



schiphol  
regio  
en  
ruimtelijke  
kwaliteit

synopsis



## colofon

Opdrachtgevers:  
Ministeries V&W (DGTL) en VROM (DGR)

Begeleidingsgroep: Jeroen Fukken (V&W),  
Johan Weggeman (V&W), Maarten  
Jenniskens (V&W), Hans ten Velden  
(VROM), Bart Vink (VROM), Bram du Saar  
(VROM) en Susanne Vleeshouwers  
(VROM)

Opdrachtnemer: Peter Heerema  
Locus ruimtelijke verkenningen  
Eesergroen, 21 maart 2007  
www.locus-heerema.nl

De synopsis is samengesteld door Peter  
Heerema.  
Alles uit deze beleidssamenvatting mag  
worden vermenigvuldigd en/of openbaar  
gebruikt mits de bron wordt vermeld.

## inleiding

In een korte periode van circa zes weken hebben wij verkennend onderzoek verricht naar de samenhang tussen ruimtelijke kwaliteitsambities, de ontwikkeling van Schiphol en de toekomstige ruimtedruk in de mainportregio. Opzet, werkwijze en onderzoeksresultaten zijn vastgelegd in het onderzoeksrapport 'Ruimtelijke kwaliteit rondom Schiphol' (Locus, 11 februari 2007)

Deze synopsis of beleidssamenvatting is gemaakt om beleidsdiscussies over het onderwerp te prikkelen. Het is een afzonderlijk product, waarin gebruik is gemaakt van de resultaten van het achterliggende onderzoek en waarin nieuwe impressies zijn toegevoegd om de verbeelding te stimuleren.

## Onderzoeksteam:

Peter Heerema (Locus ruimtelijke verkenningen), Henk Puylaert (H2Ruimte), Peter Dauvellier (Dauvellier Planadvies), Peter Frankena (Adec's Airinfra), Martin Knuijt en Christ-Jan van Rooij (OKRA), Willem van Deursen (Carthago) en Theo Reijts (TNO Bouw en Ondergrond)

### *Ons paradepaardje...*

*Bij de aanvang van het eerste kabinet Drees (1948-1951) moet het departement van V&W fors bezuinigen. De regering geeft alle prioriteit aan industrialisatie en woningbouw. V&W snoeit op van alles behalve Schiphol. De Tweede Kamer vindt echter dat er buitensporig veel geld voor de aanleg van vliegvelden is uitgetrokken. Juist op de luchtvaart kan uitstekend bezuinigd worden, vindt men, omdat het weinig rendement oplevert. Het passagiersvervoer speelt volgens de Tweede Kamer "ook geen rol voor de anderhalve man en een paardekop, die er gebruik van maken". Enkelen waarschuwen voor een te "grootse opzet van de vliegvelden". Men vindt de schitterende gebouwen op Schiphol en de ongekend luxueuze inrichting ervan "volkomen onjuist en afkeurenswaardig". De toenmalige minister Spitzen verdedigt evenwel het economische belang van de K.L.M., voor nu (werkgelegenheid, snelle vorm van vervoer voor handelsartikelen, post en emigranten) en voor de toekomst: de burgerluchtvaart biedt grote perspectieven en moet met alle kracht gesteund worden. Hij vindt wel dat men niet uitsluitend op de directe rendabiliteit moest letten. Als immaterieel voordeel noemt hij het gebruik van Neerlands talenten. Ook "het streven naar het bereiken en behouden van een plaats van betekenis in het wereldluchtverkeer, uitgaande boven de omvang, welke men in verband met de grootte van ons land zou verwachten, is alleszins gerechtvaardigd". En de luxe op Schiphol was nu eenmaal noodzaak omdat, aldus de minister, de "zeer verwende consumenten" anders "de vliegtuigen van de K.L.M. niet meer frequenteren en andere maatschappijen kiezen". Uiteindelijk gaat de Kamer toch akkoord omdat de leden, net als de regering, er ondanks alles van overtuigd zijn dat een dergelijk uiterst modern en vooruitstrevend wereldbedrijf de naam van Nederland goed doet en dus een nationaal belang dient. Minder rationele argumenten voeren de boventoon, niet op de laatste plaats het prestige en vlagvertoon over de hele wereld. De K.L.M. vormt het paradepaardje van de Nederlandse wederopbouw.*

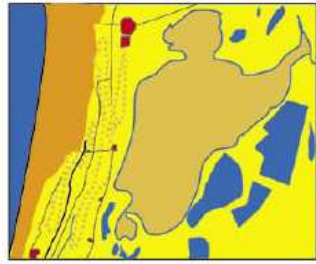
*Bron: C.C. van Baalen, 'De KLM als paradepaardje van een verarmd Nederland (1948-1950)', in: A. van Kampen, Plesman, portret van een luchtredner, Hilversum 1960*



Vele ruimtelijke transformaties spelen zich sluipenderwijs af. Dit heeft tot gevolg dat de kwetsbare historische structuren verdwijnen of vermippen en dat niet altijd nieuwe structuren met ruimtelijke kwaliteit en potentie worden toegevoegd.

Binnen twee eeuwen een totale transformatie van het gebied.

Zand en water waren voor lange tijd beeldbepalende elementen. Afgraving en drooglegging hebben het gebied op grote schaal en in korte tijd doen veranderen.



Transformatie Haarlemmermeer (bron: Werkdocument Bouwstenen Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek, juni 2005)

## opgaven

## vragen

## acties

Kans nummer 1 is dat wanneer alle belanghebbenden aangeven welke aspecten zij nu en in de toekomst van belang vinden voor het ruimtelijk kwaliteitsbeeld van de regio (inclusief Schiphol), pas dan zal de ruimtelijke kwaliteit een toepasselijke rol spelen in de besluitvorming over de toekomst van regio en luchthaven. Kans nummer 2 is dat de toenemende kwantitatieve druk op de ruimte in de regio (zoals voor 150.000 nieuwe woningen, het Park van de 21<sup>e</sup> eeuw, de wateropgave en Werkstad A4) iedereen dwingt tot samenwerking, afstemming en hoogwaardige (kwalitatieve) oplossingen. Kans nummer 3 is dat de ontwikkeling van Schiphol om innovatief ruimtegebruik in combinatie met nieuwe technologieën vraagt, zoals een systeemsprong in het verkeers- en vervoersysteem, schoner en stiller vliegen en een schielsprong in regionale stads- en landschapsvorming. De vraag is of alle ruimteclaims fysiek wel kunnen worden ingepast in de regio en of ze ruimtelijke kwaliteitsambities versterken: een aantrekkelijke 'place to be' én internationaal competitieve vestigingsplaats.

verken en vergelijk  
verschillende  
ontwikkelingskansen  
van schiphol

en

de behoefte aan ruimte  
in de regio voor wonen  
werken recreatie natuur  
en water

en

de ambities van de regio  
ten aanzien van  
ruimtelijke kwaliteit

welke ontwikkelingskansen  
zijn er voor schiphol?

welke ruimteclaims liggen  
al vast in beleidsplannen?

stimuleren of hinderen de  
kansen en claims elkaar?

welke ruimtelijke kwaliteit  
ambieert de regio?

zullen kwaliteiten, kansen  
en claims elkaar  
versterken of verzwakken?

constructie van kansbeelden  
schiphol 2040

inventarisatie beleidsplannen

confrontatie kansbeelden en  
beleidsplannen

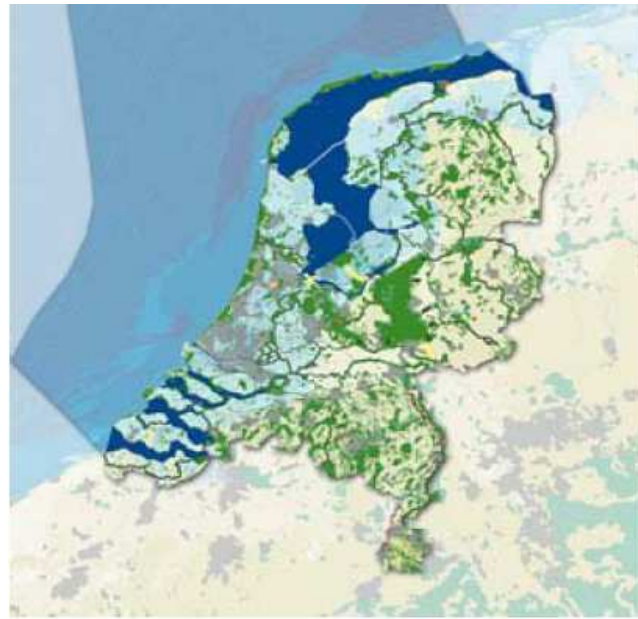
inventarisatie van regionale  
ruimtelijke kwaliteitsambities

constructie van  
kwaliteitsbeelden regio 2040

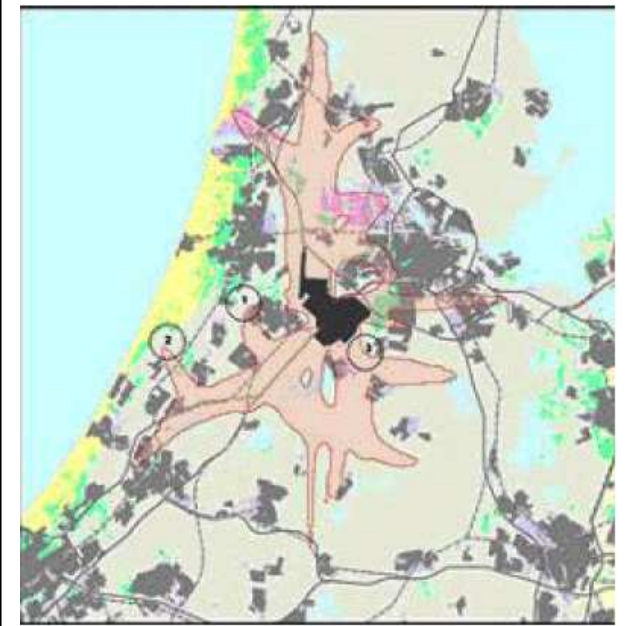
confrontatie kansbeelden,  
ruimtelijke mogelijkheden en  
kwaliteitsbeelden



