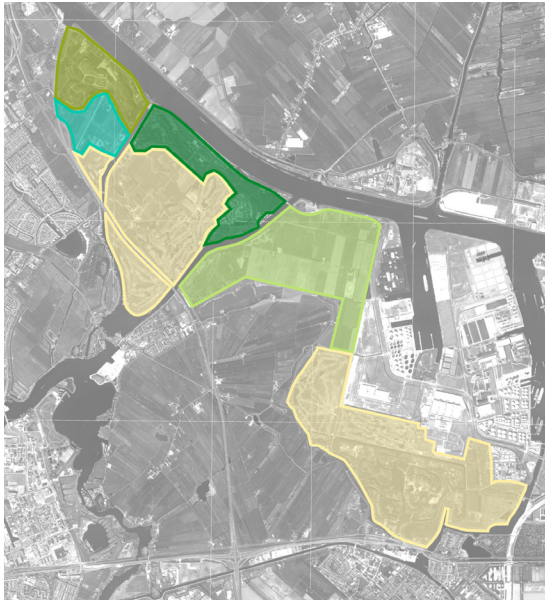
Duidelijke entrees

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 Heuvelland, ruimte voor een (boven) regionale programmering. De beoogde voorzieningen zijn vergelijkbaar met Heuvelland, 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.

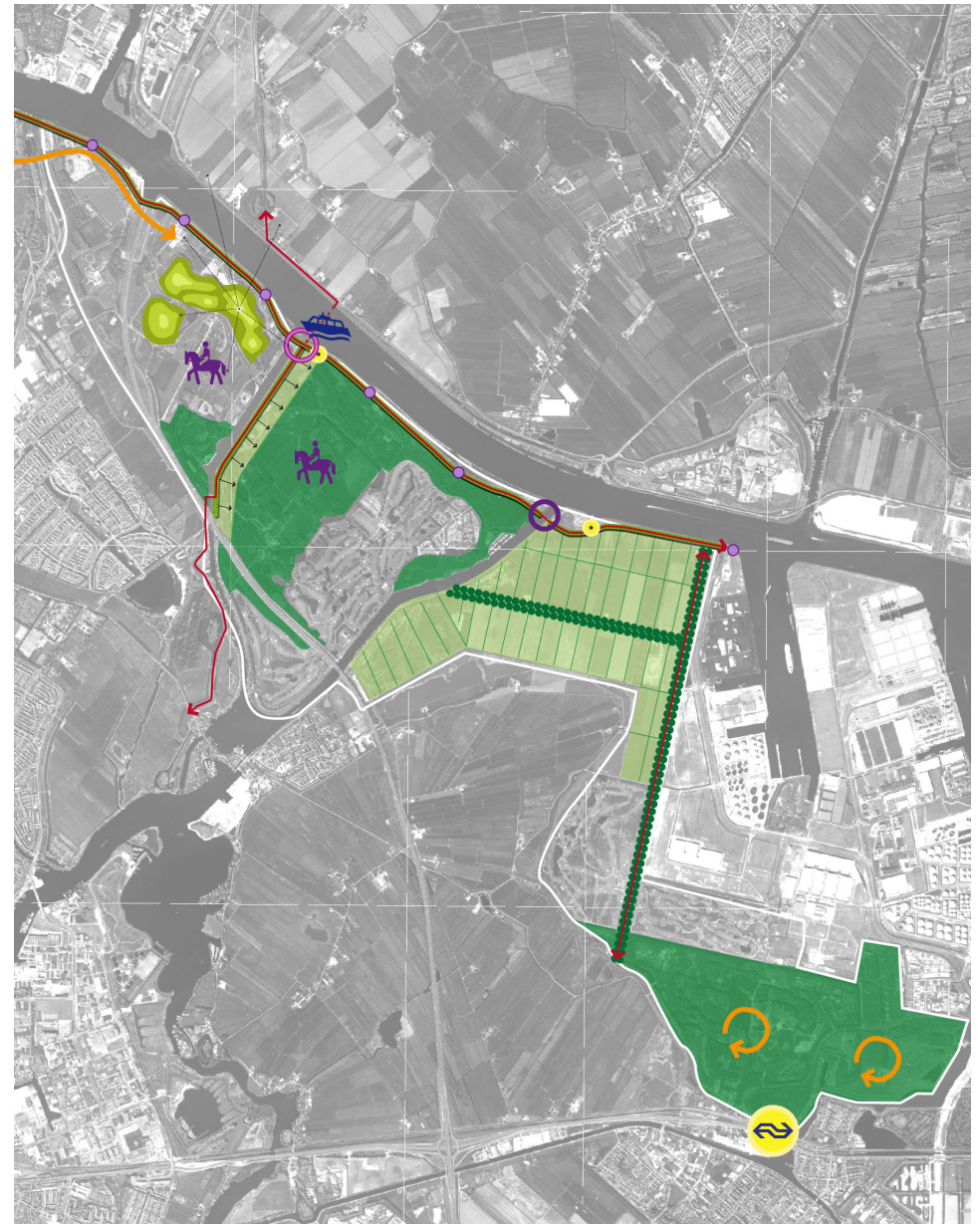


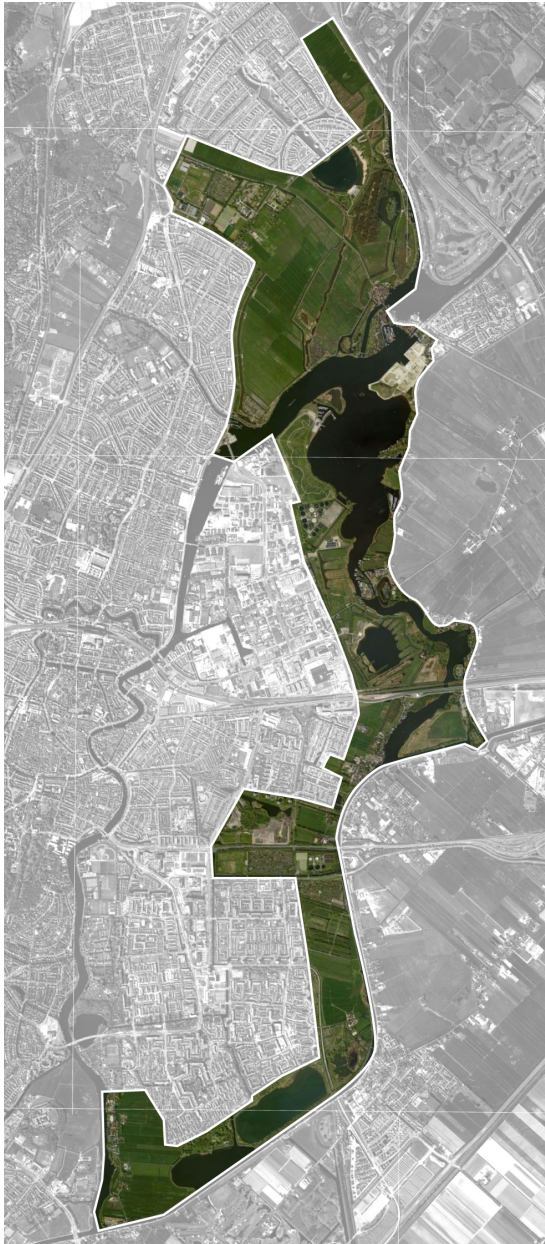
Ontwikkelen van knoop/rustpunten aan het Noordzeekanaal bij de veerponten in combinatie met bushalte en (ov-)fietsverhuur.

