



SCHIPHOL DRIEHOEK GEBIEDSVISIE 2040

INTERNATIONALE AMBITIE VOOR EEN DUURZAME
RUIMTELIJK - ECONOMISCHE ONTWIKKELING
eindconcept mei 2010



Voor meer info:
Provincie Noord-Holland
Directie Beleid
Mw. ir. A. Bergsma-Eijsackers (projectleider)
Postbus 3007
2100 DA Haarlem
Bezoekadres: Houtplein 33, Haarlem
eijsackersa@noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland
www.pnh.nl

Gemeente Haarlemmermeer
www.haarlemmermeer.nl

Hoogheemraadschap Rijnland
www.rijnland.org

Rijkswaterstaat, Dienst Noord-Holland
www.rijkswaterstaat.nl

BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling
www.bvr.nl

APPM Management Consultants
www.appm.nl



SCHIPHOL DRIEHOEK

GEBIEDSVISIE 2040

INTERNATIONALE AMBITIE VOOR EEN DUURZAME
RUIMTELIJK - ECONOMISCHE ONTWIKKELING

INHOUDSOPGAVE	
VOORWOORD	05
SAMENVATTING	07
01. INLEIDING	08
02. DE KRACHT, KWALITEITEN EN KANSEN VAN DE SCHIPHOLDRIEHOEK	12
03. DE KANSEN BENUT - TOEKOMSTBEELD VOOR DE SCHIPHOLDRIEHOEK 2040	20
04. OP WEG NAAR REALISATIE - UITWERKING EN OPGAVEN	24
05. DE KORTE TERMIJN - LOPENDE PLANNEN EN MOGELIJKE RISICO'S	46
06. STRATEGIE IN HOOFDLIJNEN - RESERVEREN EN WERKEN AAN CONDITIES	52
07. VERVOLG: ONDERZOEKEN, UITWERKEN EN SAMENWERKEN	58
08. WAT VOORAF GING - SAMENWERKEN AAN GEBIEDSVISIE 2040	62
COLOFON EN OVERZICHT BETROKKENEN	66



De Schipholdriehoek ligt globaal tussen de A4, de A5 en de Schipholweg. Het gebied is ongeveer 700 ha groot. Het is momenteel grotendeels open polderland, met volop ruimte voor de ontwikkeling van rode, groen-blauwe en infrastructurele functies. Het is het laatste ontwikkelgebied in de Metropoolregio Amsterdam, van een dergelijk formaat in de directe nabijheid van Schiphol-centrum.

Strategisch reserveren, zorgvuldig laten rijpen

Soms moet je durven besluiten om zaken *niet* te doen. Doelbewust in een gebied niet al op korte termijn bouwen en ontwikkelen, maar vanuit een lange termijn visie juist strategisch reserveren en het gebied zorgvuldig voorbereiden op de toekomst. Want soms heb je een gebied dat uitzicht geeft op veel grotere mogelijkheden dan de korte termijn winst die voor het grijpen ligt. De Schipholdriehoek is zo'n uniek gebied. Want wat hier nú kan, kan elders ook wel. Maar wat juist hier in de toekomst mogelijk is, kan straks nergens anders meer. Wel moet je nu starten om het gebied klaar te maken voor die toekomst en te zorgen voor de juiste condities om te komen tot deze hoogwaardige ontwikkeling.

De betrokken overheden en gezamenlijke grondeigenaren komen tot die conclusie in de Gebiedsvisie Schipholdriehoek 2040. De Schipholdriehoek kan zich namelijk tussen pakweg 2020 en 2040 ontwikkelen tot een gebied van internationale ruimtelijke en economische betekenis, met een gemengd stedelijke ontwikkeling en mens- en kennisgerichte functies. De bijzondere ligging maakt dat mogelijk, de situering direct bij de luchthaven én op de as Schiphol - Amsterdam/Zuidas - Almere. Tegelijk kan de Schipholdriehoek een sterke groen-blauwe schakel vormen in de regio. Een groene versterking waar de Metropoolregio behoefte aan heeft en die tegelijkertijd de vestigings- en gebruikswaarde van het gebied verhoogt.

Zorgvuldige strategie om de potenties te verzilveren

Werkelijk hoogwaardig ontwikkelen is op dit moment nog niet mogelijk. Sterker nog; binnen de regionale marktverhoudingen is een al te hoge ambitie in de Schipholdriehoek op dit moment nog niet wenselijk in verband met ontwikkelingen elders in de regio en de economische situatie. Maar in toekomst ligt dat anders; dan kunnen hier internationale ambities worden verwezenlijkt. Als we het gebied durven laten rijpen.

Gezamenlijke visie, door overheid en markt samen

In een voor dit gebied unieke samenwerking en open planproces hebben de betrokken publieke en private partijen de Gebiedsvisie Schipholdriehoek 2040 opgesteld. Die getoonde brede samenwerkingsbereidheid is een eerste stap in een proces om tot succesvolle uitvoering van het gewenste toekomstbeeld op de langere termijn te komen.

Kortom: met visie naar de toekomst

Met deze Gebiedsvisie 2040 leggen de gezamenlijke partijen de basis om sturing te geven aan de ontwikkelingen in de Schipholdriehoek voor de korte maar bovenal de (middel-)lange termijn. De gebiedsvisie vormt daarmee input voor gemeenten en provincie om de planologische kaders op orde te brengen. Op weg naar de verwezenlijking van de grootse kansen in de Schipholdriehoek.

Infrastructuur

- Snelweg A4 - A10 internationale as
- Overige hoofdwegen
- Spoorwegen
- OV-SAAL voorkeustracé doortrekken Noord-Zuid metrolijn
- Halte
- Zoekgebied halte
- Onderzoek naar alternatief tracé OV-SAAL Oost-West metrolijn
- HOV - bus
- Langzaam verkeer routes

Programma

- ACT logistiek centrum
- Schiphol internationale luchthaven
- Schipholdriehoek internationale ontwikkeling
- Schiphol 2e terminal
- Masterplan Badhoevedorp
- Campus Nieuwe Meer
- Zuidas
- Kantoren- / bedrijvenlocatie
- Centrum Amsterdam
- Bebouwing

Landschap

- Water
- Natuur- en recreatiegebieden
- Indicatie groen / blauwe structuur Schipholdriehoek



Visiekaart Schipholdriehoek 2040

Uitzicht op een duurzame ontwikkeling van internationale allure

Ligging met internationale kansen, gemengd stedelijk gebied en groen-blauwe schakel

In de noordwestelijke oksel van Schiphol ligt de Schipholdriehoek. Vlakbij Amsterdam, bijna bovenop de luchthaven, tussen de snelwegen A4, A5 en A9. Het gebied bezet daarmee een unieke en strategische plek in de Metropoolregio Amsterdam, als schakel op de lijn Schiphol - Amsterdam/Zuidas - Almere en als schakel tussen de omliggende regionale groene landschappen. In deze nu nog overwegend lege polder kan - op langere termijn - een uitzonderlijk stedelijk gebied met een hoge ambitie worden ontwikkeld. Met name dankzij de beschikbare ruimte in combinatie met de ligging heeft dit gebied immers veel grotere potenties dan andere ontwikkellocaties. De Schipholdriehoek van de toekomst heeft een internationale economische aantrekkingskracht: een uitstekend bereikbaar gemengd en compact hoogwaardig stedelijk gebied, met functies gericht op ontmoeten en verbinden in een groen-blauwe setting.

Hoogwaardig openbaar vervoer, mensgericht programma

Het op termijn voorziene hoogwaardige openbaar vervoer, met name de OV SAAL-lijn vanaf Schiphol naar Amsterdam, Almere en Lelystad is van doorslaggevende betekenis voor de ontwikkeling van de Schipholdriehoek. De omgeving van de haltes en zeker ook van de mogelijke tweede luchthaventerminal vormen vestigingslocaties voor een intensief internationaal georiënteerd programma.

Voor de toekomstige Schipholdriehoek wordt gedacht aan mensgerichte functies en bedrijvigheid, die zowel mondiaal als nationaal en regionaal georiënteerd zijn. Kennisuitwisseling, innovatie,

functies waarbij ontmoeten en verbinden centraal staan. Ook aan de mogelijk toegewezen Olympische Spelen kan ruimte worden geboden. De Schipholdriehoek wordt bij dit alles ontwikkeld vanuit duurzaamheid in ruimtelijke kwaliteit, ruimtegebruik en klimaatbestendigheid.

Nu reserveren en voorbereiden

De uiteindelijk ontwikkeling van de Schipholdriehoek zal pas op langere termijn moeten en kunnen plaatsvinden. Intussen liggen er al verscheidene concrete plannen voor het gebied, onder meer naar aanleiding van de omlegging van de A9 en het Masterplan Badhoevedorp. Die plannen stroken niet op alle onderdelen met de hoge ambities voor de langere termijn. Een verdere stapsgewijze invulling van het gebied, die niet in samenhang is met het toekomstbeeld 2040 willen we voorkomen. Daarom is een strategische reservering nodig, een besluit om niet nu al onomkeerbare ontwikkelingen toe te laten - met het oog op de ambitieuze maar realistische toekomst. Een strategische reservering betekent niet dat er niets gedaan wordt. Het gebied moet worden voorbereid op het kansrijke toekomstbeeld. Onder meer door in hoogwaardig openbaar vervoer te investeren, zorg te dragen voor tracéreserveringen en door het landschap te versterken. (Tijdelijke) ontwikkelingen die passen in de hoogwaardige lange termijn-ambitie voor het gebied, kunnen het gebied op de kaart zetten. Daarnaast is verdergaand onderzoek wenselijk naar het ruimtelijke economisch profiel en duurzaamheidsambities. Ook moeten de noodzakelijke planologische stappen worden gezet; de gebiedsvisie biedt het kader voor die besluiten.

01

Inleiding



Noodzaak samenhangende visie

Vanuit verschillende invalshoeken bestaat de behoefte om de Schipholdriehoek op termijn tot ontwikkeling te brengen. Dit vraagt om een samenhangende visie op het gebied. De belangrijkste aanleidingen zijn de aangekondigde uitwerking van het gebied in de provinciale structuurvisie, de omlegging van de A9 en het daaraan gerelateerde masterplan Badhoevedorp van de gemeente Haarlemmermeer. Ook projecten ter versterking van de groenblauwe structuur, het belang van een goede infrastructuur, initiatieven van tal van grondeigenaren-ontwikkelaars om hun bezit in de Schipholdriehoek tot ontwikkeling te brengen, de nabijheid en toekomstige ontwikkeling van Schiphol en de positionering in de Metropoolregio Amsterdam vragen om een integrale visie. Een visie die ervoor zorgt dat ontwikkelingen in de Schipholdriehoek bijdragen aan de metropolitane strategie van de Metropoolregio Amsterdam.



bron: Vista / APPM

De opgave in de Schipholdriehoek is uniek in zijn complexiteit en omvang. Dat komt onder meer door de lange looptijd van de beoogde ontwikkeling en het feit dat de visie een relatief groot gebied bestrijkt op een strategische locatie in de Metropoolregio. Belangen spelen op lokaal, regionaal en nationaal niveau. Ook de betrokkenheid van meerdere publieke, private en maatschappelijke partijen, deels met een overeenkomstig belang, deels met een strijdig belang, draagt bij aan de complexiteit. Voorkomen moet worden dat de verschillende initiatieven elkaar beconcurreren in plaats van versterken en kansen gemist worden om het potentieel van het gebied optimaal tot uitdrukking te laten komen.

Doel van de gebiedsvisie

Het doel van de gebiedsvisie is om over een termijn 2010-2040 haalbare en gedragen ambities en ontwikkelrichting voor de Schipholdriehoek te formuleren. Om belanghebbende partijen te inspireren tot het uitwerken en uitvoeren van integrale plannen en om een bestuurlijk afstemmingskader te vormen voor lopende en te starten initiatieven in het plangebied. Op basis van de gebiedsvisie en de bijbehorende strategie kunnen afspraken worden gemaakt en vervolggaven worden gedefinieerd.

De gebiedsvisie bouwt voort

De gebiedsvisie Schipholdriehoek 2040 is de volgende stap om te komen tot ontwikkeling van de Schipholdriehoek, na het Publiek Kader Schipholdriehoek (vastgesteld door GS in april 2009) en het 'Basisdocument Richting geven aan ontwikkeling'. Het bouwt tevens voort op eerdere beleidsstukken zoals de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (2009)

Ruimtelijk Economische Visie Schiphol 2009 – 2030

Vanaf de jaren tachtig was de mainportstrategie leidend voor Schiphol. Hierbij stond de ontwikkeling van de luchtvaart en het netwerk van verbindingen centraal. In de REVS 2009-2030 is de mainportstrategie onderdeel geworden van de bredere metropolitane strategie. In de metropolitane strategie gaat het om een grotere samenhang binnen de metropoolregio, met de voordelen die dit biedt wat betreft schaal en diversiteit. Hierin staat de wisselwerking tussen Schiphol, de Schipholregio en haar grootstedelijke omgeving centraal. Het gaat niet meer alleen om de kwaliteit van de luchthaven en het netwerk, maar ook om een hoogwaardige omgeving, met goed bereikbare en diverse vestigingsmilieus. Zo kunnen luchthaven en stad elkaar versterken en kunnen de economische voordelen die deze combinatie biedt, optimaal benut worden. Bijvoorbeeld door het versterken van de regio als Origin-Destination-locatie via vestiging van nieuwe internationale bedrijven.