Uit Nota Ruimte: PKB kaart Verstedelijking



Uit Nota Ruimte: PKB kaart Ecologische Hoofdstructuur



Uit: Nota Ruimte PKB-kaart 3 Schiphol



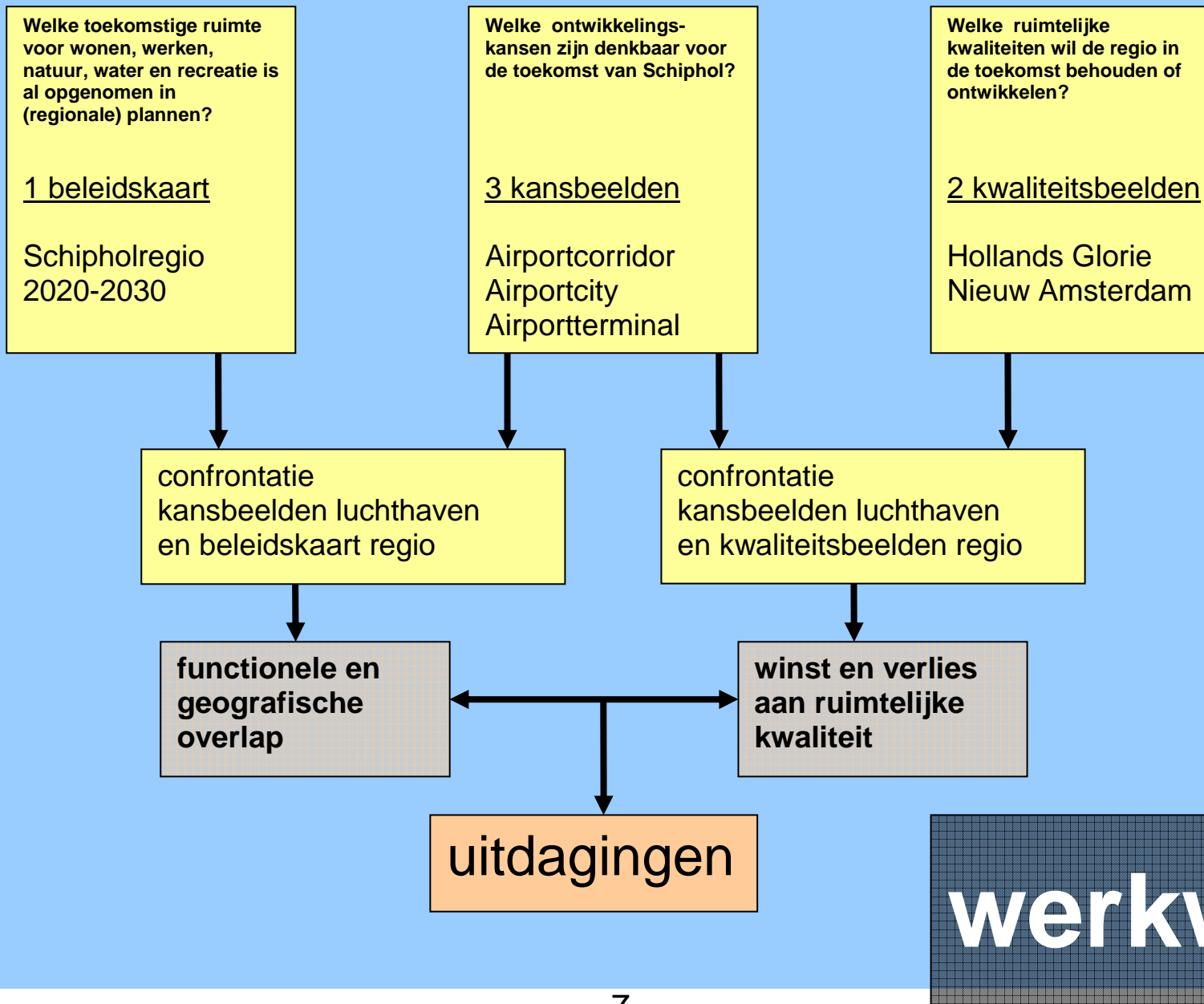
Fort Schiphol, 1920 (bron: Schiphol Group, aug. 2006)



Schiphol na de oorlog (idem)



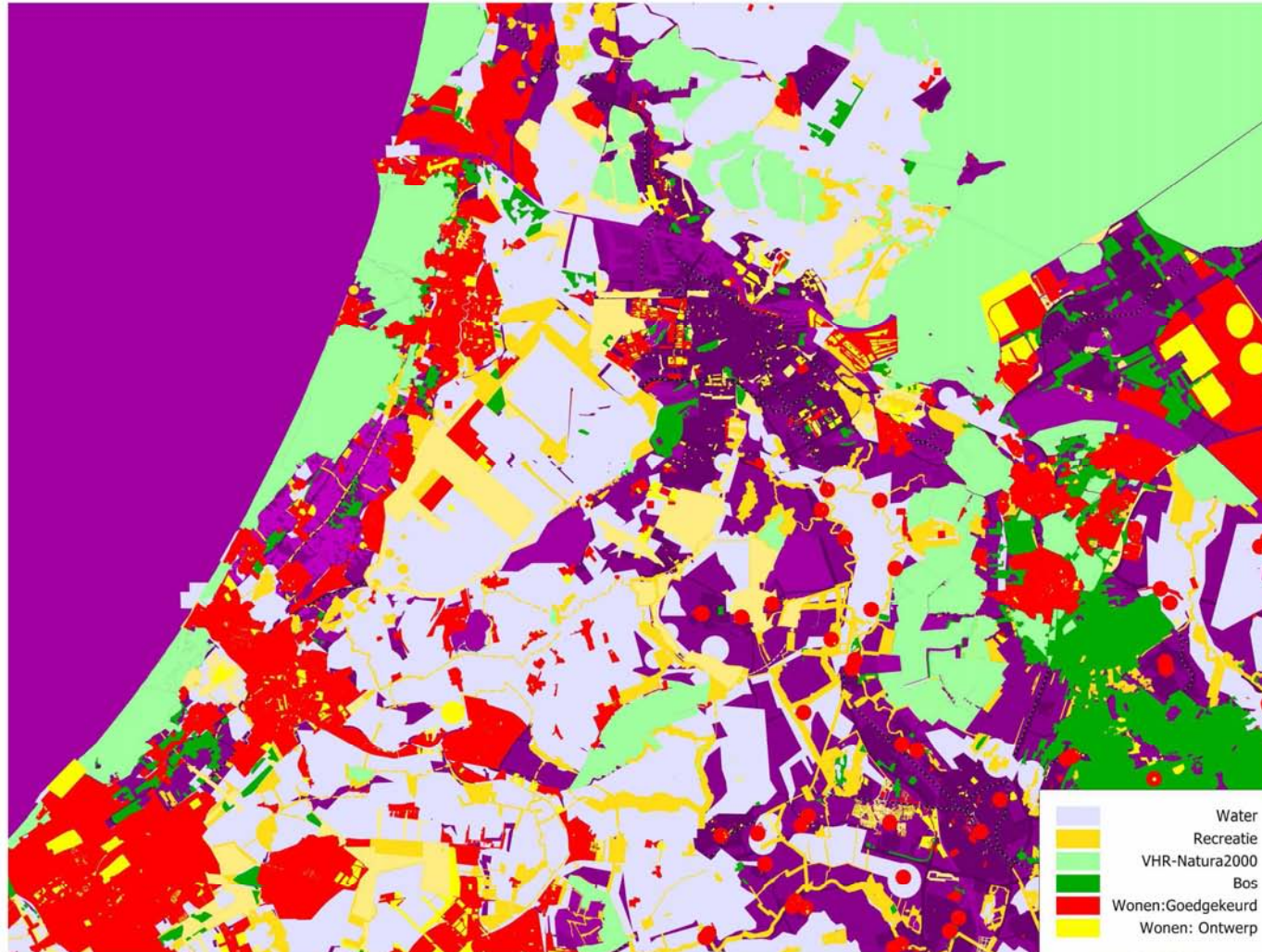
Schiphol nu: Lounge 1 (idem)



schiphol		ruimtelijke kwaliteit	regio	
Vliegweide 440 pax 22 ton	1920	gebruikswaarden (zoals bereikbaarheid, keuzevrijheid of culturele verscheidenheid)	1920	stad A'dam 700.000 inwoners
Schiphol-Centrum 3.263.342 pax ca. 1.000 ton	1967	belevingswaarden (zoals de uitstraling, het imago, rust en ruimte of de eigenheid)	1967	stadsgewest A'dam 1.000.000 inwoners
Mainportstrategie 14.664.000 pax ca. 600.000 ton	1988	toekomstwaarden (zoals de aanpasbaarheid, het rendement of het cultureel erfgoed)	1988	stadsregio A'dam 1.354.000 inwoners
toekomst in 3-voud		toekomst in 2-voud	toekomst in 1-voud	
Airportcorridor		kwaliteitsbeeld "Hollands Glorie"	beleidskaart Schipholregio 2020/2030	
Airportcity				
Airportterminal		kwaliteitsbeeld "Nieuw Amsterdam"		



## Leitbild Schiphol: Beleidskaart



Bron: Nieuwe kaart van Nederland

Welke toekomstige ruimte voor wonen, werken, natuur, water en recreatie is al opgenomen in (regionale) plannen?

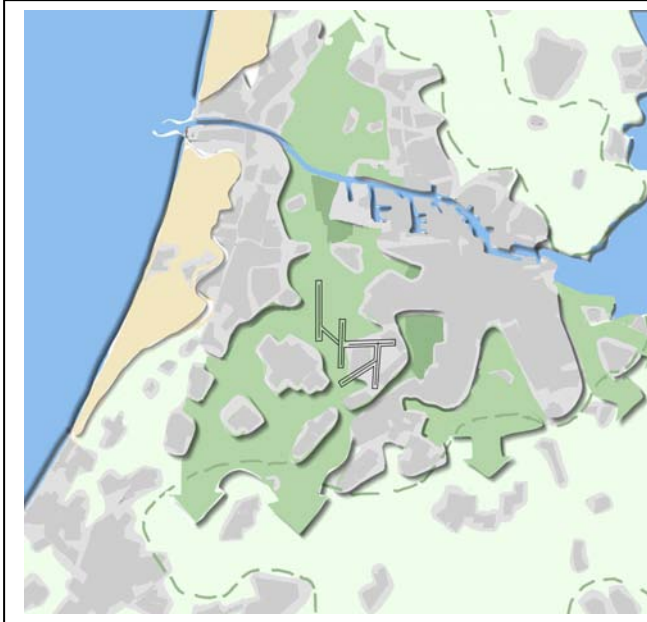
1 beleidskaart

Schipholregio  
2020/2030

Cijfers 2010-2020  
(Hoge Ruimtedruk  
Scenario)