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.

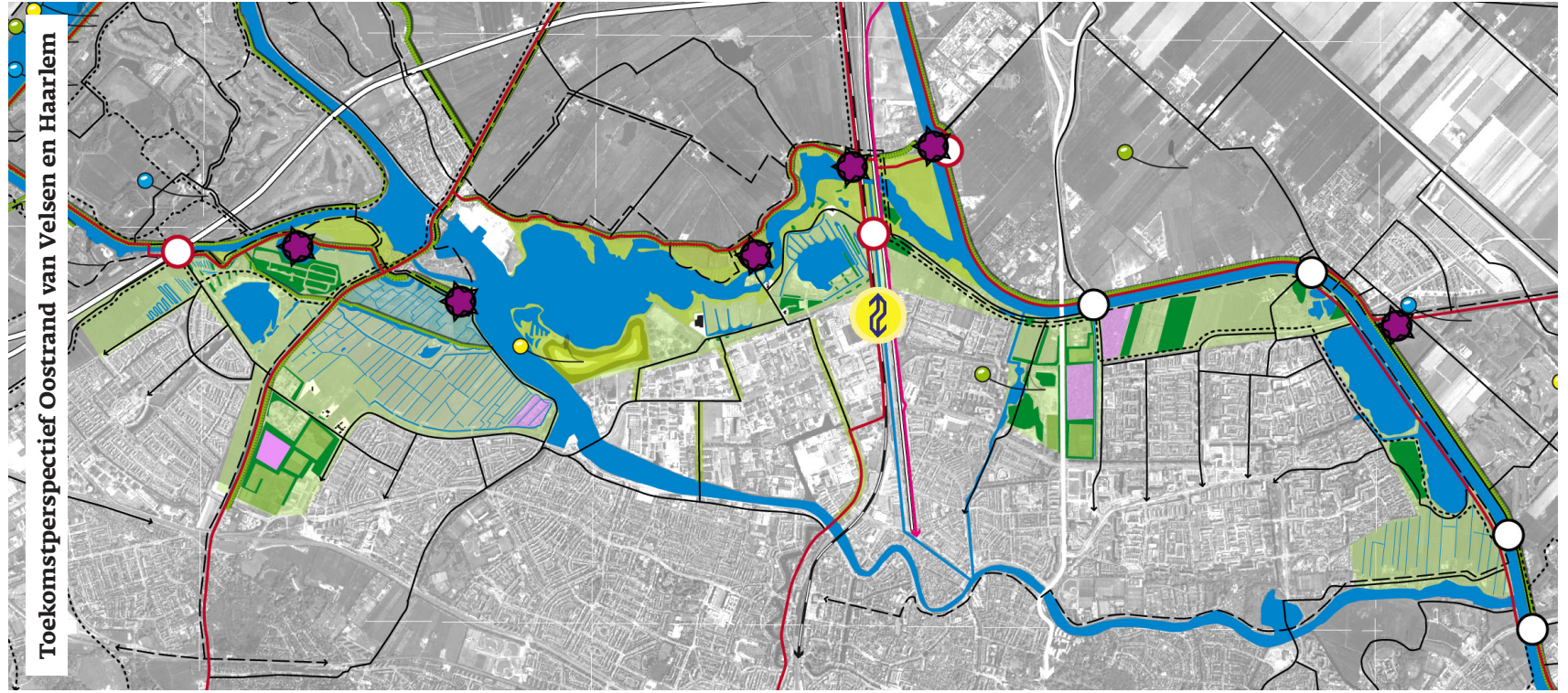
De Mooie Nel en de Liede vormen samen met het Spaarne een sterke waterstructuur met grote recreatieve en ecologische waarden. Het gedeeltelijk open en natte veenpolderlandschap trekt veel weidevogels aan en een deel van het gebied valt onder de ecologische hoofdstructuur.

Toekomstperspectief

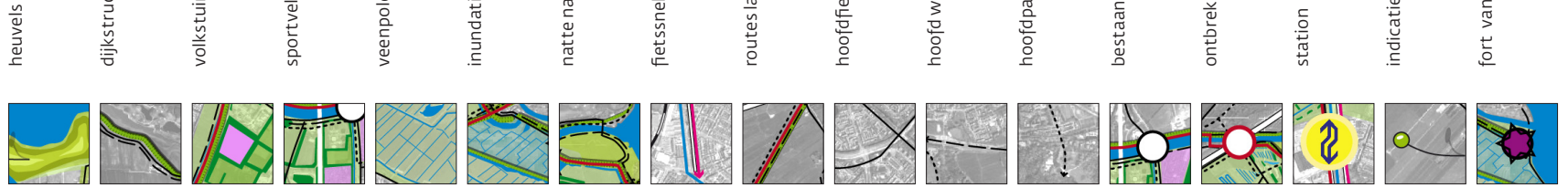
Het toekomstperspectief voor de oostrand van Haarlem en Velsen is een aantrekkelijk recreatief uitloopgebied dichtbij woonwijken. Het gebied vormt de entree voor de bufferzone vanuit Haarlem en Velsen en heeft een typisch Hollands karakter met veel water en weilanden. De Stelling van Amsterdam bepaalt 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

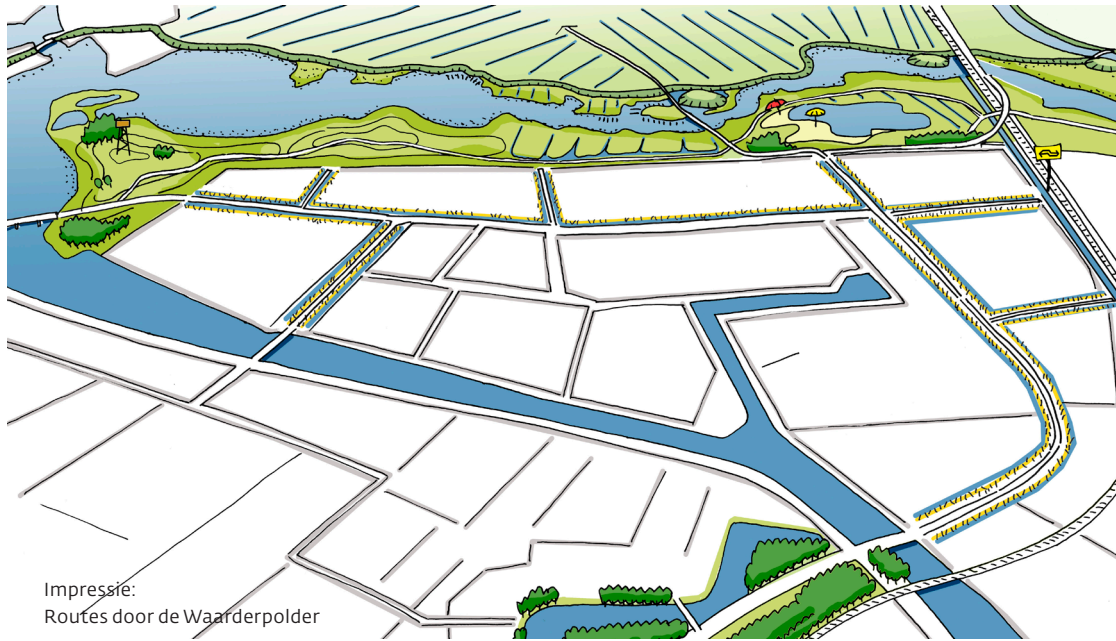
De vele natuurlijke en door mensen gemaakte waterlopen en -plassen, onder andere de Mooie Nel, de Liede en de Ringvaart, vormen de waterstructuur in het landschap van de