De REVS gaat uit van twee ruimtelijke ontwikkel-assen: de kennis- en dienstenas (A4-A10-A2) en de logistieke as (A4-A5-Westrandweg). De kennis- en dienstenas, vanaf de Zuidas via Schiphol-centrum naar Hoofddorp/Beukenhorst, wordt in de visie van de REVS de *Amsterdam-airport corridor*. De REVS gaat uit van een samenhangende ontwikkeling in deze *airport corridor* als onderdeel van de metropoolregio, in plaats van geïsoleerde ontwikkeling van terreinen. De nadruk ligt hierbij op de ontwikkeling van economische hoogstaande clusters en daarop afgestemde vestigingsmilieus. Door de specifieke kleuring van deze vestigingsmilieus, mede op basis van de marktvrage, worden bedrijven gestimuleerd zich in een bepaald gebied te vestigen. De eerdere afspraken over beperking van kantoorontwikkeling om een overaanbod te voorkomen blijven van kracht. De metropoolregio en de Schipholregio kunnen een gevarieerd palet van vestigingsmilieus aanbieden.

02



De kracht, kwaliteiten en kansen van de Schipholdriehoek

De Schipholdriehoek biedt de kans de internationale concurrentiepositie van regio en Randstad te versterken. Die kracht ligt vooral in de centrale metropolitane ligging, de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven Schiphol en de uitstekende bereikbaarheid. Daarbij is het een belangrijke schakel in de relatie tussen stad en de luchthaven: de *airport corridor*. Bovendien heeft de Schipholdriehoek nog ruimte voor ontwikkelingen - Schiphol heeft in deze 'laatste taartpunt van de luchthaven' al ruimte gereserveerd voor een mogelijke tweede terminal.



Sterke ligging: onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam

In de internationale economie blijkt concurrentiekracht met name te komen vanuit succesvolle regio's, niet zozeer van landen als geheel, of afzonderlijke steden. De Metropoolregio Amsterdam, de economische motor van het land, is belangrijk voor het versterken van de internationale concurrentiepositie van Nederland. Met de metropolitane strategie wordt de Metropoolregio verder versterkt als internationaal concurrerende regio: als een metropool die attractief is wat betreft - economie, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, woon- en leefklimaat en landschap. De Schipholdriehoek kan hier aan bijdragen door eigen, specifieke kwaliteiten te bieden die de Metropoolregio nog niet of onvoldoende verschaft.



Strategische ligging in de Randstad, onderdeel van Metropoolregio Amsterdam



Metropoolregio Amsterdam

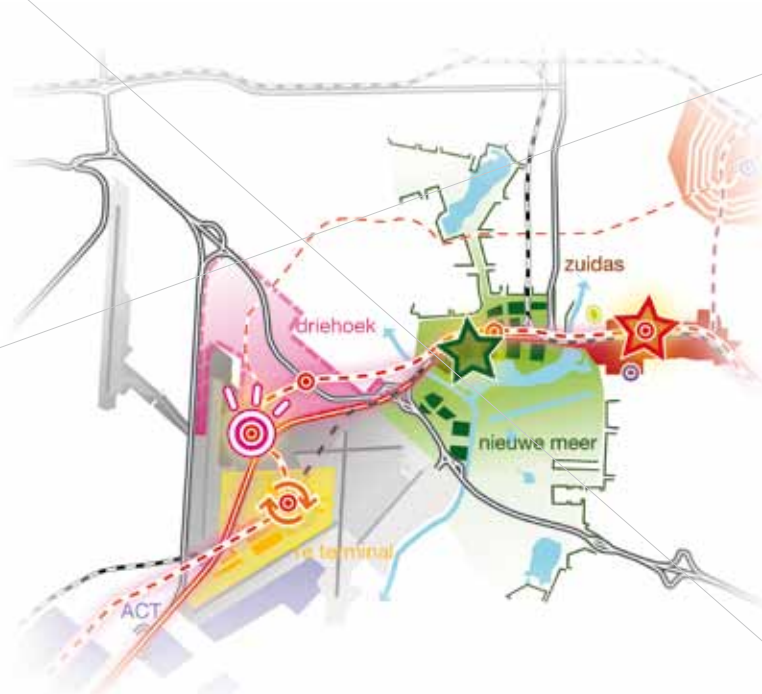
De 'Metropoolregio Amsterdam' is de naam waaronder de regionale en lokale overheden in het noordelijke deel van de Randstad samenwerken. Het is een vervolg op het Noordvleugeloverleg en bouwt voort op de Toekomstvisie Noordvleugel 2040. Onder de metropoolvlag maken de regionale partners afspraken over woningbouw, werkgelegenheid, infrastructuur en landschap. Door op deze terreinen afspraken te maken, bundelen de partijen hun krachten om van de Metropoolregio Amsterdam een internationaal concurrerende regio te maken. Onder andere in de Gebiedsagenda Noordwest Nederland (september 2009) is de uitdaging voor de metropoolregio Amsterdam verwoord.

Visie en ambitie

'Centrale ambitie van de Randstad vormt het versterken van de internationale concurrentiepositie.' ... 'Dankzij de internationale luchthaven met een wereldwijd vertakt netwerk, de moderne zeehaven, één van de grootste internetknopen ter wereld en een sterke kenniseconomie is de Metropoolregio uitstekend ontsloten. De kracht ligt met name in de diversiteit van de internationaal sterke clusters. Denk aan combinaties als Schiphol met de Zuidas en Greenport, het complex van haven- en metaalbedrijven in de IJmond en de vele creatieve en technologische bedrijven. Van oudsher is de Metropoolregio bovendien sterk in zakelijke dienstverlening.'

Uitdaging

'Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de ruimtelijke ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam woon- en leefmilieu, waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen en willen verblijven. Behalve de zorg voor een passend woonaanbod voor zowel huidige als toekomstige inwoners, wordt ingezet op het realiseren van een excellent vestigingsklimaat dat kan concurreren met andere Europese Metropolen.' ... 'Verder is de strategie gericht op bundeling van verstedelijking op de as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere-Lelystad en langs IJ en Zaan. Hier liggen niet alleen de belangrijkste economische kansen, ook zorgt de concentratie van woningbouw voor de vergroting van draagvlak voor een HOV-netwerk en grootstedelijke voorzieningen.' ... 'Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie. Daarom is de inzet gericht op het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem, dat tevens bijdraagt aan de verbetering van veiligheid en leefbaarheid. Dit vraagt om een integrale benadering van mobiliteit en ruimte.' ... Aandacht krijgt het behoud van waardevolle landschappen en het realiseren van voldoende recreatief groen in en om de stad...' Voor de bouwopgave geldt dat deze wordt gerealiseerd met expliciete aandacht voor duurzaamheid en klimaatbestendigheid.'



**Een betere verknoping tussen de luchthaven en de stad:
de ontwikkeling van de *airport corridor***

Buitengewone ligging: schakel in de *airport corridor*

Nog verder ingezoomd op de Schipholdriehoek is de directe koppeling aan de luchthaven natuurlijk opvallend. De *airport corridor* tussen Schiphol en de Zuidas is één van de troeven voor de Randstad om te blijven meespelen in de top van Europese regio's.*

De Schipholdriehoek is een schakel op deze *airport corridor* en wordt het belangrijkste knooppunt. Zeker bij een toekomstige hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding werkt de nabijheid Schiphol en Zuidas als een magneet voor de economische ontwikkeling dit gebied.

Strategische positie: laatste 'taartpunt Schiphol'

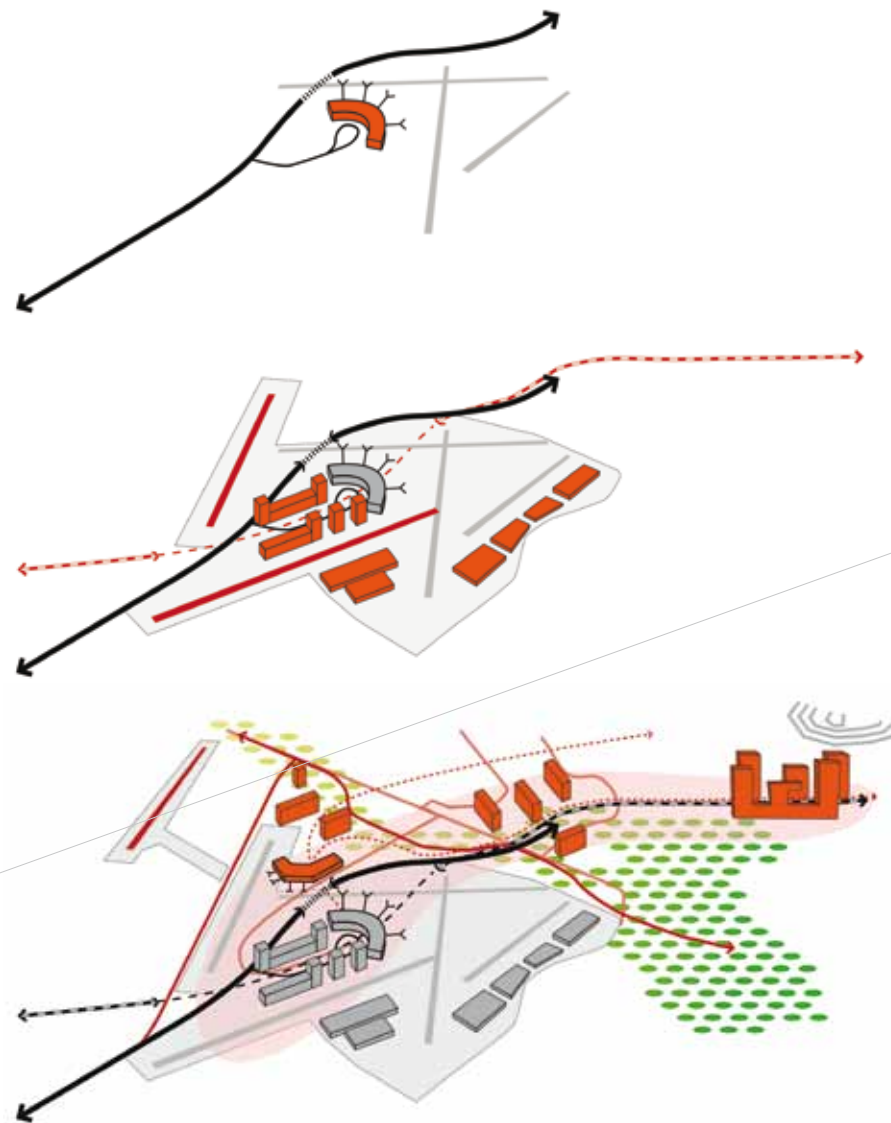
Het strategische belang van de Schipholdriehoek is bovendien groot. Dit is namelijk het laatste functioneel invulbare gebied gelegen bij Schiphol-centrum dat ontwikkeld kan worden, zogezegd de laatste taartpunt van de luchthaven. Het zuidelijke deel van de Schipholdriehoek is in beeld als voorkeurslocatie voor een tweede terminal. Of deze er daadwerkelijk komt hangt af van meerdere factoren zoals de positie van Schiphol / KLM, de afhandeling van de transfer van passagiers, ontwikkelingen in het fiscaal klimaat, het toerisme, de luchtvracht, het aantal bestemmingen en het airportconcept. De beslissing over de realisering van de tweede terminal is een kwalitatieve keuze. Als deze terminal er komt, ligt een taakverdeling tussen Schiphol-centrum en de tweede terminal voor de hand. Schiphol-centrum houdt dan de zogeheten hub-functie, de spil voor internationale overstappers. De tweede terminal krijgt dan de zogeheten origin-destination-functie: deze reizigers hebben Nederland als reisdoel of herkomst. Dat betekent dat de tweede terminal een goede ontsluiting aan de landzijde zal vereisen. En dat biedt de kans hier een echte stadsterminal te ontwikkelen, de plek waar de dynamiek

* Zie ook Ruimtelijke
Economische Visie
Schipholregio
2009-2030

van de luchthaven wordt verweven met de dynamiek van de stad. De structuurvisie Schiphol geeft richting aan de toekomstige opgaven en ontwikkeling van de luchthaven. In de (ontwerp)Structuurvisie Provincie Noord-Holland is reeds een ruimtereservering voor de tweede terminal opgenomen.

Kans op termijn: ruimere mogelijkheden door geringere milieubeperkingen

Voor het gebied gelden verschillende bouw- en gebruiksrestricties, met name vanwege de ligging direct bij de luchthaven en landingsbanen en door de snelwegen. Er spelen milieutechnische hindercontouren, veiligheidseisen en hoogtebeperkingen voor functietoewijzing en bebouwing. Dit maakt het gebied minder geschikt voor wonen en maakt hoge bebouwing onmogelijk. In de toekomst kan dat wellicht veranderen. Verdere ontwikkeling van de luchthaven en de ontwikkeling van een tweede terminal kan zelfs een gunstige werking hebben op hindercontouren en hoogtebeperkingen. Datzelfde kan ook voortkomen uit technische vernieuwingen in vlieg- en autoverkeer. Los van deze eventuele verruiming van de mogelijkheden moet gezocht worden naar integrale oplossingen om de kwaliteit van het leefmilieu te verbeteren bij bijvoorbeeld de ontwikkeling van de luchthaven, de 2e terminal en door aanleg van OV. Kortom, veranderingen op de lange termijn scheppen nieuwe condities en waarschijnlijk meer mogelijkheden voor hoogwaardige bebouwing in het gebied.