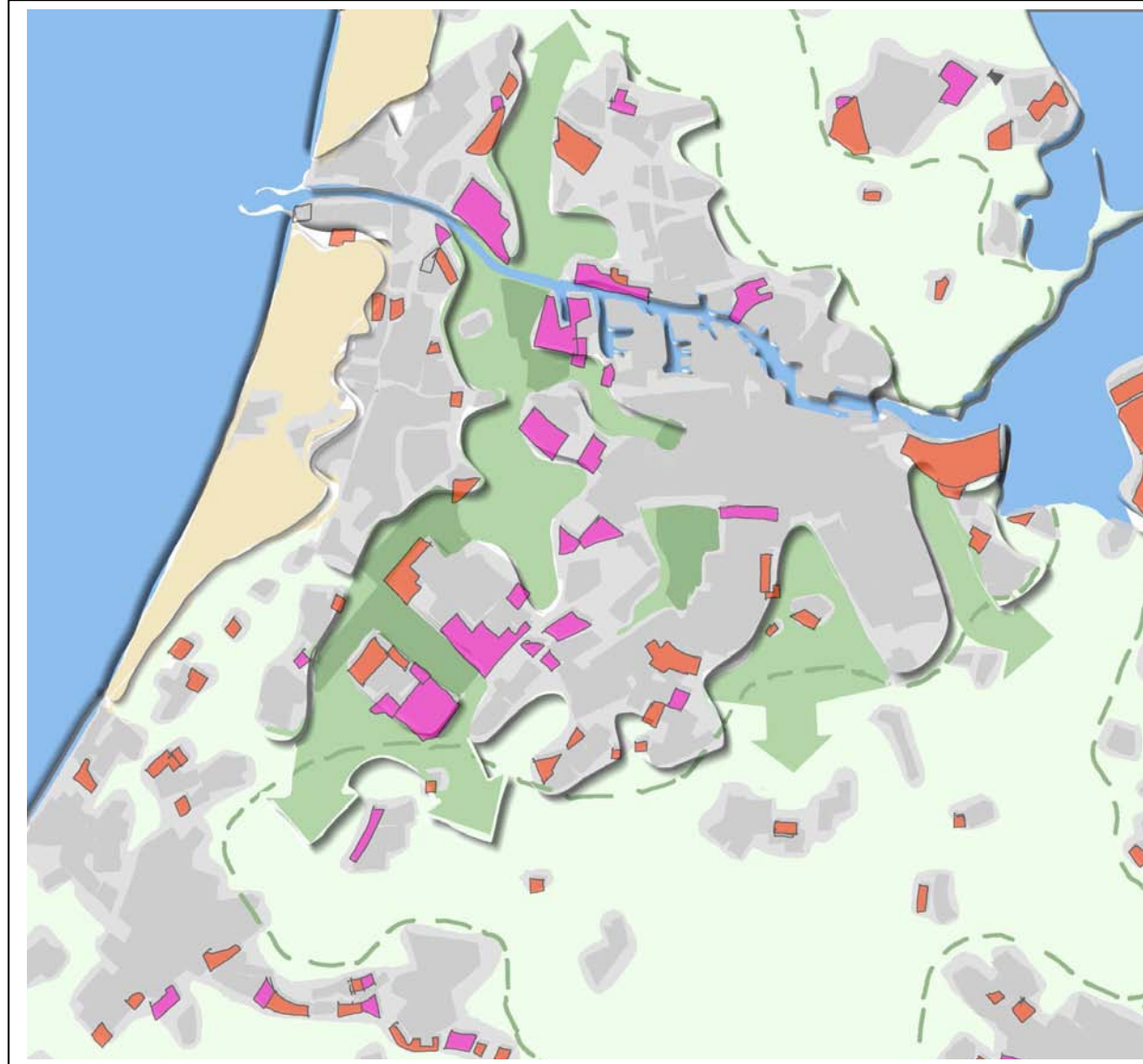
Woningen: 85.000 stuks  
Bedrijventerrein: 1000ha.  
Kantoor (bvo): 1.5 mln.m2  
Natuur: 8.000 ha.  
Recreatie: 3.200 ha.  
Water: ca. 1.500 ha.

n.b.: de kleur paars op de kaart is de achtergrondkleur van de Nieuwe Kaart van Nederland en betreft de ruimte die (nog) niet met nieuwe plannen is belegd.



Gestileerde kaart studiegebied 2000

Gestileerde beleidskaart van het studiegebied 2020/2030 met de belangrijkste uitbreidingen van het stedelijk weefsel voor wonen (oranje), werken (paars) en natuur en recreatie(groen) conform de Nieuwe kaart van Nederland. De groene stippellijn is de grens van het Groene Hart. Grijs is bestaand bebouwd gebied.



Welke ontwikkelings-  
kansen zijn denkbaar voor  
de toekomst van Schiphol?

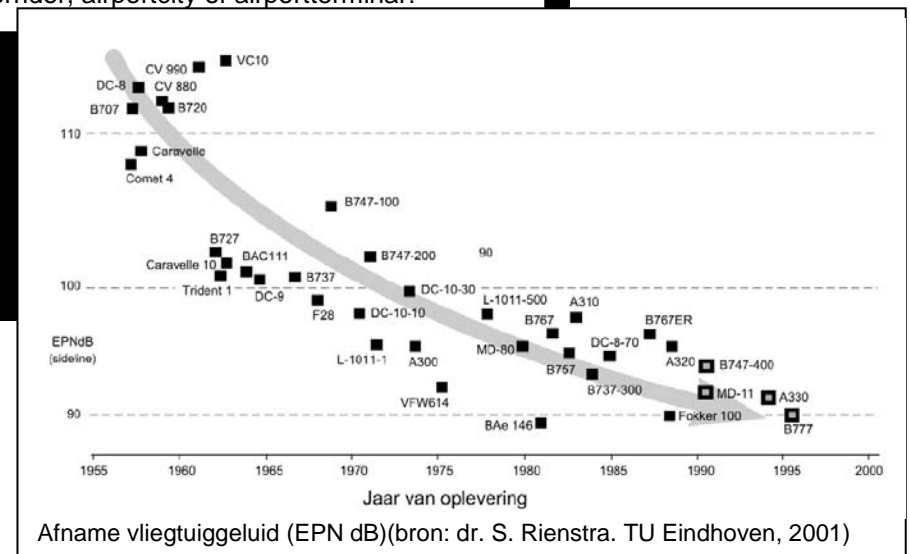
## Denkoefening:

# toekomstbeelden voor Schiphol

3 kansbeelden

Airportcorridor  
Airportcity  
Airportterminal

Ook voor Schiphol is de toekomst onbekend. Er zijn vele ontwikkelingen in de luchtvaart die de motorfunctie van Schiphol zullen beïnvloeden vanwege het effect op de concurrentiepositie ten opzichte van andere luchthavens. De belangrijkste zijn liberalisatie (die de concurrentie aanwakkert) en technologische ontwikkeling (die onder andere leidt tot stillere en zuiniger vliegtuigen en grotere én kleinere vliegtuigen). Beide ontwikkelingen hebben bijgedragen aan het ontstaan van de zogenaamde 'hub & spoke' netwerken, maar zetten ook die netwerken sterk onder druk. Schiphol heeft nu zo'n hub-positie in het netwerk dankzij de KLM (en sinds kort Air France) en de alliantie van KLM met Sky Team. Dus kan een geïntegreerd netwerk worden aangeboden van hoog frequente intercontinentale en continentale 'hub & spoke'-verbindingen met 'full service carriers' vanaf een beperkt aantal grote hub-luchthavens op de verschillende continenten. Mocht Schiphol in de toekomst zijn hub-positie verliezen, dan verandert niet alleen de netwerkqualiteit van de luchthaven, maar verandert ook de aantrekkingskracht van de regio. Het effect van herschikking van verbindingen (bijvoorbeeld minder continentaal, meer shuttles naar andere hubs) zou kunnen zijn dat bedrijven hun vestigingslocatie gaan heroverwegen of de regio bij de overweging van alternatieve vestigingslocaties zelfs gaan negeren. Anderen daarentegen zullen het misschien wel prettig vinden wanneer het wat rustiger wordt in de regio. Wordt het Schiphol als airportcorridor, airportcity of airportterminal?



### Onderlinge vergelijking Airportcorridor (A), Airportcity (B) en Airportterminal (C) op enkele luchthavenkenmerken (onze taxatie)

model	kenmerk referentie	Vluchten	OD	Transfer	Toename geluidbelasting	Ontsluiting reizigers en bezoekers	Ontsluiting goederen	Ontsluiting woonwerk verkeer	Banen stelsel	Ruimte luchthaven	Ruimte kantoren	Ruimte cargo/logistiek
A	Schiphol als Airportcorridor	1.050.000	++	++	+++	++	++	++	5PK	++	+	++
B	Schiphol als Airportcity	845.000	++	+	++	++	-	++	5PK	+	++	-
C	Schiphol als Airportterminal	450.000	+			+	-	-	5P	-	-	-

#### *Toelichting*

Vluchten

in model C zijn de vliegbewegingen vooral kleinere vliegtuigen. In model A neemt het aantal vliegbewegingen t.o.v. B toe vanwege groei van goederentransport.

OD/transfer

in model A en B nemen zowel het OD-verkeer als het transfer verkeer toe, maar in A groeit het OD verkeer sterker door. In model C is de luchthaven vooral een OD-luchthaven.

Geluidbelasting

In model C is de minste geluidbelasting door beperkt aantal vliegbewegingen en gemiddeld kleinere vliegtuigen. In B en A is meer belasting dan in C. De ontwikkelingen zijn erg afhankelijk van nieuwe technologieën voor stiller vliegen.

Ontsluiting reizigers

in model A en B is de capaciteit van de infrastructuur toegesneden op grote stromen reizigers en bezoekers; in model C hoeft de infrastructuur nauwelijks aangepast te worden voor de aan- en afvoer van reizigers naar hun bestemming

Ontsluiting goederen

model A vereist een dedicated ontsluiting voor cargo. De modellen B en C handelen veel minder cargo af.

Ontsluiting woonwerk verkeer

in model C is nauwelijks sprake van kantoorfuncties op en bij de luchthaven, dus is er relatief weinig woonwerk verkeer. In model A en B treden substantiële stromen op in het woonwerk verkeer.

Banenstelsel

in model C kan volstaan worden met het huidige banenstelsel.

Ruimtebeslag luchthaven

Model A vergt vanwege het groeiende reizigers- en cargoverkeer extra ruimte op de luchthaven voor terminals, opstelplaatsen en vrachtafhandeling. In model C is de vraag naar luchthavenruimte minder. In model C krimpt het oppervlak van de luchthaven.

Ruimte voor kantoren

met name bij Airportcity ontwikkeling.

Ruimte voor logistiek

met name in model A meer logistieke activiteiten.