Toekomstperspectief Oostrand van Velsen en Haarlem



- heuvels
- dijkstructuur
- volkstuinen
- sportvelden
- veenpolder
- inundatieveld
- natte natuur
- fietsnelweg
- 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 horecagelegenheid Villa Westend en in de toekomst mogelijk een vakantiepark dragen hieraan bij. Door weilanden bij Fort bezuiden Spaarndam enkele malen per jaar tijdelijk te inunderen, kan de werking van de Stelling worden getoond. In de winter kan hier een natuurijsbaan gecreëerd worden en het kan ook bijdragen aan natuurontwikkeling. Het Fort aan de Liede heeft een sleutelpositie als scharnier tussen de stadsrand van Haarlem, de Haarlemmermeer, en de 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.



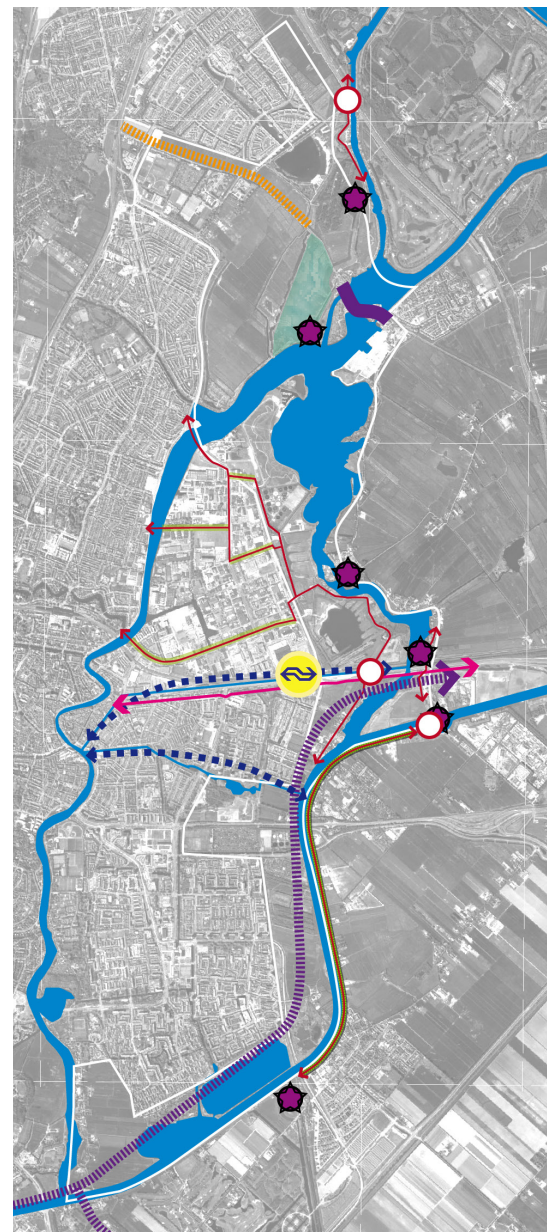
Een paardenroute van de Vereenigde Binnenpolder via de stadsrand van Haarlem naar de binnenduinrand en de Haarlemmermeer maken.



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 A200 en het spoor. Deze veenpolder kan worden gezien als ‘uitgespaard landschap’; het oude cultuurlandschap met pittoreske kerktorens en molens is een eiland van relatieve rust en openheid tussen Amsterdam en Haarlem en heeft daarmee een bijzondere kwaliteit. Het gebied vormt de “stille” kern van de bufferzone en is aantrekkelijk voor fietsers en wandelaars. De polder 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

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.