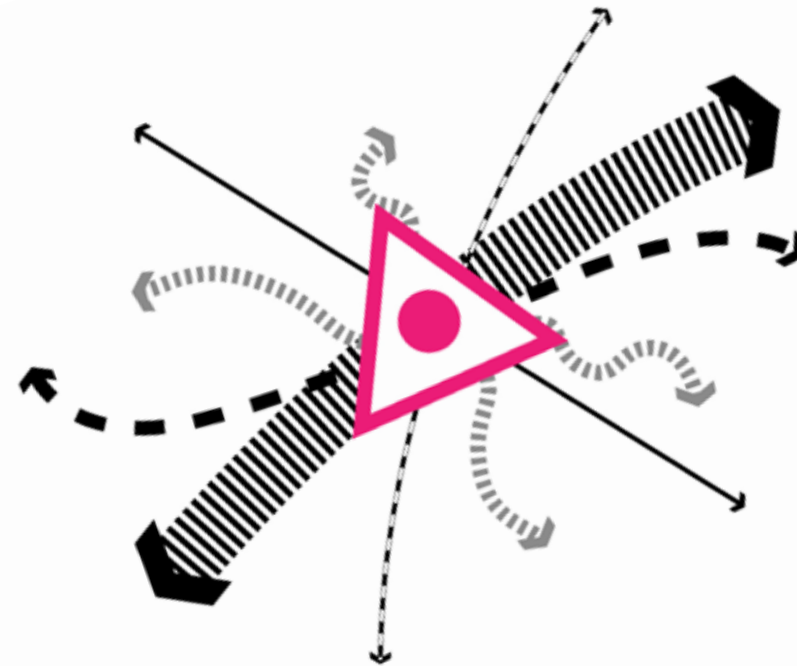


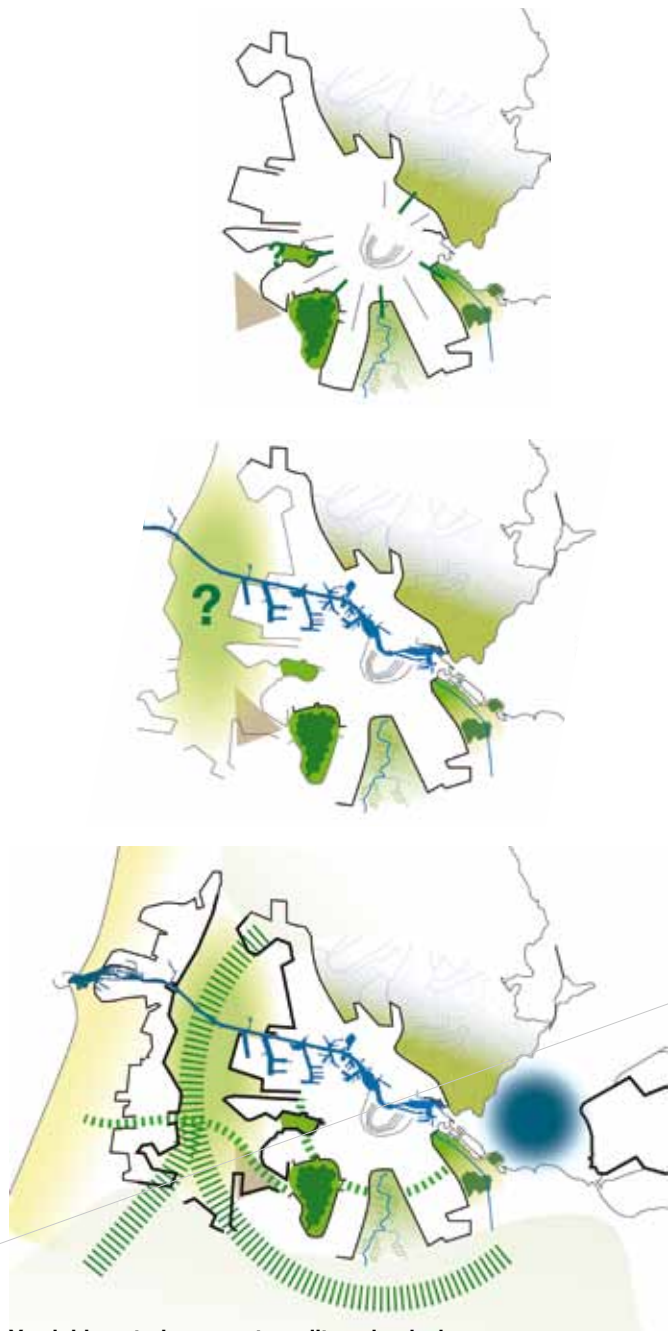
De ontwikkeling van Schiphol van luchthaven via airport city tot airport corridor

Kracht in mobiliteit: uniek knooppunt van lucht, spoor, weg en fiets

De ligging direct bij de luchthaven, een hoogwaardige ontsluiting via OV en het hoofdwegennet maken gezamenlijk de Schipholdriehoek tot een uniek multimodaal knooppunt. De openbaar-vervoerlijn Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad ('OV SAAL-lijn'), de nieuwe ruggengraat van de Metropoolregio Amsterdam speelt hierin een belangrijke rol. Samen met andere hoogwaardig openbaar vervoerlijnen van onder andere OV2020 betekent deze aanleg op termijn een ware schaa sprong in het openbaar vervoer, voor de Metropoolregio én voor de Schipholdriehoek. Met name de knooppunten van deze lijnen en de halteplaatsen bieden interessante ontwikkelkansen.

Naast de ontsluiting via hoogwaardig OV en de aansluiting op het hoofdwegennet moet het gebied uitstekend aangesloten worden op Schiphol-centrum, op de directe omgeving en op het onderliggend wegennet. De fiets verdient een eigen plaats. Het gebied moet goed aangesloten worden op de omgeving via een utilitair en recreatief fietsnetwerk.

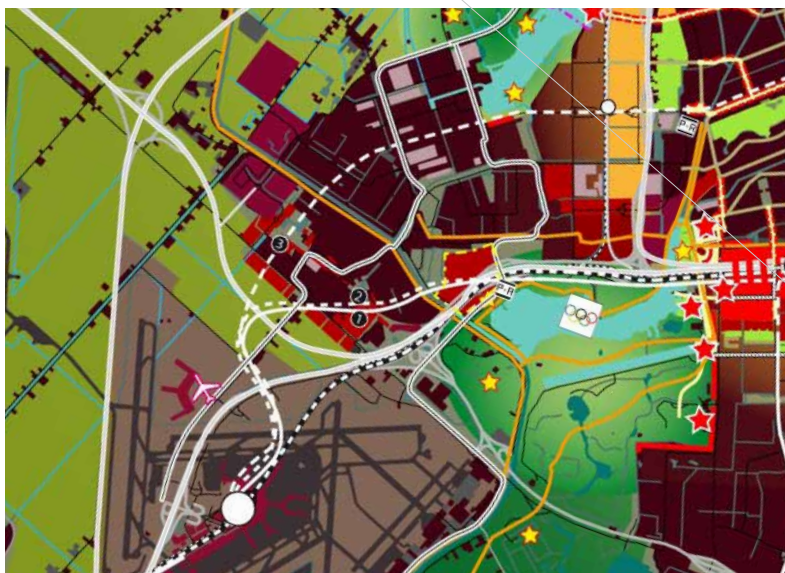




Kans als schakel in regionale groenstructuur

Een aantrekkelijk landschap is, als onderdeel van het woon- en leefklimaat, een van de kwaliteitsdragers van de ruimtelijk-economische ontwikkeling. Juist de Metropoolregio Amsterdam onderscheidt zich door de aanwezigheid van gemakkelijk toegankelijke en bijzondere landschappen in de directe nabijheid van de stad. Maar er ligt een grote opgave. Aan de westzijde van de Metropoolregio en rond de Schipholdriehoek moet invulling worden gegeven aan de Rijksbufferzone, de identiteit van het groen versterkt worden en regionale landschappen en groengebieden moeten onderling verbonden worden. De basiskwaliteiten zijn aanwezig, ook in de Schipholdriehoek, met de kenmerkende polderstructuur. Het is dan ook een kans voor de Metropoolregio Amsterdam, Haarlemmermeer en Amsterdam-West om de groen-blauwe opgave op te schalen, gebruik te maken van de basiskwaliteiten en nieuwe kwaliteiten toe te voegen. De Schipholdriehoek kan zo een belangrijke en attractieve schakel vormen in de regionale groenstructuur. Dit verhoogt tevens de waarde van het vestigingsmilieu in de Schipholdriehoek zelf en draagt in belangrijke mate bij aan de milieudoelstellingen.

**Van lobbenstad naar metropolitaan landschap:
Schipholdriehoek als schakel in regionale groenstructuur**



**Uitwerking Olympische Spelen voor locatie Nieuwe Meer
Kaart Ontwerp Structuurvisie Amsterdam 2040; dRO Amsterdam**

Ruimte voor actieve duurzaamheidsambitie

De samenwerkende partijen in de Schipholdriehoek beschouwen duurzame ontwikkeling van het gebied als een van de belangrijkste ambities, aansluitend op ambities van het rijk, provincie en gemeenten* voor duurzame leefmilieus en klimaatbestendigheid. Kort gezegd betekent duurzaamheid hier ruimte bieden aan stedelijke en landschappelijke ontwikkelingen zonder een wissel te trekken op toekomstige generaties. Dus: klimaatbestendig en zonder aantasting van landschappen, op een zodanige wijze dat dit een duurzaam aantrekkelijk leefklimaat oplevert. Vroegtijdig en gezamenlijk uitgesproken duurzaamheidsambities en daarbij behorende baanbrekende en innovatieve oplossingen vormen een kans voor een onderscheidend profiel van dit gebied. Duurzaamheid realiseren vereist overigens dat deze ambities duidelijk worden vastgelegd en steeds onderdeel zijn van elke fase van het planproces.

Bijzondere kans: ruimte voor Olympische Spelen

Nederland heeft de ambitie gastland te zijn voor de Olympische Spelen van 2028. Het kabinet wil eind 2010 de naam van een stad aan dit nationale plan verbinden. Amsterdam denkt nu al na over de ruimtelijke impact van dit grootste evenement ter wereld.** De Schipholdriehoek heeft bij uitstek de geschikte ligging én de ruimte om desgewenst beeldbepalende delen van de Spelen te huisvesten. Als het mondiale evenement hier neerstrijkt, kan dat het gebied een enorme impuls geven. Aan processen, aan de ontwikkeling van sportvoorzieningen en andere functies, aan investeringen in een hoogwaardige ov-lijn en het landschap, en ook aan de marketing van het gebied.

* Zie ook
**Structuurvisie
Randstad 2040,
Contourennota
Structuurvisie
Haarlemmermeer
en Ontwerp
Structuurvisie
Provincie Noord-
Holland**





**Zie ook Ontwerp
**Structuurvisie
Amsterdam 2040**

03

De kansen benut - toekomstbeeld voor de Schipholdriehoek 2040

Het is nu nog een onbestemde en lege, wat karige polder. Verloren tussen snelwegen en startbanen. Maar de komende decennia ondergaat de Schipholdriehoek een ware transformatie. Dit is straks een dynamische, hoogwaardige en aantrekkelijke bestemming. De sprankelende schakel tussen Mainport Schiphol en de Zuidas van Amsterdam.

Infrastructuur

-  Snelweg A4 - A10
internationale as
-  Overige hoofdwegen
-  Spoorwegen
-  OV-SAAL voorkeurstracé
doortrekken Noord-Zuid metrolijn
-  Halte
-  Zoekgebied halte
-  Onderzoek naar alternatief tracé OV-SAAL
Oost-West metrolijn
-  HOV - bus
-  Langzaam verkeer routes

Programma

-  ACT
logistiek centrum
-  Schiphol
internationale luchthaven
-  Schipholdriehoek
internationale ontwikkeling
-  Schiphol
2e terminal
-  Masterplan Badhoevedorp
-  Campus Nieuwe Meer
-  Zuidas
-  Kantoren- / bedrijvenlocatie
-  Centrum Amsterdam
-  Bebouwing

Landschap

-  Water
-  Natuur- en recreatiegebieden
-  Indicatie groen / blauwe structuur
Schipholdriehoek





Mens-intensief, internationaal en verbonden

Binnen de Metropoolregio is op termijn een grote vraag naar woningen en economische functies en daarbij horende ruimte voor voorzieningen en recreatieve functies. Als de markt weer aantrekt zal de vraag naar ruimte voor nieuwe ontwikkelingen alleen maar toenemen. Voor ondernemingen en instellingen die een vestigingslocatie zoeken, heeft dit gebied als unique selling point de directe koppeling met Schiphol Airport. Gecombineerd met de centrale ligging in de Amsterdam Metropoolregio, met hartje Amsterdam en de Zuidas op 10 minuten reisafstand.

In de nieuwe Schipholdriehoek - die dan ongetwijfeld anders zal heten - is ruimte voor mensgerichte en intensieve programma's met een internationaal karakter. Voor gemengde programma's die zijn gericht op ontmoeten, verbinden en uitwisseling van de kennis en innovatie, internationale onderwijsinstututen, kennis- en handelscentra, een beurs en congrescentrum, internationale exhibitioncenter, evenementen, Olympische Spelen of nieuwe markten die zich de komende decennia aanbieden. Als de tweede terminal er komt - daar is planologisch ruimte voor gereserveerd - kan die uitgroeien tot een bruisende stadsterminal.

Een leefomgeving in een grote landschappelijke structuur

Er ontstaat hier een nieuwe leefomgeving die een ware kwaliteitssprong heeft gemaakt. Het gebied moet ruimtelijk en recreatief verbonden worden met de stadsparken - zoals Park21 in Haarlemmermeer, Spaarnwoude en het Amsterdamse Bos. En vooral ook verbonden met de grootschalige natuur- en recreatiegebieden op iets grotere afstand: aan de kust het strand en de duinen, in het Groene Hart de veenweiden en de Hollandse plassen. Het gebied zelf heeft een duurzame en landschappelijke uitstraling, doordat gebouwen, openbare ruimte en landschap integraal met elkaar zijn ontwikkeld.

Een menselijk gevoel en een eigen karakter

Naast een internationale trekker of combinaties van spelers rondom een internationaal thema, is er ruimte voor allerlei ondersteunende werk- en wellicht ook woonvormen. Het gebied vertoont daarbij een interessante diversiteit. Aan de ene kant is er de oer-Hollandse sfeer van het polderlandschap en de schaal van het Hollandse (Badhoeve-) dorp. Tegelijkertijd ademt het gebied straks innovatie en technologie, door de nieuwe intensieve programma's die hier een plek krijgen, die de delen van de wereld met elkaar verbinden. Juist deze combinatie geeft het gebied een menselijk gevoel en het draagt bij aan een



heel eigen karakter. Ook dat maakt het onderscheid ten opzichte van de ontwikkelingen in de directe omgeving, zoals Nieuwe Meer, Beukenhorst en de Zuidas.