# airportcorridorairportcorridorairportcorridorairportcorridorairportcorridor

## airportcorridorairportcorridorairportcorridorairportcorridorairportcorridor

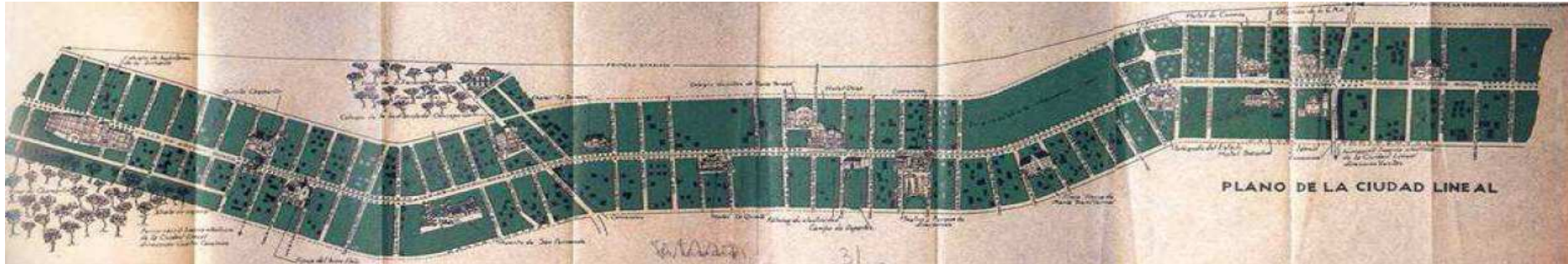
### airportcorridor 2040

### footprint 2040

Schiphol als Airportcorridor is een combinatie van Airportcity en Cargocity en betekent een ware schaa sprong in de ontwikkeling en het gebruik van de luchthaven. De impact op de regio is enorm ('Werkstad Haarlemmermeer e.o.'), niet alleen vanwege de toename van het aantal vliegbewegingen, maar ook vanwege de groei van de ruimte voor Schiphol, de verkeersaantrekkende werking en de vestiging van logistieke bedrijven en diverse hoogwaardige voorzieningen. Schiphol stijgt behoorlijk op de internationale ladder van vergelijking tussen verschillende luchthavens. Ons land kent dan naast de haven van Rotterdam een tweede grootschalig internationaal logistiek complex in de vorm van de combinatie Schiphol/Amsterdam Ports. Deze ontwikkeling brengt een grote diversiteit aan werk, logistiek en leisure met zich mee en een brede hechting in Noord-West Europa (logistiek koploper in Europa). Veel ruimte gaat op aan cargo en cargoafhandeling. De schaarste aan ruimte dwingt tot modernisering in logistieke concepten en meervoudig ruimtegebruik. Het effect op de groei van de werkgelegenheid is groot, maar het effect op economische innovatie is relatief klein omdat de nadruk zwaar ligt op de fysieke distributie-economie (personen en goederen). In economisch opzicht slaan de "economies of scale" om in "diseconomies of scale" (congestie, hinder, volte, schaarste). Deze problemen worden aangepakt doordat de kenniseconomische innovaties inspelen op de vraag in deze economische sectoren.

Versterking multimodale netwerk kwaliteit van de luchthaven in combinatie met afname van gemiddelde geluidsbelasting (meer vliegverkeer met minder luidruchtige vliegtuigen), maar toename van de hinderbeleving. Overige milieubelasting (emissies, luchtkwaliteit) neemt toe vanwege toename van verkeer over de grond van personen en goederen. Vanwege de omvang en frequentie van bewegingen groeit de kans op een 'deltaplan' om de hinder verder aan te pakken via stillere vliegtuigen, betere vliegprocedures, een grotere inzet van openbaar vervoer en ongehinderde logistieke verbindingen. In het openbaar vervoer spelen hoogfrequente automatische regionale treinen en HSL-verbindingen naar omliggende landen een grote rol. Om schaarse capaciteit op weg en spoor te reguleren zijn prijsbeleid en venstertijden cruciaal en er wordt ingezet op nieuwe technologie voor doorstroming. De grotere massa biedt schaalvoordelen voor de plaatskwaliteit van de luchthaven. Vraag naar topmilieus neemt toe, grond is schaars en duur. Ruimte-extensieve functies (zoals groen en bufferzones), minder vermogende bevolkingsgroepen en consumenten die groen willen wonen, verliezen de slag om de ruimte en worden naar de rand van de regio gedrukt. Er wordt zwaar ingezet op nieuwe technologieën om meervoudig ruimtegebruik mogelijk te maken. Extra voorzieningen voor berging van water, die in de regio nodig zijn, worden gecombineerd met rode functies (waardoor ook minder vogels worden aangetrokken).

airportcorridorairportcorridorairportcorridorairportcorridorairportcorridor  
airportcorridorairportcorridorairportcorridorairportcorridorairportcorridor



Bron: La Ciudad lineal van Soria y Mata, ontleend aan Maurits Schaafsma, oktober 2006

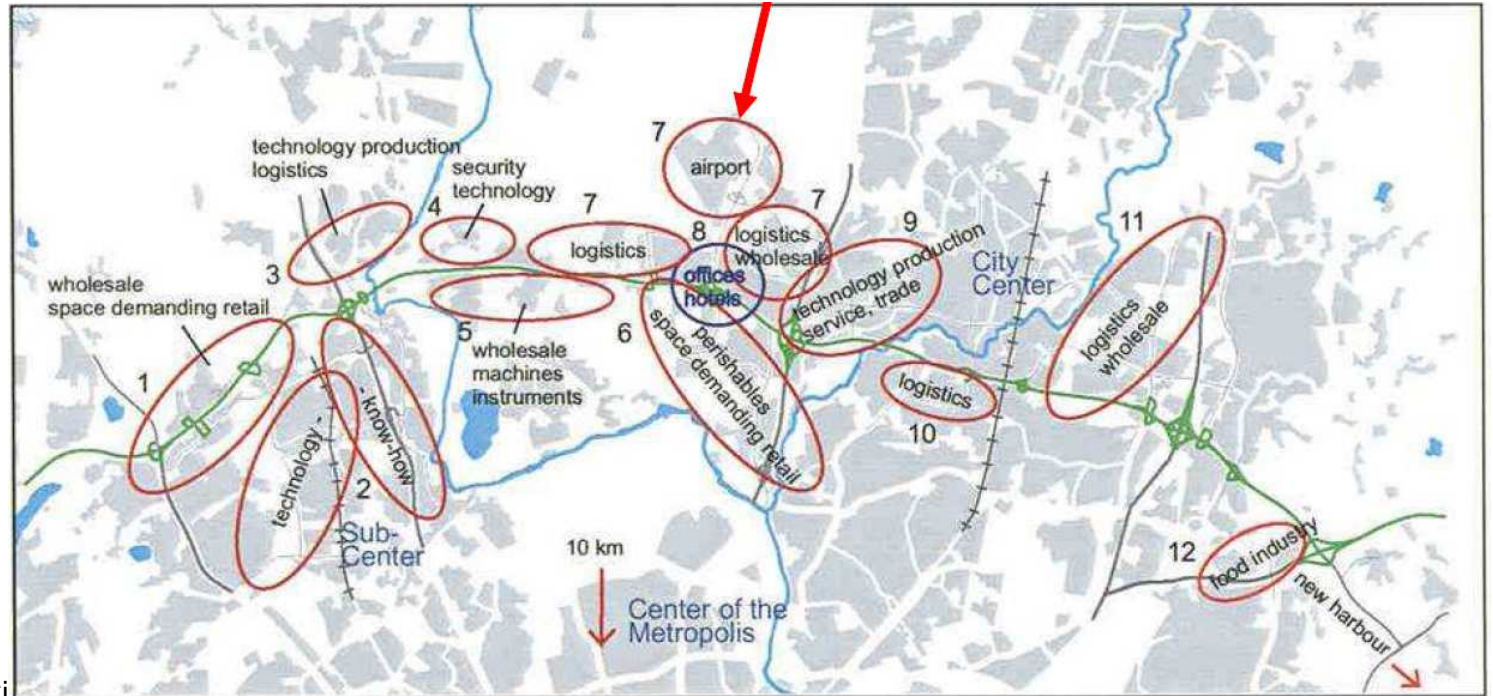


# The Global TransPark



North Carolina

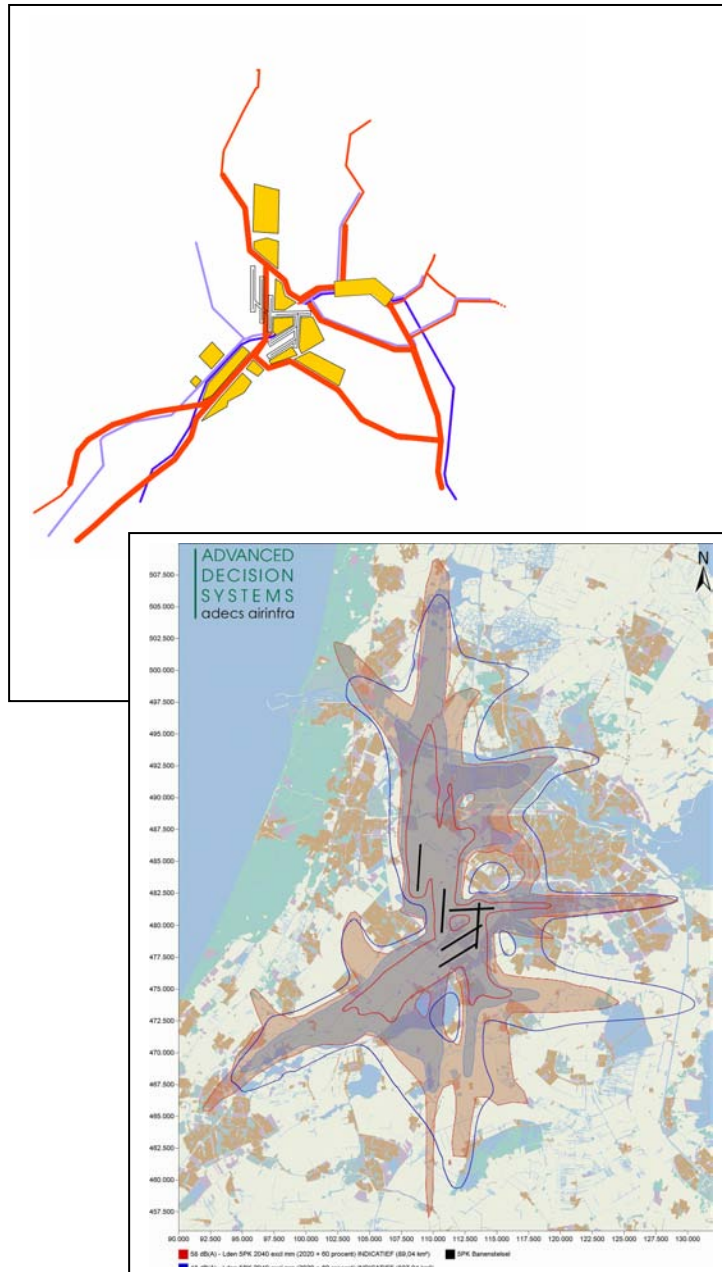
airportcorridorairportcorridorairportcorridor  
airportcorridorairportcorridorairportcorridor