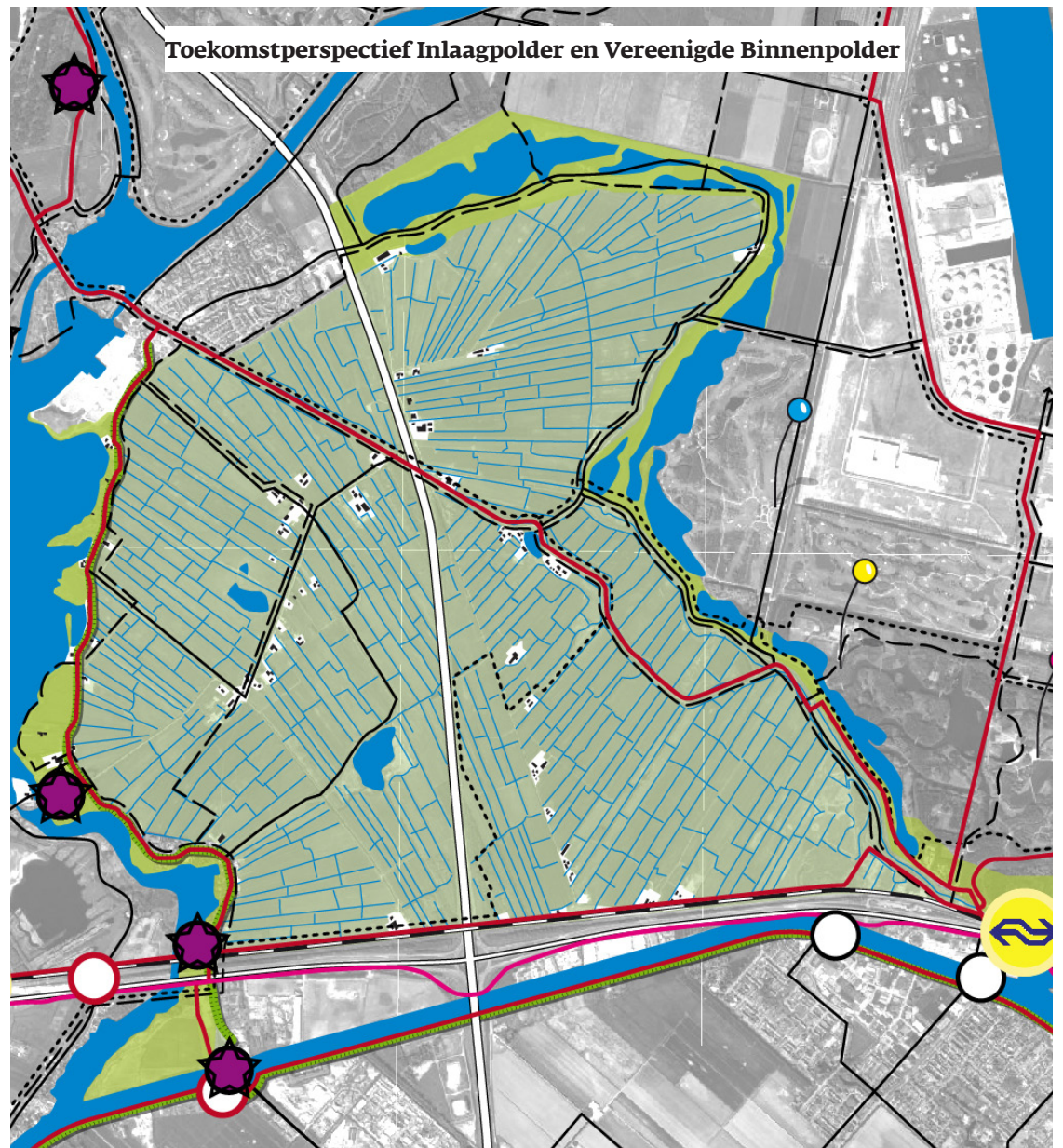


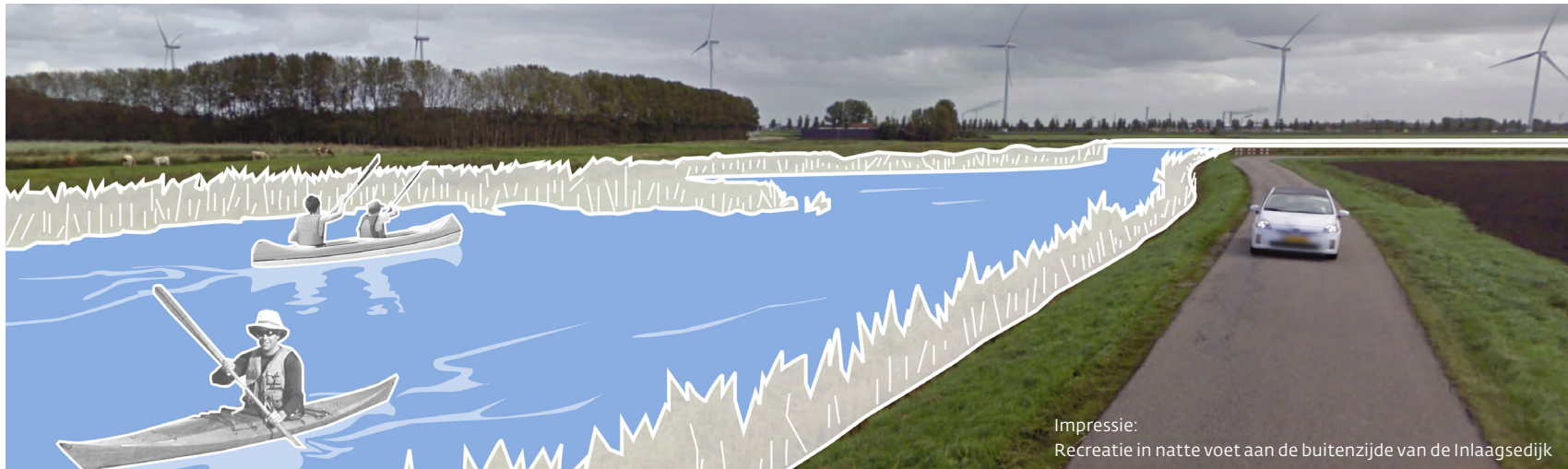
Zicht op Halfweg vanaf de Spaarndammerdijk



Open veenweide polder

-  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 Spaarnadam 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 Verenigde 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 Verenigde 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.



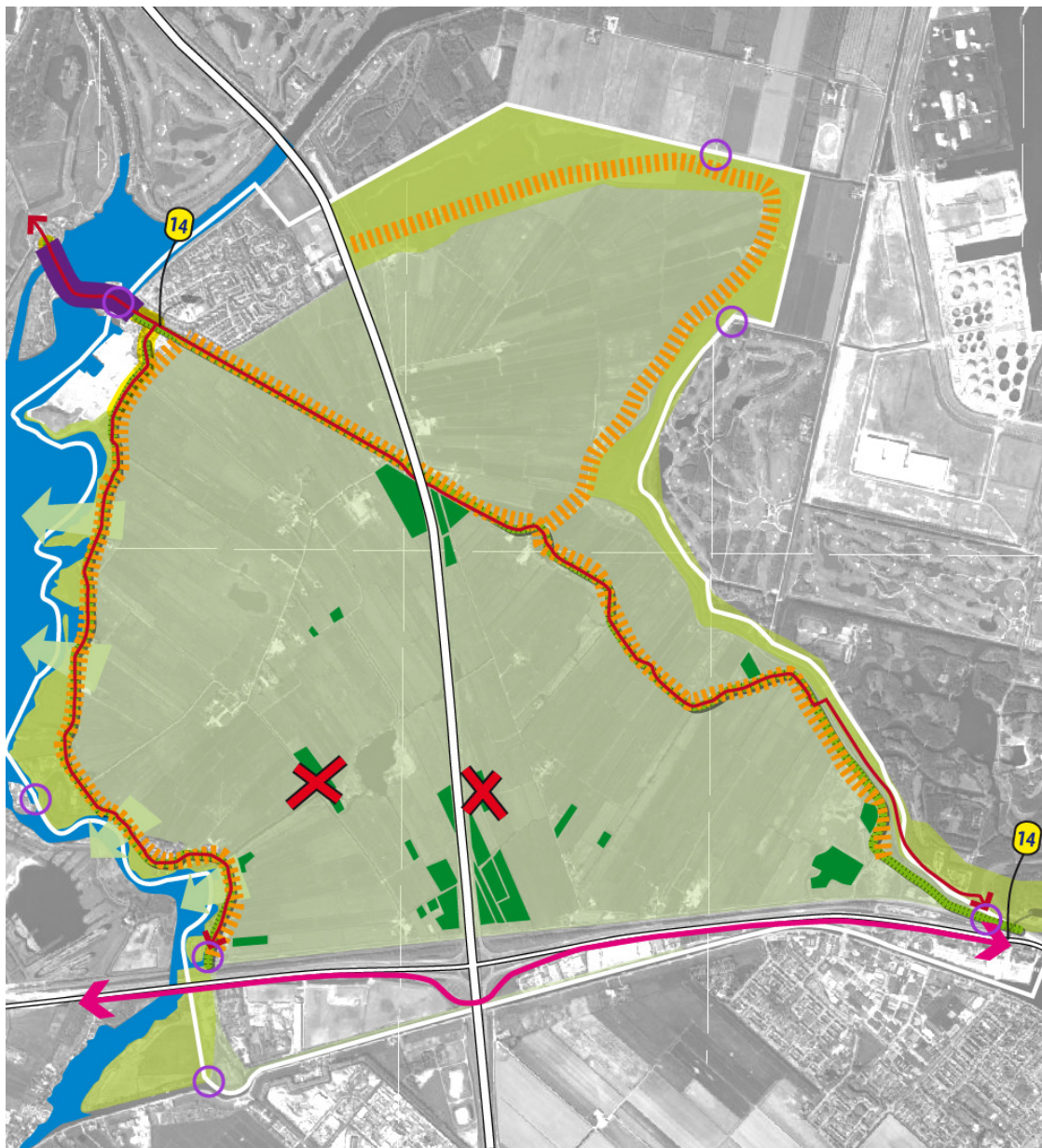
Tunnel onder de snelweg door bij Spaarnwoude



Boerenbedrijf in de Inlaagpolder



Spaarnadammerdijk



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: Osdorpbinnenpolder

Noord, Osdorpbinnenpolder 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 Osdorpbinnenpolder 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 Osdorpbinnenpolder Zuid en Osdorperbovenpolder zijn relatief open en kleinschalig agrarisch gebied. De Osdorpbinnenpolder 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 infrastructuurle 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.