Over de grenzen kijken

De ontwikkeling van de Schipholdriehoek speelt in op ontwikkelingen in de omgeving en het internationale krachtenveld. De Driehoek is de schakel enerzijds op de internationaal georiënteerde as langs de A4 en OV SAAL-lijn, de airportcorridor, en anderzijds op de regionale georiënteerde en groen-blauwe as langs de A9. Daarom moet over de grenzen van de Driehoek zelf gekeken worden. En de ontwikkelingen in bijvoorbeeld de Rijksbufferzone, Elzenhof, Oeverlanden, P3, Schipholcentrum, Nieuwe Meer moeten in samenhang gezien worden met de ontwikkeling van de Schipholdriehoek.



04

Op weg naar realisatie - uitwerking en opgaven

De Schipholdriehoek is één van de laatste grote ontwikkellocaties binnen de regio, direct bij Schiphol en de Zuidas, en is mede daarom de meest strategische plek om te ontwikkelen binnen de Metropoolregio Amsterdam. De kwaliteiten van de Schipholdriehoek zijn zo bijzonder, dat we met niet minder dan een internationaal ambitieniveau genoeg moeten nemen. Maar de realisatiekansen voor dat niveau zijn wel afhankelijk van lange-termijnontwikkelingen, zoals de komst van hoogwaardig openbaar vervoer, een tweede terminal, en van een zekere schaarste op de markt. En ook de mogelijke komst van de Olympische Spelen kan voor de Schipholdriehoek interessant zijn. Dat alles vraagt erom dat juist dit gebied met de juiste zorg en timing ontwikkeld wordt. Het geschetste toekomstbeeld ontstaat uiteraard niet vanzelf. Op weg naar de Schipholdriehoek 2040 liggen er opgaven, voorwaarden en uitwerkingsvragen op verschillende thema's.

Wat vraagt de gewenste lange-termijnontwikkeling Schipholdriehoek van de verschillende beleidsterreinen? Hierna zijn per thema de belangrijkste voorwaarden uitgewerkt voor de infrastructuur, het programma, het landschap, duurzaamheid.

Infrastructuur: HOV als ruggengraat, aansluiting op hoofdwegen

Om de luchthaven en bijbehorende functies en gebieden optimaal te laten functioneren is een uitstekende en betrouwbare bereikbaarheid noodzakelijk. Ook voor de ontwikkeling van de Schipholdriehoek is een goede ontsluiting essentieel, zowel via de weg als per openbaar vervoer. De A4 – die als internationale doorstroomroute, in combinatie met het spoor dé belangrijke ontwikkelingsas in de westelijke Randstad is- vormt de drager voor de ontwikkeling. De luchthaven en het HSL-station vormen samen met de A4 het internationale netwerk waarmee de Schipholdriehoek verbonden is met de rest van de wereld. Het landelijk en regionaal (spoor-)wegennet verknoopt het gebied met de regio en verder.

Deze netwerken zijn congestiegevoelig en de verkeersdruk, zowel op het spoor als op de weg, zal in de toekomst verder toenemen. Er wordt hard gewerkt om de congestie op de wegen in de Randstad tegen te gaan. Er wordt onder andere meer capaciteit aangeboden op de A4 en de A9, en de A5/Westrandweg en de 2e Coentunnel worden aangelegd.

Het is de opgave om de ontsluiting van de Driehoek te verbeteren en de doorstroming op het hoofdwegennet niet verder onder druk te zetten. De fysieke mogelijkheden om het wegennet verder uit te breiden zijn echter beperkt. Dat betekent dat met name het openbaar vervoer de belangrijkste drager moet worden van de ontwikkeling. De mate van bereikbaarheid moet daarbij sturend zijn voor de programmatische ontwikkeling. Dit betekent een gefaseerde ontwikkeling en terughoudendheid in het ontwikkelen van verkeersaantrekkende functies op korte en middellange termijn.

infrastructuur





- **Kwaliteitsprong in het openbaar vervoer**

De grootste groei van de mobiliteit in de Metropoolregio moet opgevangen worden met een verbeterd openbaar vervoernetwerk. Zowel vanuit de beperkte beschikbare ruimte voor uitbreiding van wegen als vanuit duurzaamheid en toekomstwaarde is een ov-sprong voor de Metropoolregio zeer gewenst. Een succesvolle economische ontwikkeling van de Schipholdriehoek kan pas plaatsvinden als passende ontsluiting met hoogwaardig openbaar vervoer geregeld is. Dit betekent ten eerste dat de OV SAAL-lijn moet worden aangelegd. Dat is de belangrijkste aanjager voor ontwikkelingen tussen de Zuidas en Schiphol-centrum, en mogelijk verder naar Hoofddorp. De lijn wordt verknoopt met HOV-buslijnen die lopen van Haarlem, via Schipholdriehoek naar Zuidas, en van Sloterdijk naar Nieuw West en de Schipholdriehoek.










Nader onderzoek moet uitwijzen op welke wijze bundeling van regionale openbaar-vervoerlijnen kans biedt op de ontwikkeling van één of meerdere hoogwaardige knooppunten voor openbaar vervoer. Deze knooppunten en halteplaatsen vormen de basis voor ontwikkelingen.

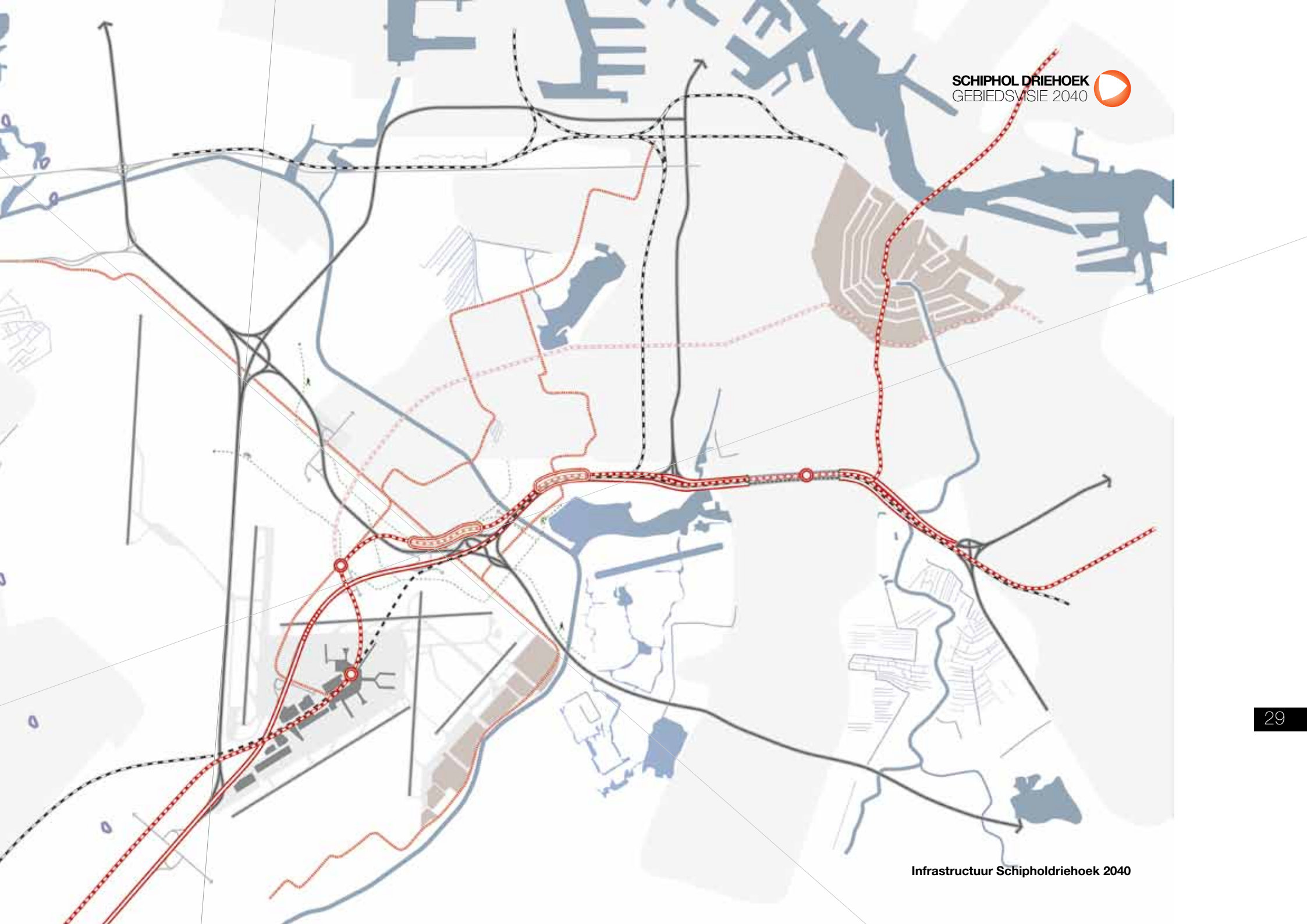
Er zullen er verscheidene knooppunten komen: in ieder geval die van Zuidas en Schiphol-centrum, een halte bij de komst van de tweede terminal, en nader te bepalen halteplaatsen in de omgeving van Badhoevedorp en Nieuwe Meer. Rondom de haltes kan een intensief gemengd programma gerealiseerd worden, direct gekoppeld aan de luchthaven en Zuidas en Amsterdam. Dit zijn kansen die niet nu, maar op termijn verzilverd kunnen worden. Het deel van de verbinding tussen Amsterdam - Almere zal namelijk als eerste gerealiseerd worden, het traject Zuidas - Schiphol staat voor de lange termijn

gepland. Om de aanleg van de HOV-lijnen en OV-SAAL in de toekomst niet onmogelijk te maken is het belangrijk nu de tracés uit te werken en reserveringen vast te leggen op bestuurlijk niveau.

Een eerste berekening op basis van kengetallen laat zien dat hoogwaardige, intensieve ontwikkeling van het gebied voldoende massa, voeding en reizigersaanbod geeft voor één of meerdere hoogwaardige openbaar vervoerhaltes in het gebied. Het gaat dan om een hoogwaardige menging van functies zoals een tweede terminal en bijbehorende voorzieningen, kantoren, congrescentrum, internationale kennis- en onderwijsinstellingen, hoogwaardige en innovatiegerichte bedrijvigheid.

Infrastructuur

-  Snelweg A4 - A10 internationale as
-  Overige hoofdwegen
-  Spoorwegen
-  OV-SAAL voorkeurstracé doortrekken Noord-Zuid metrolijn
-  Halte
-  Zoekgebied halte
-  Onderzoek naar alternatief tracé OV-Oost-West metrolijn
-  HOV - bus
-  Langzaam verkeer routes



- **Aangesloten op hoofdwegen en direct verbonden met Schiphol-centrum**

De Schipholdriehoek moet voor de auto goed ontsloten worden via het landelijke hoofdwegenet, het regionale en het lokale netwerk. Dit betekent meerdere aansluitingen op het hoofdwegenet, een directe verbinding met Schiphol-centrum en verbindingen met gebieden in de omgeving. Het ligt daarbij voor de hand voor het wegverkeer de toegang van het gebied te oriënteren op de A4 / Schiphol-centrum, aangezien de A4 als internationale doorstroomroute dé ruggengraat vormt van de ontwikkeling van de Schipholdriehoek.

De A9 zal op korte termijn worden omgelegd. Op de omgelegde A9 is een aansluiting voorzien die ook de Schipholdriehoek ontsluit. De mogelijkheden te parkeren op de locatie zijn voor veel bezoekers van invloed op de keuze van hun transportmiddel (auto of ov). De precieze ontsluiting van de Schipholdriehoek en het parkeerbeleid moeten daarom in samenhang verder uitgewerkt worden. Oplossingen worden daarbij getoetst aan functionaliteit, doorstroming, financiering, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

De omlegging van de A9 wordt, vanwege het beschikbare budget, sober en doelmatig uitgevoerd. Bij de aanleg van de A9 worden wel voorzieningen getroffen om belangrijke passages in de toekomst niet

onmogelijk te maken: doorgangen voor een groene en recreatieve verbinding, het watersysteem, de mogelijke omlegging van de provinciale weg (huidige Schipholweg) en de hoogwaardige openbaarvervoerverbinding via de Schipholweg. Vanuit de gewenste toekomst van de Schipholdriehoek blijft een verdergaande landschappelijke inbedding en het integreren van duurzaamheidsambities wenselijk.

- **Lokaal en regionaal aangesloten, ook met recreatieve routes**

De lokale en regionale wegen, het onderliggend wegennet, moeten een goede aansluiting geven van het gebied op de omgeving. Dit geldt voor de richting Schiphol-centrum / Elzenhof, Badhoevedorp /Amsterdam-West en Haarlem. Gekoppeld aan de ruimtelijke ontwikkeling in de Schipholdriehoek is op termijn de omlegging van de Schipholweg als regionale verbinding tussen Haarlem en Schiphol noodzakelijk.

Voor het langzaam verkeer moeten goede en directe routes het gebied met de omliggende (recreatie) landschappen en centra verbinden. Het gaat dan zowel om (snel)fietsroutes voor het dagelijkse woon-werkverkeer als om recreatieve routes. Uitbreiding van het snelfietsnetwerk, naast de geplande snelfietsroute van Hoofddorp naar Aalsmeer via Schiphol, is gewenst.

Korte termijn ontwikkelingen: omlegging A9

De ligging van de A9 midden in Badhoevedorp, met milieu-, leefbaarheids- en congestieproblemen, veiligheids- en gezondheidsrisico's, is aanleiding geweest om het tracé van de weg te verleggen. Het doel is de verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de ruimtelijke en economische ontwikkeling.