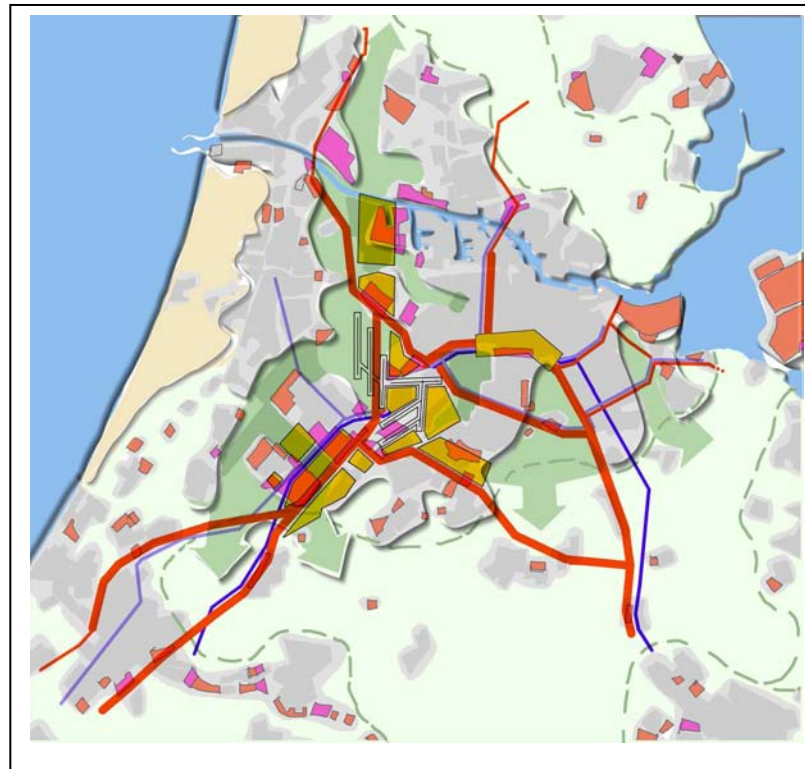
Helsinki

confrontatie  
kansbeeld luchthaven  
en beleidskaart regio

Model Schiphol Airportcorridor 2040



Airportcorridor geprojecteerd op beleidskaart 2020/2030 (zie pag.10)



Kansbeeld Airportcorridor 2040 met 5PK banenstelsel en ruimte voor werklandschappen (geel), geprojecteerd aan de belangrijke vervoersassen van weg (rood) en openbaar vervoer (blauw)

Airportcorridor 2040 met 5PK banenstelsel (zwart) en berekende geluidscontouren van 58 Lden (rood) en 48 Lden (blauw)

Het kansbeeld van Airportcorridor brengt een majeure fysieke regionale herstructureringsopgave met zich mee. Rondom de luchthaven en de belangrijke vervoersassen wordt een grote diversiteit aan werk, logistiek, cargo en leisurefuncties gesitueerd en de luchthaven dijt uit vanwege groeiende stromen reizigers en cargo. De geografische overlap gaat ten koste van bestaande open ruimte (de bufferzone Spaarnwoude), nieuwe groenstructuren (Park van de 21<sup>e</sup> eeuw) en kassengebieden (A4). Werkstad A4 past uitstekend. De schaarse ruimte in de regio dwingt tot moderne logistieke concepten en hoogwaardig meervoudig ruimtegebruik. Een systemsprong in het verkeersnetwerk is essentieel, vooral voor ongehinderde logistieke verbindingen (Lucht, Haven en Achterland). Functioneel is de corridor vanwege zijn aanzuigende werking een belangrijke partner van de grotere steden omdat daar vervolgens ruimte vrijkomt op voormalige bedrijfsterreinen en in bedrijfspanden, die kunnen worden hergebruikt voor intensieve woonbebouwing en verbetering van het stedelijke verblijfsklimaat. Deze aanzuigende werking kan echter ook een bedreiging voor de dynamiek van de stad zijn.





## airportcity 2040

Schiphol als airportcity is een doorontwikkeling van het huidige concept van de luchthaven, waarbij de luchthaven als nieuw stedelijk centrum steeds belangrijker wordt in verhouding tot het vliegen. OD en transferverkeer blijft belangrijk, maar de luchthaven trekt met name veel meer woonwerkverkeer en veel meer bezoekers vanwege het aanbod aan kantoren en hoogwaardige voorzieningen op het gebied van cultuur, winkels en uitgaan. Airportcity zal zich verder ontwikkelen als complementair werk- en leisurecentrum in de Randstad, met een eigen 21<sup>e</sup> eeuwse ("Las Vegas") profiel ten opzichte van de historische binnensteden in Amsterdam, Haarlem en Leiden en centra zoals de omgeving van Arena. De economische spin-off is groot vanwege het rendement van investeringen in deze beleveniseconomie. Er is een grote diversiteit aan werk en leisure, goede en complementaire hechting in de Randstad, grote uitstraling, grote stromen van reizigers in OD en transferverkeer. De open toegang en de vele internationale relaties leiden tot grote uitwisseling en stromen van vertrek en vestiging van kenniswerkers.

De complementaire rol van Airportcity ten opzichte van de overige centra in de Randstad maakt het mogelijk hoogwaardige werk- en uitgaansmilieus te realiseren. Wel is het belangrijk dat Airportcity als nieuw centrum ten opzichte van concurrerende centra in de Randstad en Noord-West Europa wordt neergezet. Bij een succesvolle ontwikkeling van Airportcity is het niet denkbeeldig dat andere centra worden in de regio leeggezogen. De concurrentie zal dus hevig zijn.

## footprint 2040

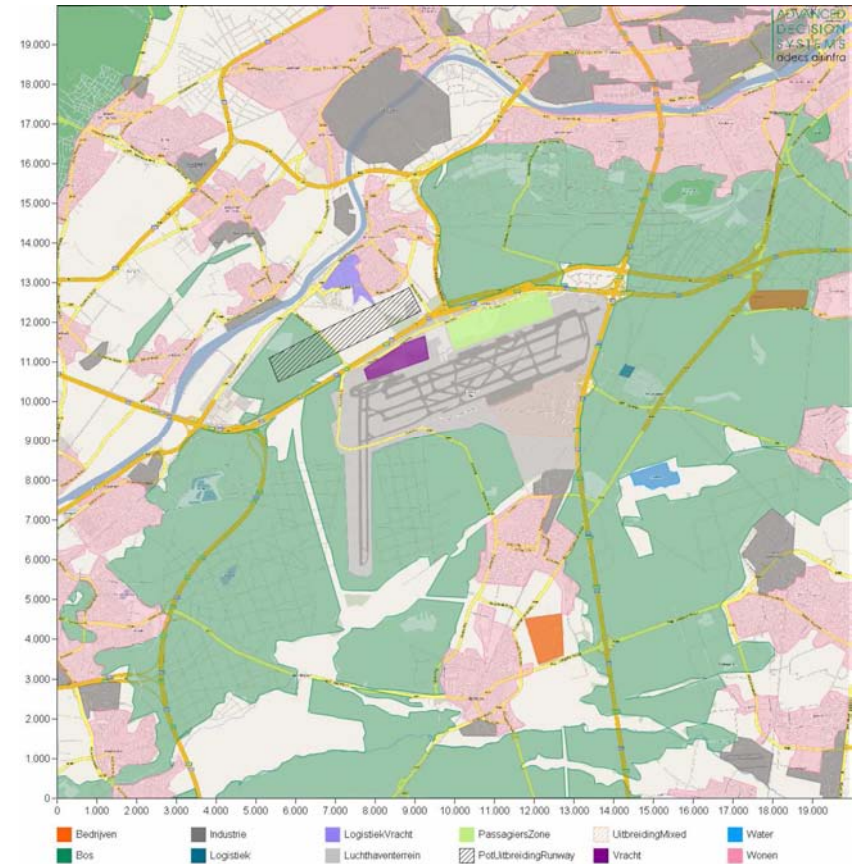
Essentieel is dat er een systeemsprong in het verkeers- en vervoersysteem voor het personenverkeer in regio en Randstad wordt gemaakt. Multimodale bereikbaarheid is belangrijk voor veel reizigers, bezoekers en het woonwerkverkeer. Om schaarse capaciteit op weg en spoor te reguleren worden openingstijden volledig vrijgegeven en wordt de nacht intensief gebruikt door bezoekers. In deze Airportcity gaat het licht nooit uit. Sterke troef is wanneer een helder, eigen en tamelijk uniek profiel ontwikkeld kan worden qua marktsegment (welke functies), product (vliegen én vertier), doelgroepen (gebruikers) en schaal (compact in een herkenbaar polderlandschap). Hoe sterker dit eigen profiel (marktpotentie), hoe groter de kansen op internationaal profiel voor werkgelegenheid, amusement en congressen met veel arbeidsplaatsen, bezoekers en toeschouwers ("Talpa", "van de Ende", nieuwe RAI, cruiseterminal, evenementen en dergelijke).

Concentratie en goede situering van rode functies op en om Schiphol en in overige kernen (rekening houdende met externe veiligheid) maakt het goed mogelijk om een groenblauw raster te ontwikkelen ter versterking van de variatie in open en besloten gebieden. Vanwege de concentratie van rode functies op en om Schiphol is elders in de regio voldoende ruimte aanwezig voor waterberging. Vanwege de grote schaal hiervan dreigt het risico van verstoring van het vliegverkeer door vogels. Er is een grotere kans op behoud van regionale eigenheid als pendant (market value) van het nieuwe icoon Schiphol.

De toeristische aantrekkelijkheid van invliegen boven een deel van herkenbaar polderlandschap (Dutch Design) heeft grote marktwaarde.