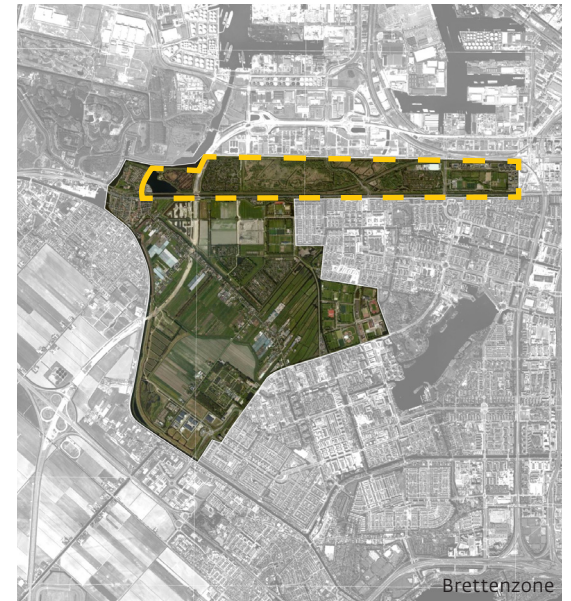
Toekomstperspectief

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

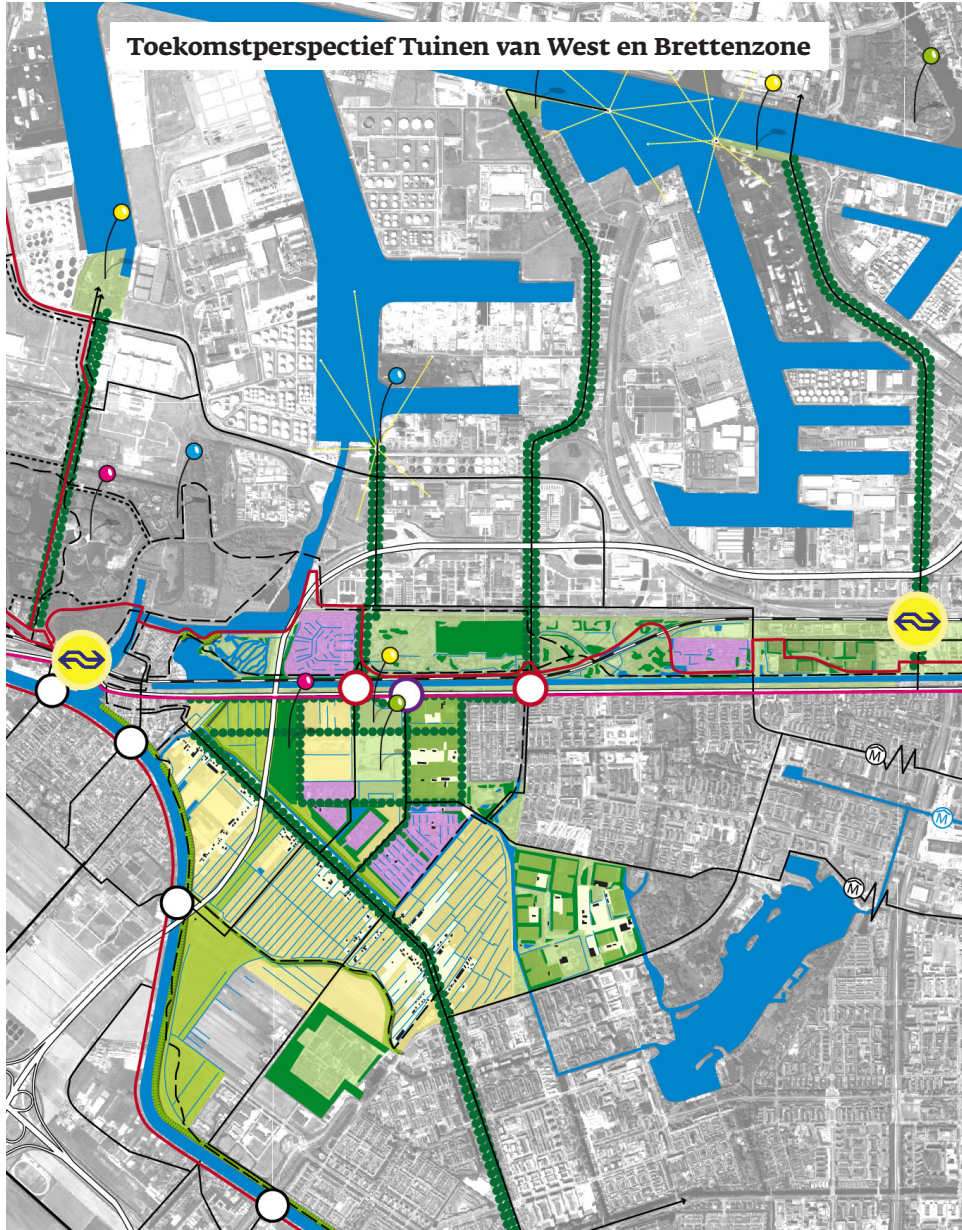
en divers groen gebied in de stadsrand, met ruimte voor sport, recreatie, volkstuinen, stadslandbouw en beleefbare cultuurhistorie. Juist de nabijheid van de stad vormt een belangrijke economische drager.

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 stad en landbouw 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.