In 2005 is de bestuursovereenkomst Omlegging A9 Badhoevedorp gesloten. In de bijbehorende projectscope liggen de ruimtelijke, verkeerskundige, functionele, en ontwerptechnische uitgangspunten vast.

Het Rijk is, na de gezamenlijke keuze van een voorkeursvariant, gestart met de tracéwetprocedure Omlegging A9 Badhoevedorp. Inmiddels is er na de startnotitie, de richtlijnen mer en trajectnota mer nu het standpunt van de minister van Verkeer en Waterstaat. Het Rijk werkt nu het standpunt uit in een ontwerp-tracébesluit. Dit zal naar verwachting in het najaar van 2010 ter inzage worden gelegd. De nu voorziene uitvoeringsperiode van de Omlegging A9 Badhoevedorp is 2012-2016

Het is daarbij van belang dat er een adequate aansluiting tussen het hoofdwegennet en onderliggend wegennet tot stand komt. Er is een toekomstbeeld op de aansluiting van hoofdwegennet en onderliggend wegennet en is een maatregelenpakket. Dit laatste wordt in het kader van de tracéwetprocedure uitgevoerd om nu een goede bereikbaarheid te waarborgen en het toekomstbeeld niet onmogelijk te maken. Als eindbeeld is een omgelegde Schipholweg geschetst, die gezien moet worden in de context van de ontwikkeling van de Schipholregio. Het toekomstbeeld staat beschreven op pag 47.

programma



**Programma: kennis en innovatie, ontmoeten en verbinden,
van mondiaal tot regionaal**

Op dit moment is de marktsituatie zodanig dat regionale afstemming over het aanbod nodig is. Vooral de vraag naar nieuwe kantoren is beperkt en in Plabeka-verband worden afspraken gemaakt waar en op welke termijn ontwikkeling van kantoren verantwoord is. Op de langere termijn zal ontwikkeling van nieuw programma mogelijk zijn, zeker wanneer dit een meer gemengd karakter heeft, en niet alleen op de kantorenmarkt gericht is.

Het is nu te vroeg om te bepalen welke functies precies ontwikkeld worden in de Schipholdriehoek. Wel is een omschrijving te geven voor het toekomstig profiel van het gebied. Het programma moet complementair zijn aan ontwikkelingen in de omgeving, zoals de Zuidas, de Nieuwe Meer en Schiphol-centrum, zodat het de Metropoolregio Amsterdam aanvult en versterkt. Het versterkt de kansrijke clusters in de Metropoolregio. Hiermee maakt de Schipholdriehoek onderdeel uit van de kennis- en dienstenas (rode as) van de 'Y' uit de REVS. Voor de logistieke functies (blauwe as) van de 'Y' zijn locaties buiten de Schipholdriehoek voorhanden.

Bij uitstek geschikt zijn mensgerichte functies en kennisintensieve functies waarbij ontmoeten en verbinden centraal staat en die zowel mondiaal als nationaal en regionaal georiënteerd zijn. Zoals de 2e terminal, internationale kennis- en handelscentra, bedrijvigheid als onderdeel van het internationale topmilieu, internationale exhibitionfuncties en Olympische Spelen. Nader (markt)onderzoek, specifiek voor de Driehoek, naar economische kansen en profiel, condities en mogelijke partners is noodzakelijk.



De grootte van het gebied bedraagt in totaal circa 740 hectare. Een deel daarvan maakt onderdeel uit van de Rijksbufferzone. Het resterende deel biedt ruimte aan een gemengde hoogwaardige ontwikkeling in een groen-blauwe setting, met een programma dat recht doet aan de strategische ligging en kwaliteiten van het gebied en afgestemd wordt op de ontwikkelingen in de omgeving. Op basis van een eerste berekening op basis van kengetallen biedt de locatie ruimte voor een zeer aanzienlijk programma, zelfs binnen de huidige beperkingen. Op de lange termijn kunnen delen van het gebied zich ontwikkelen met een vloeroppervlakte vergelijkbaar met de Zuidas. Dit programma biedt voldoende ruimte voor hoogwaardig openbaarvervoer.

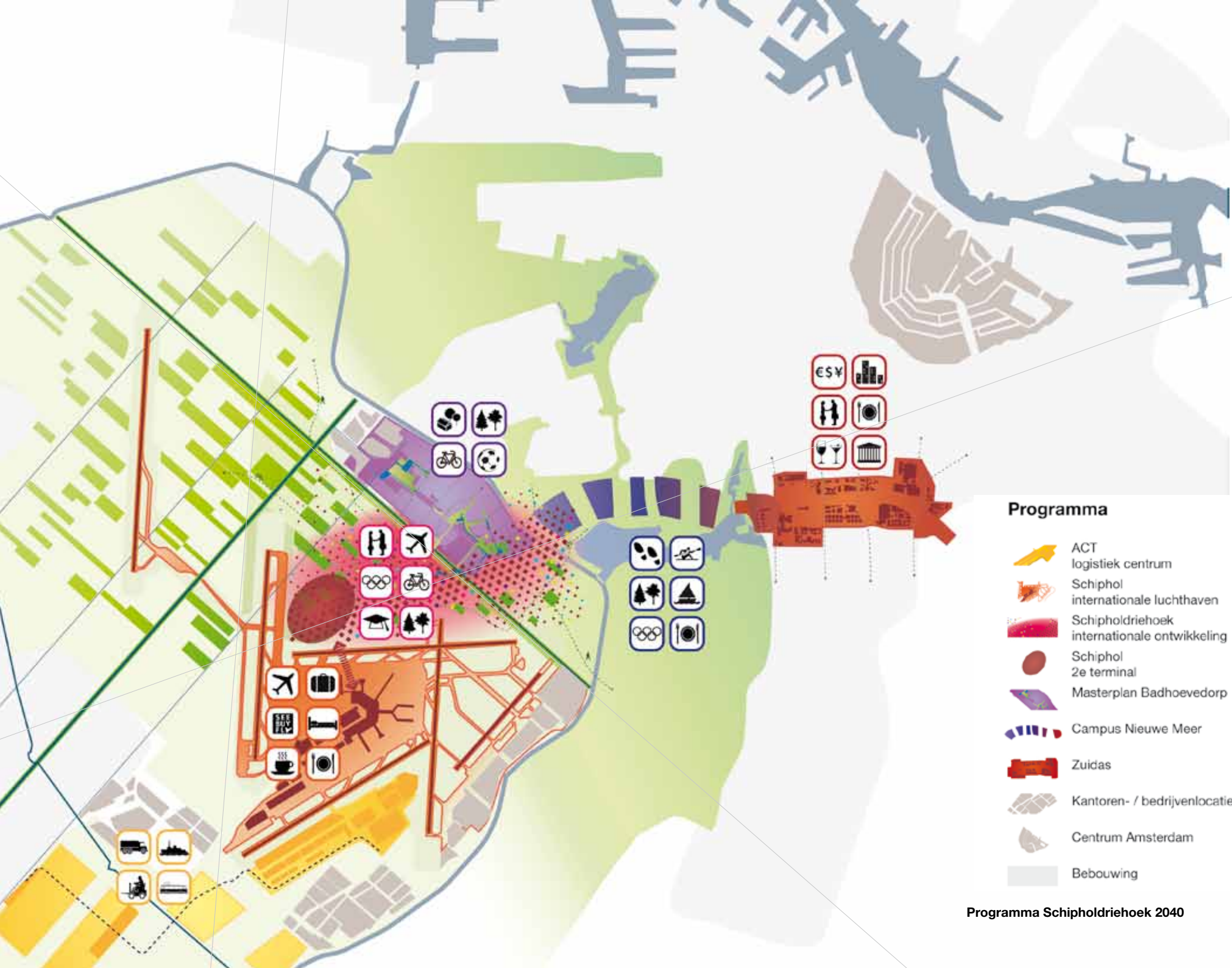
- **Functiemenging, woonfunctie beperkt**

Het openbaar vervoer is drager van het programma: hiermee komt het gebied in de directe invloedssfeer te liggen van de airport corridor Zuidas - Schiphol centrum. Binnen de regio is de vraag groot naar potentiële woningbouwlocaties. De Schipholdriehoek is nu vanwege beperkingen en hinder niet geschikt als woonlocatie. Ook binnen de 'Buik' waar de 20Ke-contour momenteel enige ruimte laat voor wonen, is grootschalige woningbouw niet gewenst. In het kader van 'verstandig bouwen' is het ongewenst in de directe nabijheid van meerdere beperkingenzones te bouwen om zo nieuwe overlast te voorkomen.

Flexibiliteit is ook nodig in verband met eventuele toekomstige wijzigingen in de beperkingenzones (zoals de 20Ke-contour). Ook in de toekomst ligt het niet voor de hand hier een klassieke woonwijk te ontwikkelen. Als wonen op termijn mogelijk is, liggen hier kansen voor (tijdelijke) woonfuncties als onderdeel van het internationale topmilieu. Dit kan bijvoorbeeld met diverse vormen van tijdelijk wonen. Daarnaast liggen er kansen om een bijdrage aan de woningbehoefte in de metropoolregio te leveren door functies in het bestaand stedelijk gebied in de regio, passend binnen de ambitie voor de Schipholdriehoek, hier een plek te bieden en de vrijgekomen locaties te benutten voor woningbouw (binnenstedelijke verdichting).

- **Programma pas op termijn definitief, tijdelijke invulling interessant**

Gezien de ontwikkelingstermijn kan - en moet - de precieze invulling van het gebied pas op termijn bepaald worden. Ook daarom moet er ruimte zijn voor inbreng van (nieuwe) stakeholders. In afwachting van invulling van zulke reserveringen kan heel goed een interessant tijdelijk programma worden ingezet. Dat draagt bovendien al op korte termijn bij aan de levendigheid en dynamiek in het gebied. Denk daarbij aan tijdelijke werkplekken of innovatieve startende ondernemers, sportevenementen of festivals.



Programma

-  ACT
logistiek centrum
-  Schiphol
internationale luchthaven
-  Schipholdriehoek
internationale ontwikkeling
-  Schiphol
2e terminal
-  Masterplan Badhoevedorp
-  Campus Nieuwe Meer
-  Zuidas
-  Kantoren- / bedrijvenlocatie
-  Centrum Amsterdam
-  Bebouwing

landschap





Landschap: extra kwaliteit voor het gebied, en regionaal een verbinding

Het gebied moet een hoogwaardige uitstraling krijgen. Het versterkte groen-blauwe landschap is daarbij een kwaliteitsdrager. Het verbindt de verschillende delen en sferen van de Schiphol driehoek en het creëert daarbij extra waarde - zowel in leefbaarheid als economisch. Groene en blauwe opgaven worden hierbij niet meer afzonderlijk benaderd (Rijksbufferzone, Groene AS, mainport & groen) maar dragen samen bij aan de vormgeving van een ontbrekende schakel in het metropolitane landschap. Het groen-blauwe raamwerk moet voldoende flexibiliteit hebben om, ook op termijn, rode functies in te ontwikkelen. Het is daarom belangrijk in de uitwerking een onderscheid te maken in dragende, essentiële delen van het raamwerk die ook op de lange termijn een groen-blauwe functie moeten houden en meer flexibele gebieden die wel waardevermeerderend zijn maar op termijn kunnen transformeren.

- **Lange polderlijnen, dichtheid in oost het grootst**




De nu nog open polder krijgt een nieuwe landschappelijke inrichting. De belangrijkste lijnen in het poldergrid worden ook van het nieuwe landschap herkenbaar. De Schipholweg, de Hoofdvaart en een aantal andere lijnen uit de polder vormen de basis voor de toekomstige inrichting van de polder. Deze lijnen krijgen een belangrijke rol in het recreatieve en lokale verkeer.

Een landschappelijke inbedding van de bebouwing draagt bij aan aantrekkelijke leef- en woonmilieus. Het oostelijk van de Schipholdriehoek wordt dichter bebouwd; hier vormt de hoogwaardige, intensief gebruikte openbare ruimte met groen en blauw een samenhangende laag. Dat levert op de plek zelf een meerwaarde en waardecreatie voor vastgoedontwikkeling. Naar het westen toe neemt het landschap meer de overhand. Binnen dit totale landschappelijke systeem moet voldoende ruimte gemaakt worden voor een toekomstbestendig watersysteem en ecologische verbindingen.