# Frankfurt Airportcity Cargocity



Frankfurt Airport is zowel Airportcity als Cargo City. De Airportcity is een multifunctioneel servicegebied, 'a city with global access'. Dat zie je terug in (nieuwe) winkelgebieden, vastgoedontwikkeling voor de meer dan 500 (inter)nationale bedrijven en een conferentiecentrum met uitgebreide zakelijke diensten en kantoor- en vergaderruimtes. Jaarlijks bezoeken meer dan 15 miljoen bezoekers deze stad, dankzij de excellente verbindingen via lucht, spoor (de Skyline: een onbemande automatische trein) en weg. In de AIRail Terminal stoppen uitsluitend intercitytreinen en per dag ongeveer 150 snelle ICE-treinen, o.m. van Frankfurt naar Keulen. De luchthaven ontwikkelt zich steeds sterker als vracht- en logistiek centrum: nr. 8 van de wereld en nr. 1 in Europa. De bestemmingen zijn Azië (49%), VS (25%) en Europa (14%). Er zijn plannen voor een Rail Air Cargo Station, het eerste "on-airport" cargo train station ter wereld. De luchthaven zelf is de grootste van Duitsland en ligt op ongeveer 12 kilometer van Frankfurt bij het knooppunt van de A3 (Keulen/München) en A5 (Hannover/Basel). Het is een belangrijke Europese mainport die in 2005 ruim 52 miljoen passagiers verwerkte (waarvan circa 54% transfer).

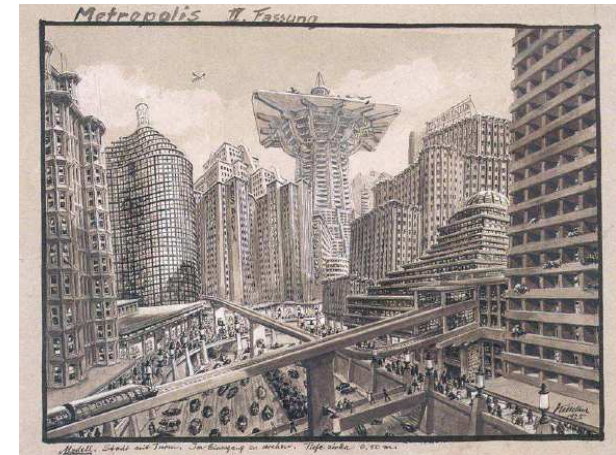
# AIRPORT CITY



Dubai Jebel Ali Airport City (bron: Schaafsma, 2006)



Roissypole/Paris Charles de Gaulle business centre



Metropolis, circa 1920

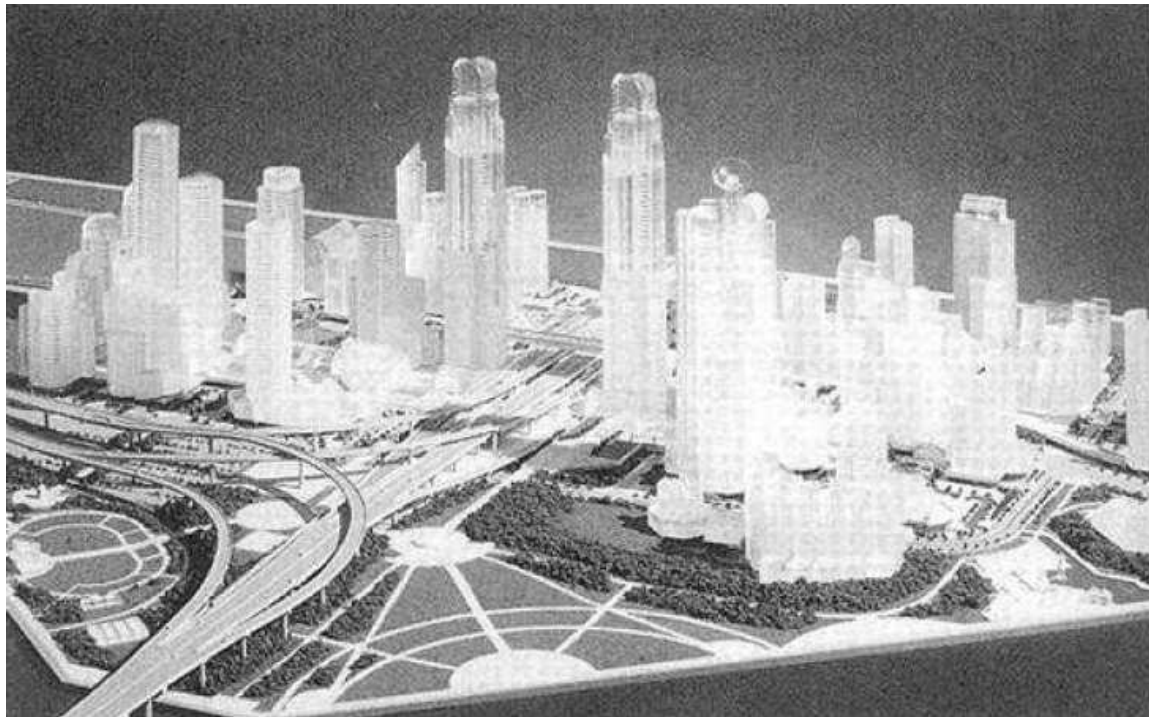


AIRPORT  
CITY

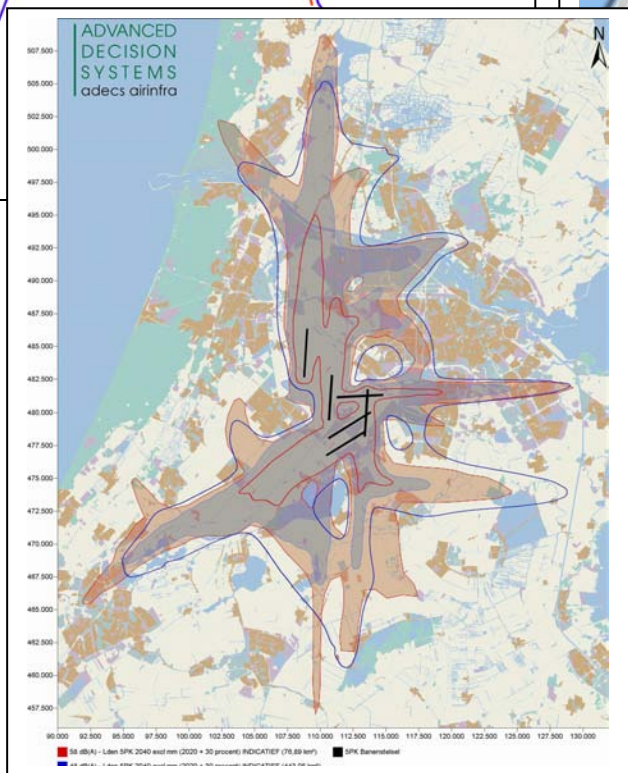
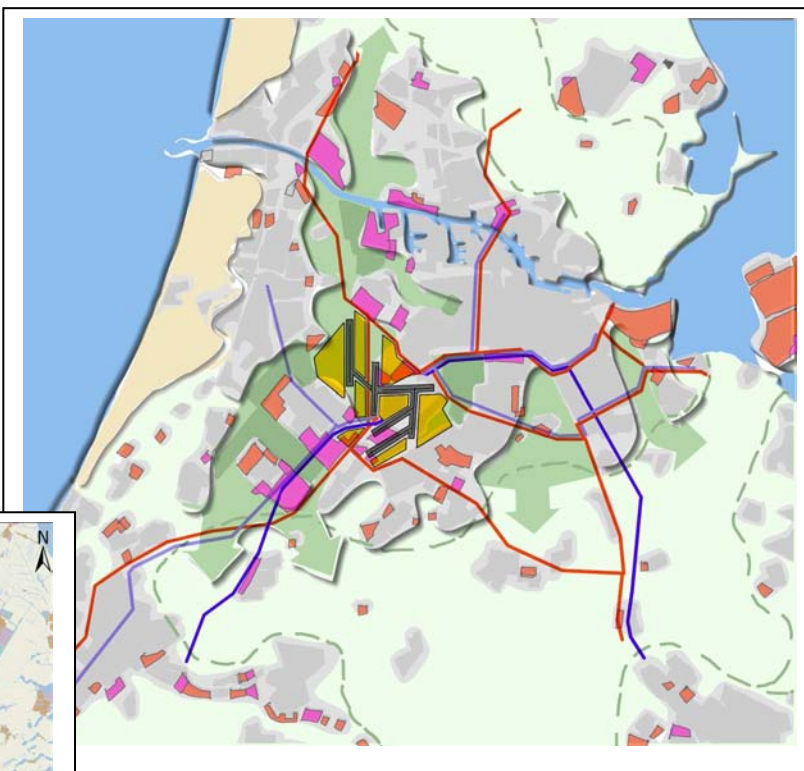
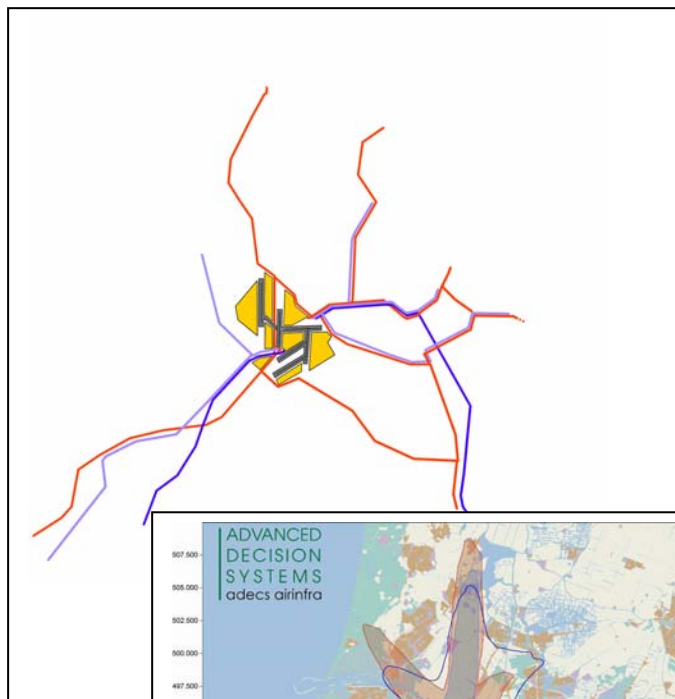
Creating Airportcity Schiphol (bron: Schaafsma, 2006)

OSAKA  
RinkuTown

AIRPORT  
CITY



confrontatie  
kansbeeld luchthaven  
en beleidskaart regio



Kansbeeld Airportcity 2040 met 5PK banenstelsel en ruimte voor nieuwe centrumfuncties, geprojecteerd op en om de luchthaven (geel) en de belangrijke verkeersverbindingen van weg (rood) en spoor (blauw)

Airportcity 2040 met 5PK banenstelsel (zwart) en berekende geluidscontouren van 58 Lden (rood) en 48 Lden (blauw)

Het kansbeeld van Airportcity versterkt de centrumfunctie van de luchthaven, mits voldaan wordt aan externe veiligheid. Een hoge plaatskwaliteit (veel en diverse voorzieningen en evenementen) wordt gecombineerd met een hoge netwerkqualiteit (veel en diverse verbindingen). Geografisch is er nauwelijks overlap met de fysieke beleidsopgave in de regio, omdat vooral de restruimte op en om de luchthaven zelf intensief wordt gebruikt. De verschijningsvorm van Airportcity is een nieuwe landmark met een grote moderne, 21<sup>e</sup> eeuwse uitstraling in een overigens tamelijk vlak landschap. Functioneel trekt dit nieuwe complementaire stadscentrum bezoekersintensieve activiteiten aan uit de overige stedelijke centra in de regio. De diverse centra specialiseren zich op ieder hun eigen identiteit. Airportcity ontlast daarmee vooral de historische centra van een overmaat aan grote stromen van bezoekers en werknemers. De concentratie in Airportcity maakt het mogelijk om in de regio een raamwerk aan groene en blauwe gebieden te ontwikkelen, mede ter versterking van leegte en volte. Ook kan daarmee de culturele eigenheid gekoesterd worden: invliegen boven een herkenbaar polderlandschap.