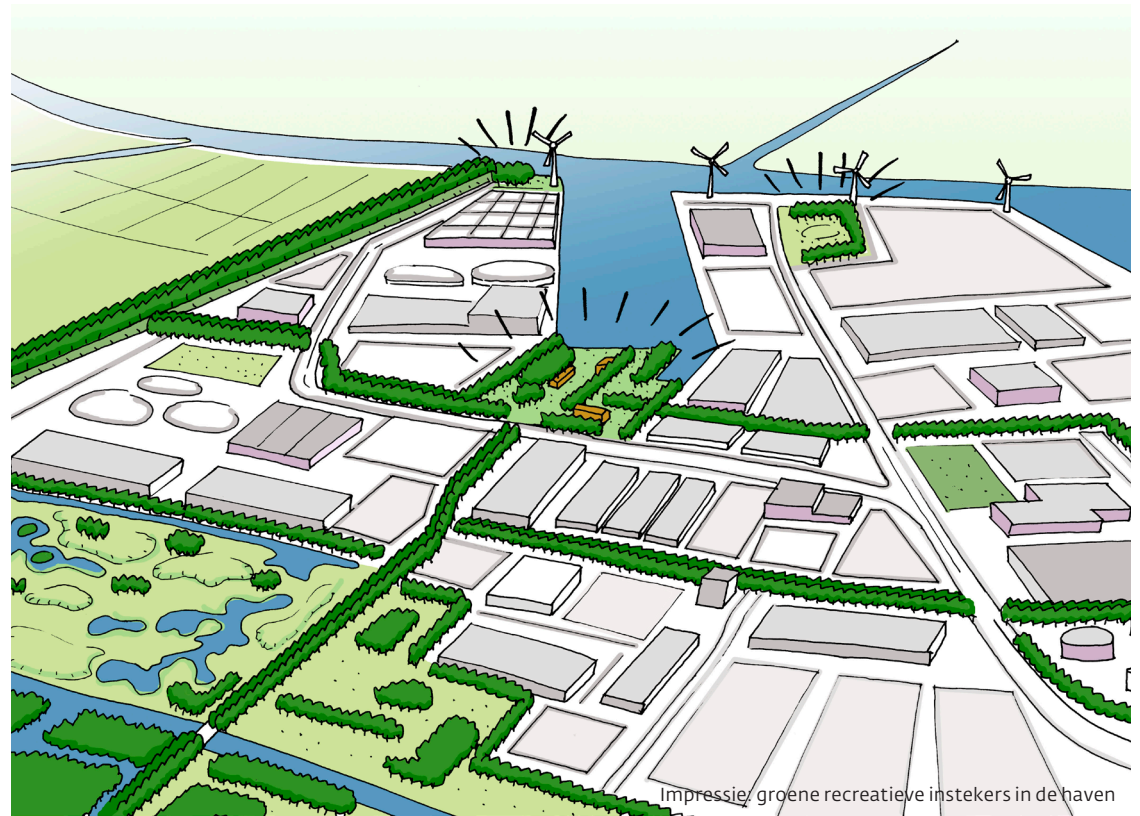
Het toekomstige station Halfweg-Zwanenburg vormt een belangrijk knooppunt in de bufferzone die de verschillende routes en landschappen met elkaar verbindt. De verkeersbundel trekvaart, spoor en Haarlemmerweg (N200) vormt een grote barrière vanuit de Brettenzone richting het zuiden. Op verschillende plekken 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

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

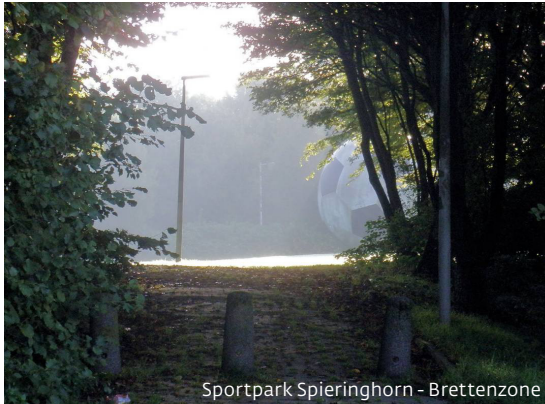


Impressie groene recreatieve instekers in de haven

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.

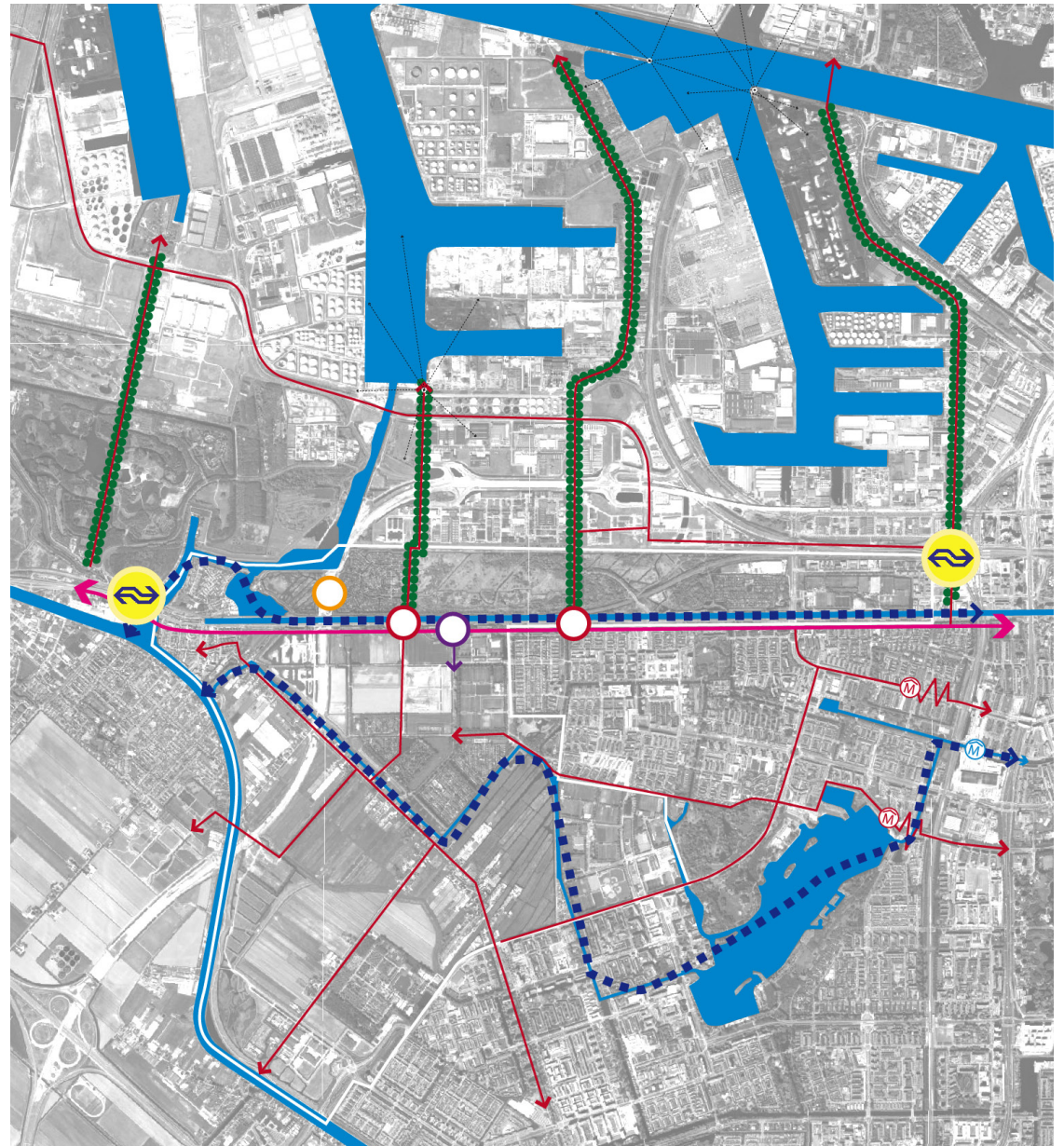
 Aansluiting van de Joris van den Berghweg op de N200.