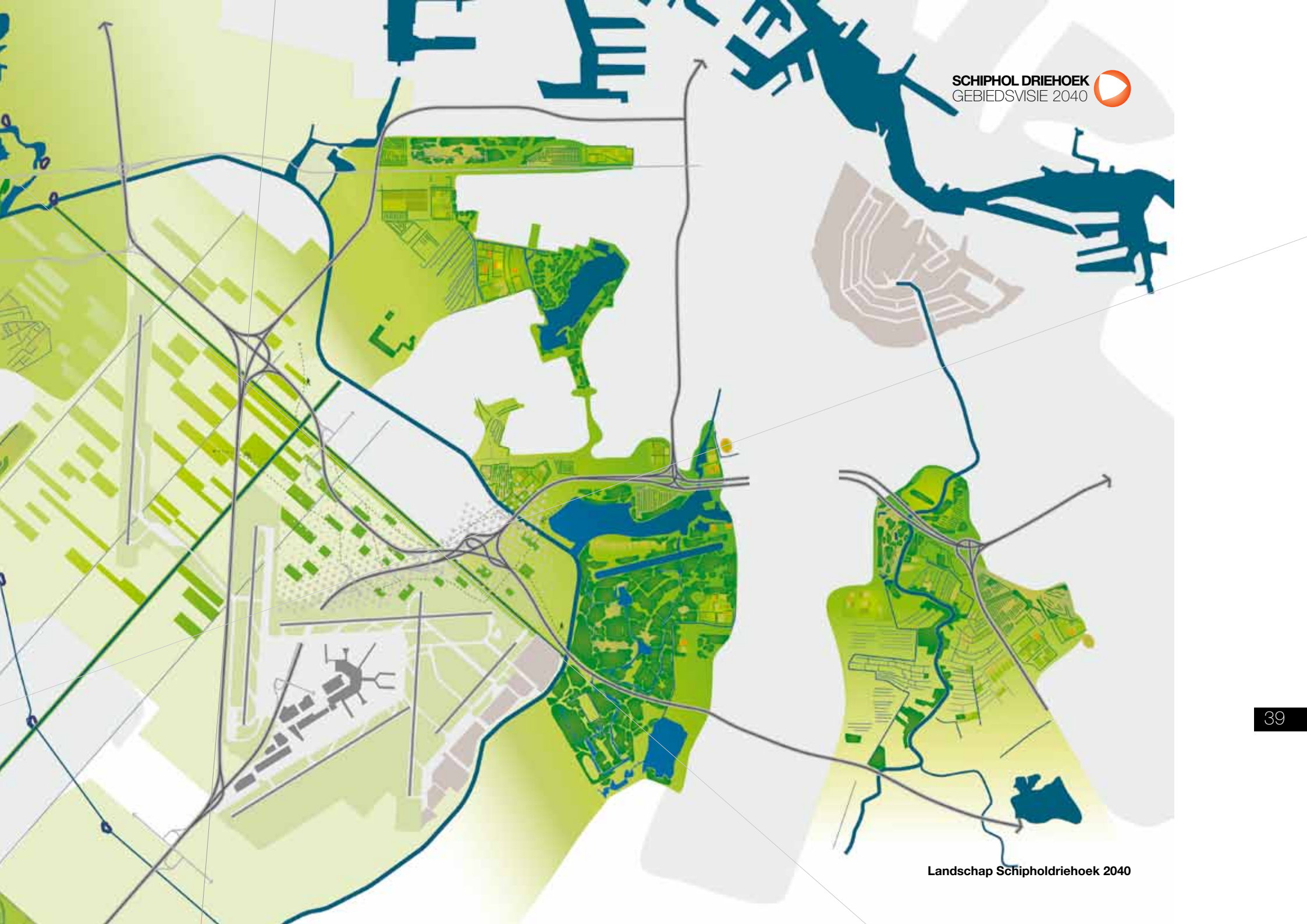
- **Verbinden met omliggende landschappen**

Het vormgeven aan de Schipholdriehoek als groene schakel gebeurt enerzijds door bestaande waarden te respecteren, door nieuwe groen-blauwe kwaliteiten toe te voegen, nieuwe groene en recreatieve verbindingen te maken tussen regionale groengebieden en -landschappen en tegelijkertijd het gebied zelf hoogwaardig in te richten. Dit vergt dat landschappelijke verbindingen worden gelegd tussen de Schipholdriehoek en het Amsterdamse Bos/Nieuwe Meer en tussen het gebied en de westflank van Haarlemmermeer.

Landschap

-  Water
-  Natuur- en recreatiegebieden
-  Indicatie groen / blauwe structuur Schipholdriehoek





duurzaamheid





Duurzaamheid: in ruimtelijke kwaliteit, ruimtegebruik en klimaatbestendigheid

Duurzaamheid is een belangrijk thema voor de Schipholdriehoek. Zuinig om te gaan met ruimte en bronnen en investeren in kwaliteit leidt tot compacte, hoogwaardige en bereikbare gebieden omringd door aantrekkelijk recreatief groen. Daarbij geeft duurzaamheid het gebied de kans zich te onderscheiden. Nu moet een hoge ambitie neergezet worden en deze moet steeds mee ontwikkelen tijdens het planproces. Duurzaamheid wordt breed ingezet: het gaat om ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Gezien de lange periode waarin het gebied ontwikkeld wordt, kunnen de duurzaamheidsmaatregelen niet nu al scherp omschreven worden. Dit zal in de loop van de ontwikkeltijd ingevuld moeten worden met de zich ontwikkelende kennis.

- **Uiteenlopende duurzaamheidskansen**

In ieder geval zal het gebied klimaatbestendig ontwikkeld moeten worden, met veel aandacht voor de wateropgave binnen de polder Haarlemmermeer en een gezonde leefomgeving. Kansen liggen verder op verschillende vlakken: in CO₂-reductie of zelfs CO₂-neutraal ontwikkelen. Het gebied kan energie besparen of zelfs leveren, denk aan energie-uitwisseling tussen functies, warmte-koude-opslag. Maar ook geluidreductie voor de directe omgeving, hergebruik van afvalstromen en mobiliteitsmanagement zijn duurzaamheidskansen.

- **Mogelijke proeftuin voor innovatie en samenwerking**

Als gezegd, bij de inrichting van het gebied gaan we uit van een gemengde en compacte stedelijke ontwikkelingen. Die worden eventueel voorafgegaan door een tijdelijke en flexibele inrichting met functies die het gebied op de kaart zetten en klaar maken voor de definitieve inrichting. Zo kan de Schipholdriehoek een prikkelende proeftuin worden voor innovatieve toepassingen en innovatieve samenwerkingsvormen.

Duurzaamheid in de Schipholdriehoek

In de Schipholdriehoek zijn volop kansen voor alle aspecten van duurzaamheid:

Klimaatbestendigheid: Er moet een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem gerealiseerd worden op een wijze die het functioneren van Haarlemmermeer - als droogmakerij - voor de lange termijn waarborgt, met aandacht voor de volgende vraagstukken

- de gebiedseigen opgave moet binnen het gebied gerealiseerd worden – onder andere compensatie van verhard oppervlakte
- bij te ontwikkelen gebieden uitgaan van een flexibel peil, zodat meer marge in het waterpeil ontstaat en daarmee meer mogelijkheden voor berging
- gezien de grondzetting in de polder kan niet uitgaan worden van grote wateroppervlakken.
- het streven is de peilvakken te vergroten – dit betekent voor de Schipholdriehoek dat de A9 geen scheiding vormt.
- in en rond stedelijk gebied moeten meer overloopgebieden voor water komen om wateroverlast bij extreme neerslag op te vangen.

Een duurzaam aantrekkelijk leefklimaat: een gezond woon-, werk- en recreatiemilieu met als peilers: schoon, stil en veilig

Beter benutten energiepotenties door het toepassen van duurzame energiebronnen, gebruik maken van aanwezige energiepotenties (bijvoorbeeld wegen en energieoverschot bestaande gebouwen), het benutten van reststromen, het slim en bioklimatisch ontwerpen van gebouwen, energie besparing in bestaande gebouwen.

Functiecombinaties in hybride gebouwen, waarin aandacht voor uitwisseling energie, menging van kantoren - voorzieningen - wonen, groen in en op gebouwen, opvang van regenwater en waterberging.

Gebruik maken van afvalstromen bijvoorbeeld van de luchthaven en landschap, voor biomassa en hergebruik.

Bereikbaarheid: Hoogwaardige ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement door goede overstapmogelijkheden tussen OV-lijnen onderling en tussen auto, fiets en OV. Slim aanleggen van routes naar bijvoorbeeld OV-haltes, gecombineerd met voorzieningen en parkeervoorzieningen.

Geluidreductie voor directe omgeving door inrichting van het gebied en beperking bij de bron.

olympische spelen





Olympische spelen: Schipholdriehoek als entree

De laatste uitwerking gaat over de Olympische Spelen. De Schipholdriehoek biedt ruimte als Nederland gastland wordt voor de Spelen. Het is gebruikelijk dat in ieder geval het stadion, het zwembad en het Olympisch dorp bij elkaar liggen. In de structuurvisie Amsterdam zijn hiervoor twee locaties opgenomen: het havengebied binnen de ring A10 en de omgeving van de Nieuwe Meer. De Schipholdriehoek kan, samen met de Nieuwe Meer, hét gezicht voor de Olympische Spelen vormen, de landingsplaats van de deelnemers en de eerste kennismaking met Nederland. De Olympische as die wordt voorgesteld tussen het oude Olympisch Stadion en het Amsterdamse Bos kan verbonden worden aan de Schipholdriehoek. Op die manier ontstaat een Olympische driehoek met de Nieuwe Meer als groen-blauw hart. De eventuele komst van de Olympische Spelen moet zo benut worden dat het spinn off heeft voor de lange termijn ontwikkeling.



Schipholdriehoek als Olympische locatie ?

05

De korte termijn - lopende plannen en mogelijke risico's

De Schipholdriehoek is nu niet leeg en er liggen plannen voor de nabije toekomst. Dat onderstreept de urgentie om op basis van de visie snel besluiten te nemen, strategische keuzes te maken. De keuze voor een lange termijn reservering betekent dan ook niet 'niets doen', maar juist het gebied klaar maken voor de toekomst.

Op dit moment zijn er meerdere korte-termijn-ontwikkelingen gaande in het gebied. Sommigen daarvan vormen een reëel risico voor het toekomstbeeld uit deze Gebiedsvisie 2040. Anderen passen naadloos in de internationale ambitie.





De omlegging van de A9

Met de omlegging van A9 zijn ook afspraken gemaakt over ontwikkelingslocaties en financiële verplichtingen. De (uitvoering van de) omgelegde A9 heeft invloed op verschillende aspecten voor de Schipholdriehoek: het tracé van de OV SAAL-lijn, mogelijke ontwikkellocaties, de passage van groenverbindingen, cultuurhistorische lijnen, de aansluiting van het onderliggend wegennet, en barrièrewerking en ruimtebeslag door de weg.

De omlegging van de A9

De Staat der Nederlanden, de Provincie Noord-Holland, de Gemeente Haarlemmermeer, het Regionaal Orgaan Amsterdam, de Gemeente Amsterdam en Schiphol Nederland B.V. op 31 oktober 2005 de bestuursovereenkomst Omlegging A9 Badhoevedorp gesloten. In de bijbehorende projectscope liggen de ruimtelijke, verkeerskundige, functionele, en ontwerptechnische uitgangspunten voor een omlegging van de A9 Badhoevedorp vast.

De Projectscoop bestaat uit twee delen:

Deel A: scope-omschrijving van het Deelproject Weg:

De Projectscoop voor de omlegging van de A9 voorziet in een functionele ondergrens van wat gerealiseerd dient te worden, ter vervanging van de Benuttingsvariant van het bestaande A9 tracé en reconstructie van het huidige knooppunt Badhoevedorp e.v.

Deel B: scope-omschrijving van het Deelproject Ontwikkelingslocaties:

De Projectscoop beschrijft verder het programma en de Ontwikkelingslocaties waarop de bijdrage aan een omlegging van de A9 van de Gemeente Haarlemmermeer is gebaseerd. Dit onderdeel is onlosmakelijk gekoppeld aan de omlegging van de A9.

Het toekomstbeeld

Het knooppunt A4/ A9 "Badhoevedorp" wordt gereconstrueerd waarbij alle verbindingen op hoofdwegenniveau beschikbaar blijven en een eventuele toekomstige omlegging van de Schipholweg niet onmogelijk wordt gemaakt. Ter plaatse van de aansluiting Badhoevedorp-West komt de A9 op maaiveldniveau te liggen met een verdiepte Schipholweg en een verhoogde S106. Ter hoogte van de Sloterweg komt een viaduct voor alle verkeer. De Schipholweg blijft een gebiedsontsluitingsweg met een 80 km / uur regime, zolang er geen nieuwe omgelegde Schipholweg is. Nadere studie moet inzicht geven in de benodigde maatregelen voor een hoogwaardig openbaar op de huidige Schipholweg, inclusief een verkeersveilige situatie. Na omlegging van de Schipholweg kan de huidige weg worden afgewaardeerd en omgevormd tot een openbaarvervoerbaan.



Het masterplan Badhoevedorp

In het masterplan wordt een toekomstperspectief geschetst voor versterking van het dorp in samenhang met de omlegging van de A9. Het plan doet onder andere uitspraken over de zogeheten buik: het deel tussen de omgelegde A9 en de bebouwde kom van Badhoevedorp. Het is hier ingevuld als een landschap met sportfuncties, recreatieve voorzieningen, hoogwaardige bedrijvigheid en incidentele woonbebouwing. Wat de Schipholdriehoek betreft kan het masterplan invloed hebben op de inpassing van het HOV-tracé, op de mogelijke stedelijke ontwikkeling rond toekomstige HOV-knooppunten en op de landschappelijke invulling. Voorkomen moet worden dat in het kader van het Masterplan onomkeerbare ontwikkelingen in gang worden gezet, die de beoogde hoogwaardige ontwikkelingen rond een nieuw vervoersknooppunt in de airport corridor belemmeren.



Bypass Groene AS / Groen Carré Noord

De Groene AS (onderdeel van Groen Carré Noord) verbindt grote en kleine natuurgebieden tussen Amstelland en Spaarnwoude. Hierdoor ontstaat een ecologische verbindingszone, maar ook een aantrekkelijk landschap dat onder meer geschikt is voor recreatie, wat een bijdrage levert aan de kwaliteit van het vestigingsmilieu. De maatregelen zijn vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Groene AS en is een onderdeel van het Convenant Schiphol Mainport en Groen. De Schipholdriehoek is een zoekgebied voor de realisatie van een bypass van de Groene AS.



Reservering tracés voor openbaar vervoer

Vanuit de verwachting dat de driehoek op termijn tot ontwikkeling komt, wordt in de ontwikkeling van de regionale en bovenregionale OV-netwerken rekening gehouden met nieuwe verbindingen naar en door de driehoek. Dat zijn onder andere de HOV-lijn tussen station Sloterdijk en de Schipholdriehoek, de HOV-lijn tussen Haarlem via de Schipholdriehoek en de Zuidas en de OV-SAAL-verbinding Almere-Schiphol. In dit verband wordt zelfs een nieuwe oost-west metro door A'dam centrum/west naar de driehoek genoemd. Voor deze lijnen zijn echter nog geen concrete tracéreserveringen vastgelegd. Het is essentieel dat de tracés uitgewerkt worden en reserveringen bestuurlijk worden vastgelegd, zodat de aanleg van de lijnen en halteplaatsen mogelijk wordt gemaakt. Daarbij kunnen de keuzen voor de lijnen en de tracés de ontwikkelmogelijkheden in de Schipholdriehoek uiteraard sterk beïnvloeden.