# AIRPORTTERMINAL

## airportterminal 2040

Schiphol als airportterminal is dienstbaar aan een regio die transformeert tot hoogwaardig creatief kenniseconomisch centrum van Nederland. De positie van de regio in het perspectief van internationale concurrentie verschuift van handel en distributie naar dat van een creatief milieu, waarin het kunnen aantrekken van talent en het bieden van gastvrijheid centraal staan. De regio is een broedplaats en ontmoetingsplek voor innovatie op het vlak van ICT, nieuwe media, cultuur en toerisme. Topstad Amsterdam is het centrum en haalt bedrijven binnen waar kennisontwikkeling en creativiteit centraal staan. Schiphol accommodeert de internationale uitwisseling van de mensen, waar het om draait, want mensen zijn in deze economie de sleutel en zijn steeds minder gebonden aan één plaats. Ze bieden hun diensten en inspiratie aan op plekken waar de grootste synergie is. De leefkwaliteit is daarom een belangrijke vestigingsfactor voor hen, voor permanent of tijdelijk verblijf in de regio.

## footprint 2040

De kleinere schaal van Schiphol zelf maakt het mogelijk om op grotere schaal tamelijk robuuste groene en blauwe landschappelijke eenheden te creëren en robuuste bergingsgebieden voor water, met name nabij de steden als rust- en ontmoetingsplek voor de stedelingen. Optimalisering van het bestaande biedt ruimte voor behoud en versterking van identiteiten. Behoud van menselijke maat, polderlandschap en cultuur-historisch interessante plekken is onderdeel van vermarkting van de eigenheid van de regio. Uit oogpunt van bereikbaarheid is het belangrijk om de bestaande regionale verbindingen tussen de luchthaven en de steden en tussen de steden onderling te upgraden om vanuit de luchthaven snel en comfortabel op de plek van bestemming aan te komen. Met name bimodale bereikbaarheid (lucht en spoor) voor kenniswerkers en toeristen is hierbij van belang. De netwerkqualiteit van de luchthaven is dienstbaar aan de leefkwaliteit en creatieve economie in de regio, goede hechting in de regio, grote uitstraling als voorportaal van Amsterdam, grote stromen in OD verkeer. Goed en prettig vestigingsmilieu en ontmoetingsplek voor bepaalde typen kenniswerkers en vanwege nichefunctie grote mogelijkheden voor innovatieve synergie. Logistieke activiteiten passen hier niet bij en zijn elders gesitueerd in Noord-West Europa waar betere ontwikkelingskansen zijn.



OD Zurich



AIRPORTTERMINAL

OD Wenen



## Luchthaven Kopenhagen

Copenhagen Airport ligt 8 kilometer ten zuidoosten van Kopenhagen langs de E20 die Kopenhagen verbindt met het Zweedse Malmö via de Øresundbrug. Jaarlijks verwerkt het vliegveld ruim 20 miljoen reizigers. Er zijn rechtstreekse vluchten naar 132 bestemmingen: 19 intercontinentaal, 84 in Europa, 22 op Scandinavische landen en 7 binnenlandse bestemmingen. De luchthaven heeft drie terminals. Onder terminal 3 ligt een treinstation met verbindingen naar het Centraal Station van Kopenhagen, naar Helsingør en Bornholm en naar Malmö in Zweden. In oktober 2007 wordt de luchthaven aangesloten op het metronet van Kopenhagen. Ook zijn er diverse buslijnen, o.a. naar het centrum van Kopenhagen. Ook zijn er diverse buslijnen, o.a. naar het centrum van de Deense hoofdstad. Op de luchthaven is een Hilton Hotel en een Transfer Hotel (maximum verblijf 16 uur). De luchthaven van Kopenhagen heeft voorts een uitgebreid aanbod van winkels, (snack)bars, cafés, restaurants, banken, een postkantoor en geldautomaten. Op vele plaatsen zijn computers met internetaansluiting aanwezig en in het hele luchthavengebouw is draadloos internet. Het Hilton Business Centre biedt 29 kantoor- en vergaderruimtes voor maximaal 90 personen en 1 conferentiezaal voor maximaal 450 personen. De luchthaven is uitstekend toegankelijk voor mindervaliden. Er zijn rolstoelhellingen en aangepaste toiletten, liften en telefoons. Ook zijn er kinderspeelhoeken en een stiltecentrum.

Copenhagen Airport functioneert als hub for SAS en is één van de hubs in de zogenaamde Star Alliance. Star Alliance is een netwerk van 16 internationale vliegmaatschappijen, die in totaal 795 luchthavens aandoen in 139 landen. Het vliegveld is ook de Scandinavische hub voor DHL. De luchthaven is eigendom en wordt geëxploiteerd door het beursgenoteerde Copenhagen Airports A/S. Er werken circa 22.000 mensen (directe en indirecte werkgelegenheid).

### Kerncijfers

Aantal landingen en starts in 2005: 268.655

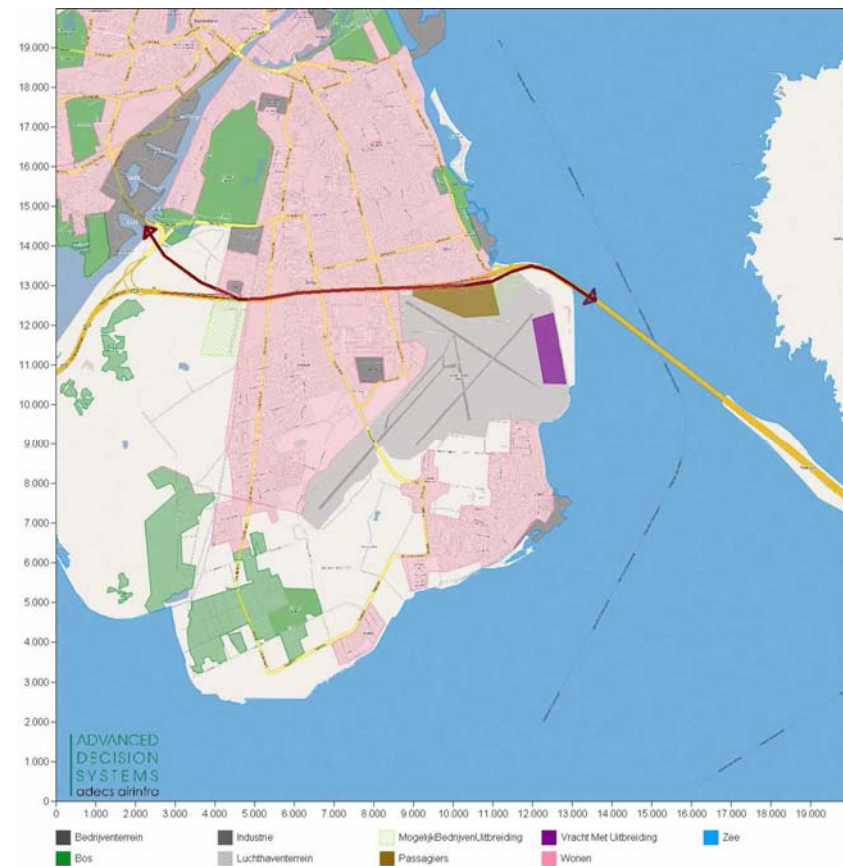
Aantal reizigers in 2006: 20.9 miljoen (33% transfer)

Cargo volume in 2005: 355.087 ton

Oppervlakte luchthaventerrein: 1759 ha. Luchtvaart gebonden bedrijven 265 ha, overige bedrijven 665 ha