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

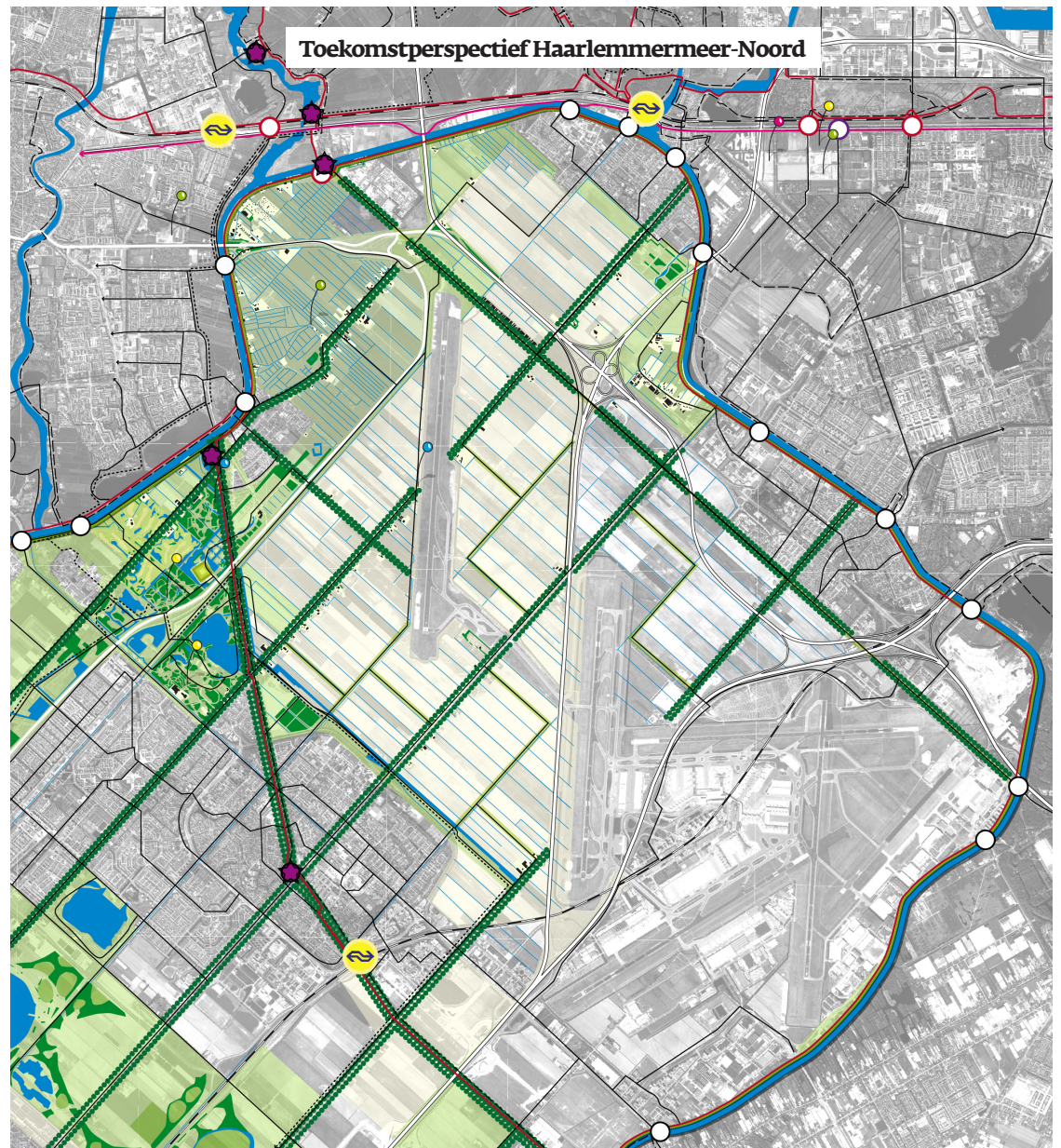
is in de afgelopen decennia ingrijpend veranderd. Schiphol ontwikkelde zich tot een luchthaven met vijf banen en er zijn vele infrastructuurlijnen, bedrijfsterreinen en woonwijken aangelegd. Het gebied rondom de vijfde baan is nog steeds in gebruik voor de akkerbouw. Kenmerkend is hier de grote openheid. 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.

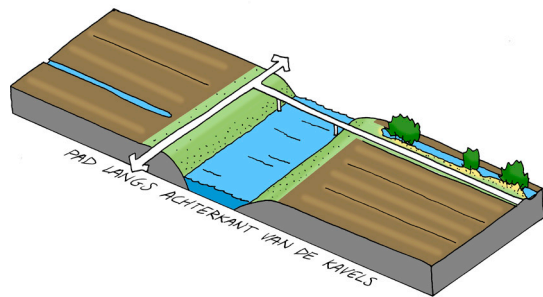
Toekomstperspectief

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

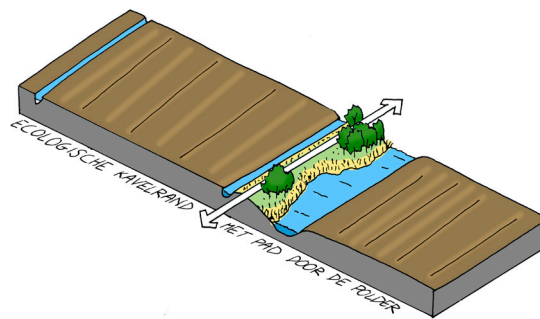


-  laanstructuur
-  dijkstructuur
-  akkerbouw
-  veenweidelandschap
-  routes lange lijnen
-  hoofd fietsroutes
-  hoofd wandelroutes
-  hoofd paardenroutes
-  bestaande fiets overgang/tunnel
-  ontbrekende fiets overgang/tunnel
-  indicatie (recreatieve) ontwikkeling
-  fort van de Stelling van Amsterdam





Profiel:
Fietspad langs de achterkant van de kavels



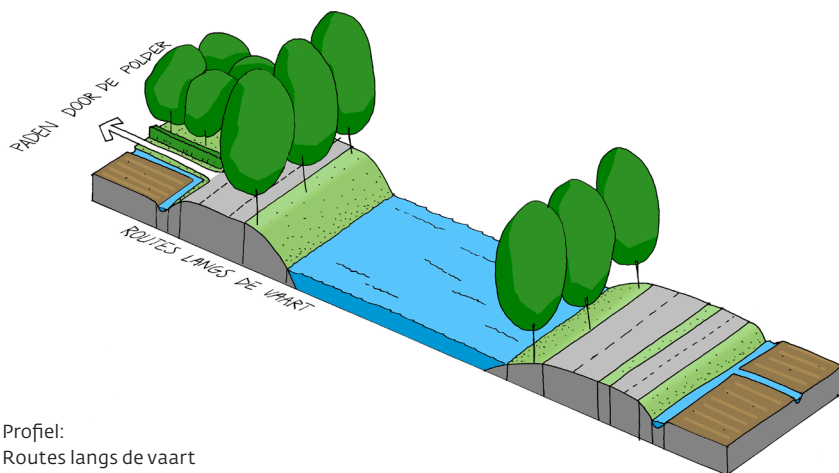
Profiel:
Ecologische kavelrand met fietspad door de polder

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.