Reservering tweede terminal en ontwikkelingen in het Noordwestareal.

Het gebied tussen de A4, A5 en de weg Tweeduizend E1 is gereserveerd voor de ontwikkeling van een tweede terminal. Het wordt de komende jaren gebruikt voor functies die de luchthaven ondersteunen en voor de uitbreiding van een justitieel complex en Koninklijke Marechaussee. De mogelijkheid van een tweede terminal is voor deze Gebiedsvisie 2040 een aantrekkelijk vooruitzicht indien deze als een echt op de stad gerichte terminal kan worden ontworpen en ingericht.



Totaalbeeld lopende plannen en reserveringen

Het risico van driedeling

Door de omlegging van de A9 en de reservering voor een tweede terminal dreigt een driedeling te ontstaan binnen de Schipholdriehoek:
De buik - het gebied tussen de bebouwde kom van Badhoevedorp en de omgelegde A9 – als ontwikkeling vanuit het perspectief van Badhoevedorp.
De driehoek A4-A5-Tweeduizend El: gereserveerd voor de tweede terminal van Schiphol. Het gebied hiertussen dat als zelfstandig gebied wordt ontwikkeld of gekoppeld aan de tweede terminal.

Zonder sterke sturing vanuit een integrale lange termijn visie ontstaat het gevaar dat ieder gebied apart wordt ontwikkeld met eigen samenwerkings- en vereveningsconstructies, een eigen identiteit en programmatische invulling. Dit doet geen recht aan de ligging in de airportcorridor, de gewenste bijdrage aan de internationale concurrentiepositie en het verschil in dynamiek tussen oost- en westzijde van de locatie. Ontwikkelkansen worden dan onvoldoende benut en het gebied zal vermoedelijk ontwikkeld worden alsof het een gewone locatie in de regio is.

Het is duidelijk, de unieke positie van het gebied en de bijbehorende internationaal georiënteerde ontwikkelkansen worden dan onvoldoende benut. En dan wordt het gebied vermoedelijk ontwikkeld alsof het een gewone locatie in de regio is.

Om dit te voorkomen moet centrale regie gevoerd worden, moet het groen-blauwe en infrastructurele raamwerk uitgewerkt worden (inclusief tracéreserveringen), moet een deel van de afzonderlijke ontwikkelingen geplaatst worden binnen de grotere, integrale lange termijn ambitie en moeten gebieden 'in de wacht' worden gezet.



**Dreigende driedeling van de locatie:
barrièrewerking A9 vergroot en airport corridor verzwakt**

06

Strategie in hoofdlijnen - reserveren en werken aan condities

Het zal uit het voorgaande duidelijk zijn geworden, het kenmerk van de Schipholdriehoek is dat de grootse beloften pas op langere termijn zullen worden ingelost. Daarom is een eenduidige en langdurig volgehouden ontwikkelstrategie belangrijk.





Met de Gebiedsvisie Schipholdriehoek beoogt de stuurgroep de strategische waarde van de locatie ten volle te benutten voor de ontwikkeling van de metropoolregio Amsterdam voor de langere termijn, met oog voor de ontwikkelingen op lokale en regionale schaal op de korte en middellange termijn. Uitgangspunten van de visie zijn:

- internationaal georiënteerde en toonaangevende ontwikkeling
- hoogwaardig, kennisintensief en duurzaam
- logisch onderdeel van de metropolitane airport corridor, complementair aan de andere gebieden in de corridor

In het oog springende aspecten van de visie, die een langetermijnperspectief vereisen zijn:

- aanleg OV-SAAL-west, locatiekeuze halteplaatsen en knooppunten
- aanleg HOV (OV 2020) en mogelijke omlegging Schipholweg
- ontwikkeling mainport en specifiek de mogelijke komst van een tweede terminal (Mainportvisie 2.0)
- omvang en aard programma en het hoge ambitieniveau: hiervoor is afstemming vereist met andere ontwikkelingen in de Metropoolregio over langere periode
- ontwikkeling van het groen blauwe raamwerk
- voorsorteren op huisvesting Olympische Spelen 2028

Bovenstaande ontwikkelingen zijn mede afhankelijk van besluitvorming door het Rijk. Wanneer duidelijkheid komt over de termijn waarop bovenstaande ontwikkelingen daadwerkelijk uitgevoerd worden, kan aan de hand daarvan de visie verder worden uitgewerkt of bijgesteld.

Positie en ambitie grondeigenaren

Het grondeigendom in de Schipholdriehoek is versnipperd en in handen van verschillende (semi-)publieke en private partijen.

Tijdens het traject van visievorming zijn de grondeigenaren met een ontwikkelambitie nauw betrokken. In de ateliers hebben zij actief meegedacht aan de visie. Hoewel vooral de (on)mogelijkheden voor woningbouw en de fasering van de ontwikkeling tot pittige discussies leidden hebben de marktpartijen geen afstand genomen van de hoofdlijnen van de visie. Wel heeft een aantal van hen aangegeven om ook zelf ideeën te ontwikkelen voor de Schipholdriehoek.

Ontwikkelstrategie

De strategie, uitgaande van de Gebiedsvisie, steunt op drie pijlers:

- reserveren van een zo groot mogelijk deel van Schipholdriehoek voor de doelen en ambities op de lange termijn
- accommoderen van ontwikkelingen die randvoorwaardelijk zijn voor het realiseren van de lange termijn doelen
- in gang zetten van enkele urgente ontwikkelingen op korte termijn

Nu strategisch reserveren en korte termijn in dienst stellen van de lange termijn

De nadruk van de ontwikkeling van het gebied ligt dus op de lange termijn. Om de kansen zo veel mogelijk te benutten is het nu belangrijk het gebied in zo groot mogelijke mate ruimtelijk-planologisch te reserveren voor toekomstige wensen. Wel moet het gebied klaargemaakt worden voor de hoge ambitie. Het betekent namelijk niet dat er tot 2040 niets in het gebied kan gebeuren. (Tijdelijke) ontwikkelingen worden gestimuleerd als ze het gebied op de kaart

zetten en passen in de hoogwaardige ambitie van de gebiedsvisie of als ze randvoorwaardelijk zijn voor realisatie van de gebiedsvisie. Ontwikkelingen op de korte termijn worden steeds geplaatst binnen de lange termijnvisie en wanneer zij hier niet binnen passen, slechts toegestaan als zij omkeerbaar zijn zonder dat dit kapitaalintensieve saneringssituaties met zich meebrengt.

Randvoorwaardelijke ontwikkelingen

Om de gewenste langere termijn ontwikkeling mogelijk te maken, die bijdraagt aan de ambitie van de Gebiedsvisie, is het van belang een aantal zaken goed te regelen. Randvoorwaardelijk voor de ambities van de Gebiedsvisie zijn een excellente ontsluiting en bereikbaarheid, en de versterking van de groenblauwe kwaliteiten als drager voor rode ontwikkelingen.

Ontsluiting en bereikbaarheid openbaar vervoer

Een essentiële randvoorwaarde voor een intensieve en hoogwaardige ontwikkeling van het gebied is een goede bereikbaarheid. Cruciaal hierin is de ontsluiting van het gebied door openbaar vervoer, en aansluiting op het regionale HOV-netwerk. Concreet gaat het om de aanleg van de OV-SAAL en OV 2020. Deze verbindingen moeten in de toekomst op de juiste manier door het gebied lopen. Van belang is de afstemming tussen de gewenste halteplaatsen en de knooppuntontwikkeling. Specifieke aandacht vragen planologische reserveringen voor het openbaar vervoer ter plaatse van de Zuidas, Riekerpolder, Badhoevedorp, A9 en de Schipholdriehoek zelf.

Ook is een verbeterde aansluiting op het hoofdwegennet rondom de Schipholdriehoek van belang. Hoewel voor de Schipholdriehoek de nadruk komt te liggen op een hoogwaardige aansluiting op het HOV-netwerk, is de autobereikbaarheid en -ontsluiting natuurlijk van groot belang. Naast de ontsluiting van de driehoek via de T106 op de A9, is het noodzakelijk dat er zicht komt op een nieuwe aansluiting van de Schipholdriehoek op het hoofdwegennet. Schiphol heeft hierbij een voorkeur voor een extra aansluiting aan de A4.

Groen en landschap

De versterking van de groenblauwe kwaliteiten in het gebied levert meerwaarde op voor de ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardig en onderscheidend vestigingsklimaat. Bovendien draagt het mogelijke unieke profiel van de locatie bij aan de waardecreatie in de vastgoedontwikkeling. Voor zover mogelijk moet de aanleg van een groenblauw netwerk plaatsvinden vooruitlopend op de vastgoedontwikkeling.

De globale fasering is als volgt

Ontwikkelingen en opgaven op de korte termijn (tot 2015):

- Uitvoering A9 + aansluiting onderliggend wegennet
- Uitwerking Landschappelijke invulling Buik + start uitvoering masterplan Badhoevedorp; uitplaatsen sportvelden
- Studie openbaar-vervoersysteem: OV SAAL + HOV OV 2020 + tracéreservering
- Uitwerken groen-blauw raamwerk als onderdeel metropolitaan landschap
- Onderzoek duurzaamheid als profilering
- Verdieping onderzoek ruimtelijk/economisch profiel

Ontwikkelingen en opgaven op de middellange termijn (2015-2025):

- Uitvoering Masterplan Badhoevedorp – behalve oostelijk deel
- Aanleg van HOV buslijnen (OV 2020) als onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam: Haarlem-Schiphol-Zuidas en Sloterdijk-Badhoevedorp-Driehoek
- Realiseren Groen-blauw raamwerk
- Realiseren tijdelijke functies als smaakmakers inclusief ontsluiting - voorbereiding Olympische Spelen

Ontwikkelingen en opgaven op de lange termijn (na 2025):

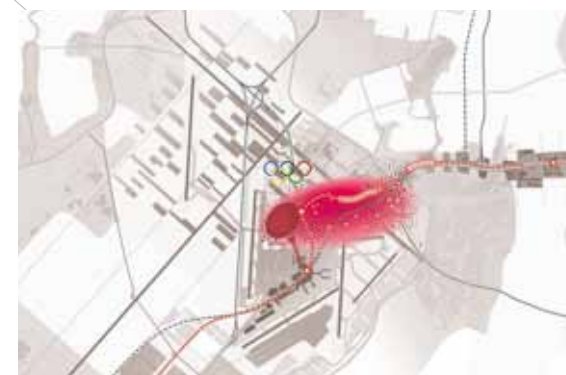
- Aanleg OV SAAL-west
- Aanleg tweede terminal
- Ontwikkeling oostzijde Badhoevedorp
- Ontwikkeling internationale functies
- Mogelijk evenement Olympische spelen



tot 2015



2015-2025



na 2025

Urgenties korte termijn – lopende planvorming

De komende jaren vindt uitvoering van lopende planvorming plaats.

Masterplan Badhoevedorp: wat wel en wat nog even niet

Voor de uitvoering van het masterplan Badhoevedorp is het van belang om op korte termijn de verspreid liggende sportverenigingen uit te plaatsen en te concentreren ten zuiden van de Schipholweg. Voor de ontwikkeling van de Schipholdriehoek op de langere termijn vormt de aanleg van een sportcomplex 'in de buik' geen directe belemmering. De realisatie en voorbereiding hiervan zijn voor rekening en risico van de gemeente Haarlemmermeer, en maken geen deel uit van de gebiedsontwikkeling Schipholdriehoek.

Voor de overige onderdelen van Masterplan Badhoevedorp, onder andere Schuilhoeve-Oost en Badhoevedorp-Zuid, moet nader bepaald worden welke consequenties de ontwikkeling in de Schipholdriehoek en reservering van OV-tracés hebben.

Omlegging A9

Voorafgaand aan de standpuntbepaling Omlegging A9 Badhoevedorp hebben Rijk en regio intensief overlegd over de uitwerking van het onderliggend wegennet, oftewel de aanpassing van het regionale en lokale wegennet als gevolg van de omlegging van de A9. Inmiddels zijn in het kader van de omlegging A9 inhoudelijke afspraken gemaakt over:

- de vormgeving van het kruispunt A9-T106-Schipholweg
- voorinvesteringen ten behoeve van een hoogwaardige openbaarvervoer verbinding Haarlem-Badhoevedorp-Schiphol-Amsterdam-Zuid
- de Sloterweg
- het niet onmogelijk maken van een mogelijk om te leggen Schipholweg
- het treffen van voorzieningen voor de verbindende groenstructuur

Aanvullend worden in dit kader afspraken gemaakt over financiering van de voorstellen.

Wat betekent reserveren voor een aantal lopende ontwikkelingen?

Masterplan Badhoevedorp

De gemeente Haarlemmermeer grijpt de omlegging van de A9 aan om van Badhoevedorp méér dorp te maken en het centrum te ontwikkelen, met nieuwe woningen, winkels en recreatiemogelijkheden. De oude dorpsstructuren worden hersteld. In het masterplan zijn meerdere locaties aangewezen waar nieuwe ontwikkelingen worden voorzien. Zowel in visievorming, als in fasering moet er een relatie worden gelegd met onder meer met de ontwikkeling van de Schipholdriehoek.

Omlegging A9

De omlegging van de A9 ten zuiden van Badhoevedorp door Rijkswaterstaat is van groot belang voor de verbetering van de doorstroming op de hoofdwegennet en het verbeteren van de leefbaarheid in de regio. Volgens de huidige planning ligt er begin 2012 een onherroepelijk tracébesluit, waarna gestart worden met de uitvoering. Het Rijk gaat voor de omlegging uit van een sobere en doelmatige aanleg.