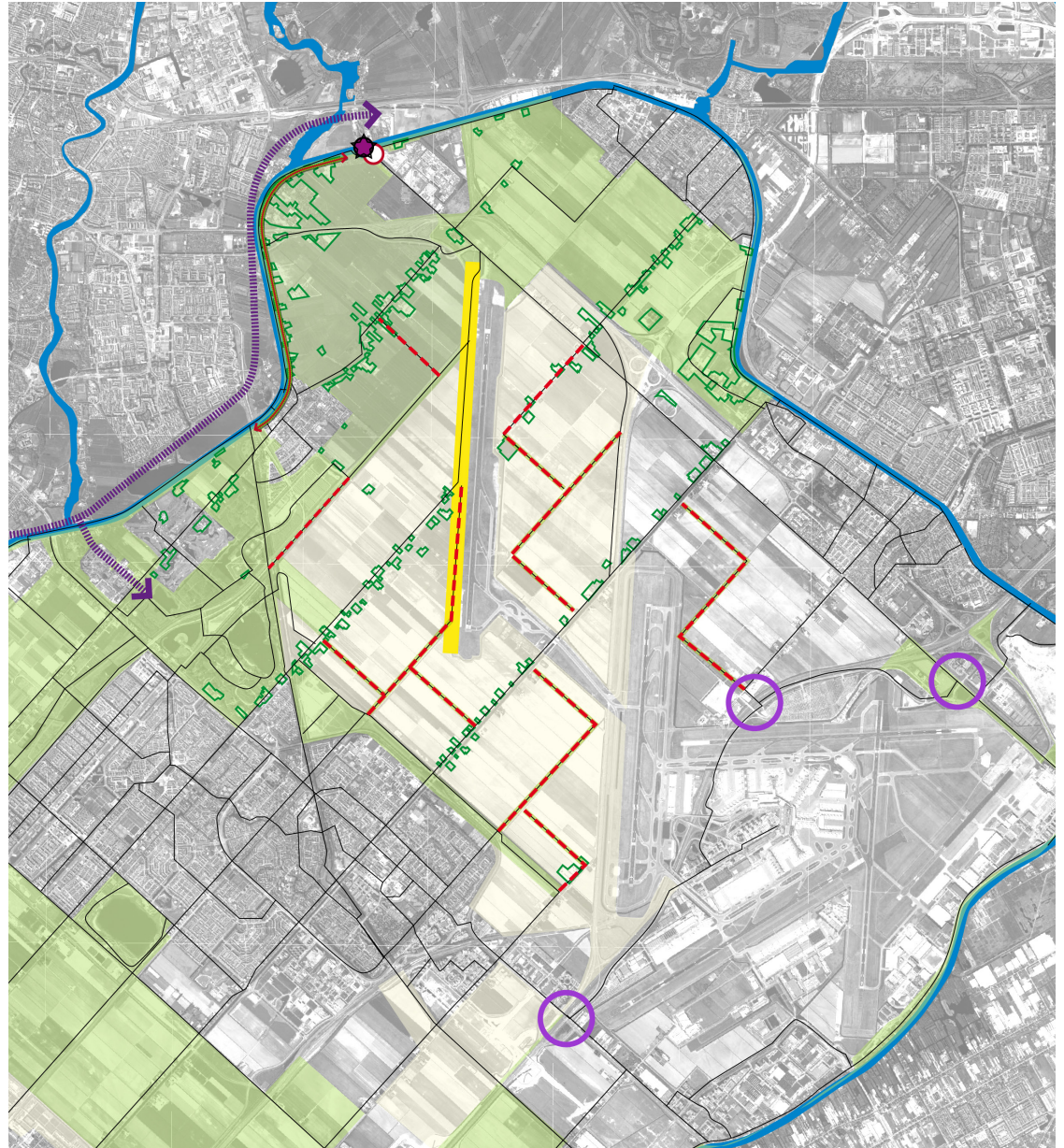
Beste spottersplaats opwaarderen tot attractie met horeca.

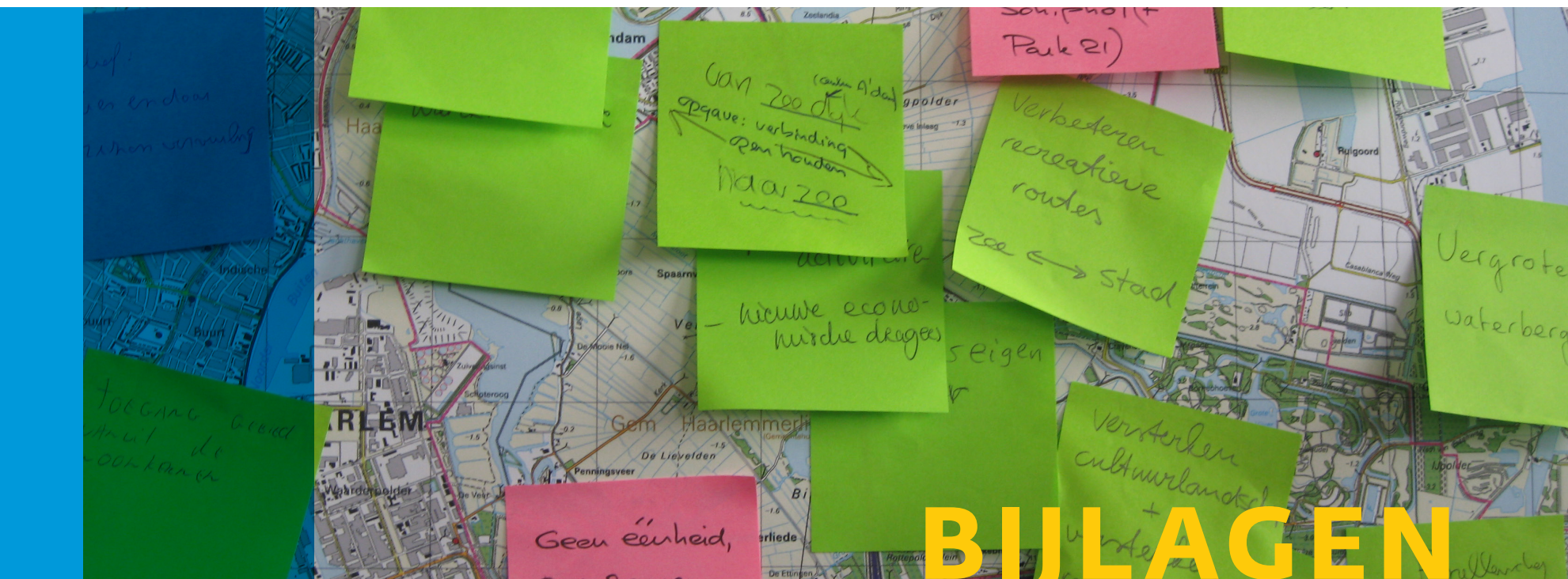


Afstemmen van teelten op het functioneren van Schiphol vanuit een totaalstrategie.



Ontwikkelen van heldere entrees van het Schipholterrein voor langzaam verkeer.





Handwritten notes on a blue sticky paper, partially obscured.

Blank green sticky paper.

Van Zee (naar Alder) opgaaf: verbinding open houden naar Zee

Schipholt (Park 21)

Verbeteren recreatieve routes Zee ↔ Staal

Nieuwe economische deeges

Vergroten waterbera

Locatie goed met de oever

Geen éénheid,

Versterken cultuurlandschap +

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