De Gebiedsvisie kan geen aanleiding zijn om de omlegging uit te stellen. Wel benadrukken de partijen in de stuurgroep het belang van een zodanige inpassing dat een samenhangende ontwikkeling van de Schipholdriehoek niet onmogelijk wordt gemaakt. Hiervoor moeten enkele voorzieningen worden getroffen, waarover op bestuurlijk niveau afspraken zijn gemaakt en waarvoor de komende tijd nog een uitwerking plaatsvindt. De mogelijkheid om in de fase van aanbesteding nog (extra) aandacht te vragen voor innovatie, integrale gebiedsontwikkeling en duurzaamheid is beperkt.

07

Vervolg:
onderzoeken
uitwerken, en
samenwerken



Deze Gebiedsvisie Schipholdriehoek 2040 geeft in hoofdlijnen de ambities en de opgaven weer. De aanpak van reserveren voor de lange termijn en de randvoorwaarden in het gebied op orde brengen, vraagt een aantal acties. Dit betreft het afronden, verankeren, samenwerking en nader onderzoek.

Vervolgproces op hoofdlijnen

Aan de hand van vijf parallelle sporen wordt een vervolg gegeven aan de uit de visie en strategie voortkomende opgaven:

Afronden

Behandeling van de visie inclusief ontwikkelstrategie in Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland en daarnaast in het college van B&W van de Haarlemmermeer vormt de basis voor de vervolgstappen.

Verankeren

Vervolgens is het wenselijk afspraken over de visie vast te leggen in een breder bestuurlijk regionaal convenant. Naast provincie en gemeente Haarlemmermeer zullen ook gemeente Amsterdam, de Stadregio en Schiphol hiervoor worden uitgenodigd.

Uitwerken vervolggaven

Op basis van de vastgestelde visie wordt op de korte termijn aan twee concrete opgaven gewerkt: verkenning van de inrichting van de Oude Schipholweg en nader onderzoek naar de regionale bereikbaarheid (zie ook bij nader onderzoek).

Sturen op ambitie

Tal van bestaande opgaven, ambities en programma's hebben of zullen betrekking hebben op het gebied van de Schipholdriehoek. Door hier tijdig op te reageren kan uitvoering worden gegeven aan de ambities van de gebiedsvisie of kan juist in de ambitie worden bijgestuurd.

Betrekken marktpartijen

De markt is op verschillende wijzen van belang voor de ontwikkeling van de Schipholdriehoek. Ten eerste is het grondeigendom grotendeels in handen van private partijen én heeft de provincie vanuit het verleden een inspanningsverplichting tegenover één van deze partijen. Ten tweede heeft de markt kennis en ontwikkelkracht. Ten derde is het van belang om de regionale afstemming over het marktaanbod van bedrijven en kantorenterreinen te volgen. In het kader van Plabeka worden afspraken gemaakt over de programmering van het aanbod.

Nader onderzoek

Tracéstudies OV-SAAL, HOV en gevolgen voor de ontwikkelingsmogelijkheden korte termijn

Om openbaar vervoer op lange termijn niet onmogelijk te maken, moet studie gedaan worden naar het tracé en positionering van de haltes van de OV-SAALijn, voor het deel tussen Schiphol en Amsterdam en de tracéreserveringen van HOV 2020. De studie moet duidelijkheid geven over de noodzakelijke ruimtereservering bij de omlegging van de A9 en in de deelgebieden Schuilhoeve en Badhoevedorp-Zuid. De gehele tracés moeten bestuurlijk worden vastgelegd en gereserveerd.

Uitwerken van en regie voeren op groenblauw raamwerk

Vooruitlopend op de vastgoedontwikkeling moet gestart worden met de aanleg van het groenblauwe raamwerk. Hiervoor moet in een breder perspectief van het metropolitane landschap een uitwerking van het groenblauwe raamwerk gemaakt worden, inclusief de Groene AS en Mainport en Groen en Rijksbufferzone. Het is van belang dat deze groenblauwe structuur zo robuust is dat het de toekomstige stedelijke ontwikkeling kan dragen.

Verdieping ruimtelijk-economische profiel en duurzaamheid

Nader onderzoek naar de mogelijke ruimtelijk-economische invulling en duurzaamheidsaspecten en mogelijke partners moet het gewenste profiel en identiteit van de Schipholdriehoek scherper maken. Wat zijn kansrijke clusters, welke functies dragen bij aan het toekomstig karakter van het gebied, welke vestigingsvoorwaarden zijn daarbij belangrijk en op welke aspecten kan de driehoek zich onderscheiden en zo bijdragen aan de versterking van de Metropoolregio Amsterdam.

08

Wat vooraf ging - samenwerken aan Gebiedsvisie 2040

Deze Gebiedsvisie Schipholdriehoek 2040 is voortgekomen uit een open planproces waarin zowel publieke als private partijen een bijdrage hebben geleverd. Ook hier komen de verschillende belangen van de betrokken partijen niet altijd overeen, maar wordt de overtuiging gedeeld dat de buitengewone mogelijkheden van dit gebied werkelijk benut moeten worden. Dit laatste hoofdstuk doet er verslag van.



Tijdens het opstellen van de gebiedsvisie is de samenwerking tussen publieke en private partijen stapsgewijs opgebouwd.

Stap 1: Basisdocument en publiek kader

De stuurgroep Schipholdriehoek stelde als eerste stap een gemeenschappelijk publiek kader voor de visievorming in de Schipholdriehoek op (vastgesteld door GS in april 2009). Daartoe is in december 2008 een publieke verkenning uitgevoerd. Hieraan hebben alle belanghebbende overheden en Stichting Mainport en Groen deelgenomen. Het publiek kader bevat de publieke ambitie en uitgangspunten voor het opstellen van de gebiedsvisie. Het publiek kader is aanvullend op de bestaande wet- en regelgeving en nationaal en provinciaal beleid. Het bepaalt de speelruimte om in samenwerking met private partijen tot het beste plan te komen voor de Schipholdriehoek.

Het publiek kader is opgenomen in het 'Basisdocument Gebiedsvisie Schipholdriehoek, richting geven aan ontwikkeling'. Dit document bevat een uitgebreide gebiedsinventarisatie en beschrijft de opgave voor de Schipholdriehoek. Hiervoor zijn naast de publieke partijen ook belanghebbende private partijen geconsulteerd.

Stap 2: Gezamenlijke visie atelierbijeenkomsten

De tweede stap omvatte een startoverleg, een drietal atelierbijeenkomsten en een expertmeeting. In deze stap hebben publieke en de private partijen en Schiphol en SADC hun ambities en opvattingen samengevoegd. Met de inbreng van private partijen is de kennis van de markt benut, en zijn nieuwe invalshoeken aan die van de publieke partijen toegevoegd. Dit leidde tot een betere en beter gedragen visie. Betrokken marktpartijen zijn: Schipshol, Kennemerland Beheer, Forward Businessparks, Bertelli Beheer en Maarsen Groep.



Atelier I: bouwstenen

In het eerste atelier (op 18 juni 2009) zijn de uitkomsten van vier onderzoeken gepresenteerd, rond de thema's: bereikbaarheid, wonen en milieu, ruimtelijk-economisch profiel en groen-blauw. Samen met betrokken partijen is het gebied geanalyseerd, zijn belangen geïnventariseerd en zijn ruimtelijke programmatische bouwstenen en uitgangspunten benoemd. Dat laatste vormde de basis voor de scenario's in het tweede atelier. Vanuit verschillende invalshoeken en door de verschillende schaalniveaus heen werden verbanden gelegd en meekoppelende effecten in beeld gebracht.

Atelier II: scenario's

In het tweede atelier (1 juli 2009) zijn de bouwstenen vertaald in vier scenario's, uitgaande van een meer lokale scope en rekening houdend met alle beperkingen tot een internationaal perspectief los van alle beperkingen. Deze scenario's, met een globale horizon tot ongeveer 2040, waren niet bedoeld om tussen te kiezen, maar om over de volle breedte in beeld te brengen wat de kansen voor het gebied zijn, uitgaande van verschillende vooronderstellingen en ontwikkelingen.



Expertmeeting

De opzet voor de visie, ontwikkeld op basis van de eerste twee ateliers, is voorgelegd aan experts met autoriteit op het gebied van economische ontwikkeling, luchthavenontwikkeling, duurzaamheid, Metropoolregio en integrale ruimtelijke ontwikkeling.

Atelier III: wenkend perspectief

Op basis van de voorgaande bijeenkomsten is een eerste aanzet gebiedsvisie opgesteld, die in de expertmeeting is onderschreven en daarna verder is aangescherpt met betrekking tot positionering, ambitie, condities, programmatische kansen en ontwikkelingstrategie. De stuurgroep is geïnformeerd over de uitkomsten tot dan toe. Op basis hiervan is in het derde atelier de concept-gebiedsvisie gepresenteerd en bediscussieerd. De opmerkingen die hier gemaakt zijn, zijn verwerkt in deze Gebiedsvisie Schipholdriehoek 2040.

Uitkomsten expertmeeting

Die bijeenkomst bevestigde en versterkte de uitkomsten van de ateliers. Eensgezind spraken de deskundigen de noodzaak uit om, gezien het strategische belang van de locatie, het gebied te reserveren om op termijn ruimte te houden voor een hoogwaardige mens-intensieve ontwikkeling.

- Internationale ambitie: aansluiten bij MRA - Almere - Schiphol
- 'Laatste taartpunt van Schiphol': niet te snel invullen
- Strategische reservering is uitgangspunt
- Openbaar vervoer als 'backbone' voor de ontwikkeling - nu uitwerken
- de komst van een 2e terminal is onderscheidend voor profiel
- Intensief, gemengd en mensgericht ontwikkelen
- Nu niet verder programmatisch uitwerken - wel nieuwe stakeholders betrekken
- Ambitie duurzaamheid nu benoemen!

Colofon

Gebiedsvisie Schipholdriehoek 2040

Deze rapportage is gemaakt in opdracht van Provincie Noord-Holland door BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling in samenwerking met APPM Management Consultants.

Tekst, ontwerp en beeldmateriaal BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling

Hilde Blank

Sacha Maarschall

Petra Maas

Jasper Nijveldt

APPM Management Consultants

Jelle Kootstra

Hotze Hofstra

Hilco van der Wal

Met bronvermelding mogen onderdelen uit deze rapportage worden overgenomen.

Aan de inhoud van deze rapportage kunnen geen rechten worden ontleend.

Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever.

© BVR Rotterdam, 19 mei 2010

Stuurgroep

Laila Driessen-Jansen
Ton Hooijmaijers
Michel Bezuijen
Aad Straathof
Roel Salden

Gedeputeerde Noord-Holland (vz. vanaf juni 2009)
Gedeputeerde Noord-Holland (vz. tot juni 2009)
Wethouder gemeente Haarlemmermeer
Hoogheemraadschap Rijnland
Directeur Wegen, Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland

Gertjan Honing
Bjorn Hutten
Johan Karst
Jelle Kootstra
Wim Kranenburg

Maarsen Groep
Provincie Noord-Holland
Gemeente Amsterdam, dRO
APPM Management Consultants
Schiphol Real Estate
SADC

Kernteam

Annemieke Bergsma-Eijsackers (projectleider)
Jelle Kootstra
Erik Schuilenburg
Bart Spaargaren
Matthie Vermeulen

Provincie Noord-Holland
Provincie Noord-Holland (APPM Management Consultants)
Hoogheemraadschap Rijnland
Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland
Gemeente Haarlemmermeer

Gideon Kwint
Wim van der Lee
Sacha Maarschall
Willem Masseur
Ellen Monchen
Mickel Poot
Maarten Raupp

Kennemerlandbeheer
Gemeente Haarlemmermeer
BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling
Forward Business Parks
Gemeente Amsterdam
Chipshol Holding BV
SADC

Ateliermeester

Hilde Blank

BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling

Jeroen Reijnoudt
Maurits Schaafsma
Erik Schuilenburg
Peter Silvis
Kees Smilde
Bart Spaargaren
Olav Steffers

Bertram Group
Schiphol Group
Hoogheemraadschap Rijnland
Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland
Stichting Mainport en Groen
Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland
SADC

Atelierdeelnemers

Gerard Ballast
Gerdien van de Beek
Martin Bekker
Annemieke Bergsma-Eijsackers
Martijn van Berkel
Michel Bezuijen
Jeroen Boggia
Ad de Bont
Jan Simon Brouwer
André van Eijk
Joost van Faassen
Leon Floor
Daniëlle van der Gaag
Ko van Garderen
Liliane Geerling
Chris van der Geest
Martijn Heemink
Judith van Hees
Constance Hendriks-Winnips
Delia Hofman
Hotze Hofstra

Provincie Noord-Holland
Gemeente Haarlemmermeer
Stadsregio Amsterdam
Provincie Noord-Holland
Gemeente Haarlemmermeer / Bohemen
Gemeente Haarlemmermeer
Gemeente Haarlemmermeer
BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling
Provincie Noord-Holland
Provincie Noord-Holland
Gemeente Haarlemmermeer
Provincie Noord-Holland
Hoogheemraadschap Rijnland
Van Garderen & Dekker
BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling
Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland
Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland
BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling
Stadsregio Amsterdam
Provincie Noord-Holland
APPM Management Consultants

Rick Thorborg
Corrie Verbeek
Matthie Vermeulen
Jan-Hein Vink
Hans Vonk
Marriëtte Wessels

Hoogheemraadschap Rijnland
Gemeente Haarlemmermeer
Gemeente Haarlemmermeer
Gemeente Haarlemmermeer
MaarsenGroep
Provincie Noord-Holland
Stichting Mainport en Groen

Externe experts

Luuk Boelens
Martin Dubbeling
Mathis Güller
Pieter Klomp
Wim Kranenburg
Mickel Poot
Pieter Tordoir
Rick de Visser
Michel van Wijk

Urban Unlimited
SAB Adviesgroep
Güller & Güller architecture urbanism
Gemeente Amsterdam, dRO
Schiphol Real Estate
Chipshol Holding BV
Universiteit van Amsterdam
Vista landscape and Urban design
SADC