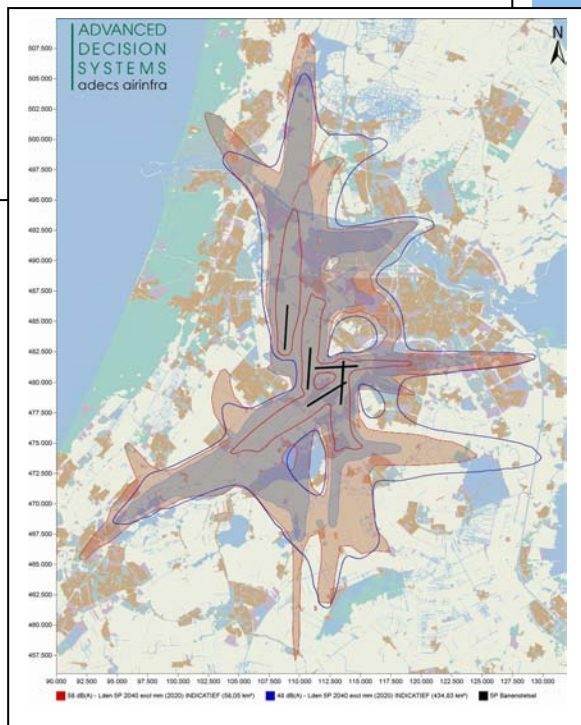
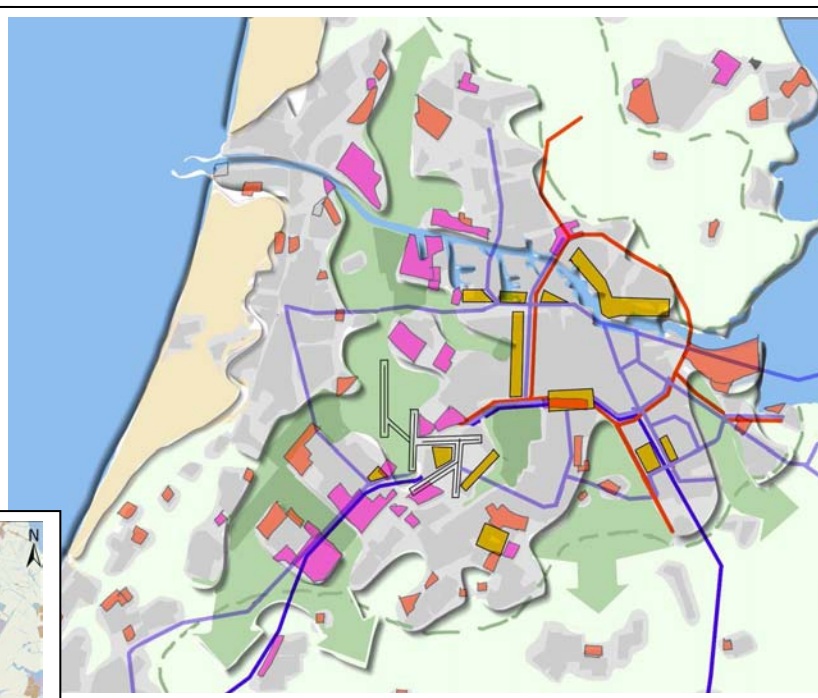
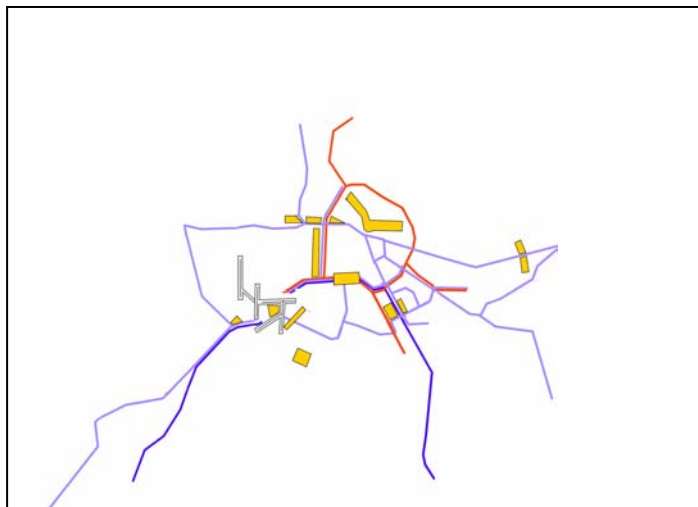
Aantal banen: 3, namelijk twee parallelle banen voor 95% van alle vluchten (lengte: 3500 en 3300 meter) een cross-runway van 2800 meter.

De maximale capaciteit van het banenstelsel is 83 operaties (starts en landingen) per uur. Parallelle banen 2006: 98% gebruikt.



**AIRPORTTERMINAL**

confrontatie  
kansbeeld luchthaven  
en beleidskaart regio



Kansbeeld Airportterminal 2040 met 5P banenstelsel en ruimte voor uitbouw van huidige regionale centra (geel) en belangrijke verkeersverbindingen van openbaar vervoer (blauw)

Airportterminal 2040 met 5P banenstelsel en berekende geluidscontouren van 58 Lden (rood) en 48 Lden (blauw)

Het kansbeeld van Airportterminal past in de fysieke beleidsopgave van de regio. De luchthaven is ondergeschikt aan de leef- en werkkwaliteit in de regio. Schiphol functioneert als voorportaal van Amsterdam en ondersteunt de ontwikkeling van de huidige centra in de regio, zoals Zuidas, Zuidoost en Noord. Er is geen sprake van functionele of geografische overlap. De schaal van de luchthaven maakt het mogelijk om robuuste groene en blauwe landschappelijke eenheden als een structuur van stedelijke parken (groene contramal) te behouden en te versterken en ruimte voor waterberging te scheppen. De regio blijft daardoor dooraderd door voor bewoners nabije en toegankelijke recreatiegebieden. Dat biedt kansen om de menselijke maat te versterken en de kwaliteiten van het charmante polderlandschap en cultuurhistorisch interessante plekken te vermarkten als belangrijke elementen van de eigenheid van de regio. De belangrijkste opgave is de bewuste transformatie van groene restruimte tot groene contramal.

# 10 eerste conclusies

functionele en geografische overlap

confrontatie kansbeelden luchthaven en beleidskaart regio

Airportcity is een nieuwe icoon en voegt een nieuwe identiteit toe aan de regio

Airportcity ontlast de historische centra en de steden van overmatige druk vanwege verkeer van bezoekers. Bezoekersintensive activiteiten spelen zich af in Airportcity

Airportcorridor zal bedrijven en voorzieningen uit de bestaande steden aantrekken waardoor in die steden ruimte vrijkomt voor een omvangrijk stedelijk woonprogramma en versterking van het stedelijk verblijfsklimaat.

Airportcorridor is de nieuwe tweelingstad van Amsterdam voor werk, uitgaan, reizen en alles rond cargo in combinatie met Port of Amsterdam

Airportterminal ondersteunt als voorportaal de bloei van de bestaande centra van de steden in de regio en versterkt daarmee ook dat de menselijke maat in de regio en de bestaande kwaliteiten en identiteiten behouden blijven

Airportterminal biedt een goed handvat om de regionale diversiteit aan groene en rode kwaliteiten te versterken en ondersteunt in programmatische zin de transformatie van restruimte tot een volwaardige groene regionale contramal (een regionale parkenstructuur) in combinatie met water, cultuurhistorie en waterberging

Airportcity concentreert intensief ruimtegebruik op en om Schiphol waardoor elders in de region ruimte vrijgespeeld kan worden voor de ontwikkeling van een groenblauw raamwerk nabij de steden

De geografische impact van Airportcorridor vergt een mega ontwerpogave voor een tweede oplevering van de Haarlemmermeer. Eerst water, toen agrarisch land, straks stad

De transformatie van luchthaven tot dienstbare terminal, full swing Airportcity of kingsize werkstad vergt in alledrie de gevallen een specifieke systeemsprong in het regionale verkeersnetwerk voor personen en goederen

Schiphol nog steeds paradepaardje mits we de hinder van vliegtuigen oplossen

# Ontwerpoefening:

## ruimtelijke kwaliteitsambities van de regio

Ruimtelijke kwaliteit is een heel praktisch begrip. In een gebied draait dat heel concreet om de gebruikswaarde (wat kan je er allemaal doen?), de belevingswaarde (is het er prettig toeven?) en de toekomstwaarde (krijgen we straks geen natte voeten?). Wij gaan er van uit dat iedereen deskundig is als het over ruimtelijke kwaliteit gaat. Bewoners, ondernemers en recreanten weten vaak als geen ander hoe ruimtelijke kwaliteit wordt ervaren en gebruikt. Ruimtelijke kwaliteit is ook voor ieder gebied anders en kan voor de betrokkenen een andere betekenis hebben. Het moet voor en door het gebied zelf worden gedefinieerd. Wij beschouwen het organiseren van ruimtelijke kwaliteit dan ook niet als iets dat van buiten wordt opgelegd, maar als het resultaat van een proces waarin betrokkenen tot overeenstemming komen over de waarden die zij voor een bepaald gebied belangrijk vinden. Door de uitwisseling van ervaringen tussen hen ontstaan vaak rijkere beelden die tot beter afgestemde en meer effectieve keuzen leiden. Cruciale vraag hierbij is voor elke stakeholder: "welke kwaliteiten wil ik in dit gebied nu en op langere termijn behouden of ontwikkelen?"

Welke ruimtelijke kwaliteiten wil de regio in de toekomst behouden of ontwikkelen?

2 kwaliteitsbeelden

Nieuw Amsterdam  
Hollands Glorie

De aantrekkelijkheid van de regio nu heeft volgens ons alles te maken met de grote diversiteit aan stedelijke milieus (historische binnensteden, wonen aan het water, Oud Zuid, Boemendaal, Zandvoort, Amsterdam Zuidoost, Buitenveldert en Noord) en de grote variatie aan landschappen, zoals zee, strand en duinen, Waterland, Groene Hart, plassengebied, Bollenstreek en IJmeer. De grote verscheidenheid brengt ook veel spannende overgangszones met zich mee. Daarnaast is er veel cultuurhistorie, een goede bereikbaarheid en een mix aan hoogwaardige voorzieningen op vele terreinen, zoals Schiphol, Rijksmuseum, Artis, VU, AMC, Keukenhof, Carré en de vele, vele festivals, die niet alleen nationaal, maar ook internationaal geroemd worden en veel mensen aantrekken.

## Werkwijze ruimtelijke kwaliteit

Voor het vaststellen van de kwaliteitsambities voor deze regio hebben we in een werksessie met regionale deskundigen de Werkbank Ruimtelijke Kwaliteit van Habiforum gebruikt. Deze werkbank biedt de mogelijkheid om in een aantal stappen waarden (kwaliteitsaspecten) en belangen (betrokkenen) te combineren in een matrix (zie leeg voorbeeld hiernaast). Dat geeft een indruk van zaken, die volgens die betrokken partijen nu en in de toekomst behouden en/of ontwikkeld zouden moeten worden in het gebied. Op ieder later moment kan (moet) de lijst weer ter discussie worden gesteld en opnieuw worden geordend en aangescherpt, bijvoorbeeld wanneer ook andere stakeholders in de gelegenheid worden gesteld om hún kwaliteitsambities toe te voegen of te accentueren. Dat is goed, want ruimtelijke kwaliteit is immers het product van de opvattingen van in principe alle belanghebbenden (wat natuurlijk niet wil zeggen dat alles gehonoreerd kan worden, want niet alles kan tegelijk).

Onze werkwijze was als volgt.

In eerste instantie zijn in de matrix de ruimtelijke kwaliteiten geplaatst, zoals die naar voren komen uit de doelstellingen en programma's van vele recente beleidsnota's en visies voor de regio. Het is een selectie, gemaakt door het onderzoeksteam.

Dit overzicht is ter inspiratie voorgelegd aan de deelnemers van de regioessie, die eigen aanvullingen en accenten hebben aangegeven. Resultaat: een eerste brede groslijst van nastrevenswaardige ruimtelijke kwaliteiten voor de regio. Deze groslijst vormt de basis van denken in dit onderzoek.

Vervolgens hebben de deelnemers aan de regioessie de vele afzonderlijke kwaliteiten van de groslijst op onderlinge verwachtschap geclusterd tot zestien kwaliteitsambities, elk voorzien van een wervend label. Elk van deze zestien kwaliteitsambities is als het ware de agenda op dat vlak voor de toekomst in de vorm van combinaties van gebruikswaarden, belevingswaarden en toekomstwaarden, die het waard zijn om te behouden of te ontwikkelen. Zo zijn er vanuit economisch belang vijf kwaliteitsambities geformuleerd, vanuit sociaal belang vier, vanuit ecologisch belang drie en vanuit cultureel belang vier kwaliteitsambities, die profiel geven aan het streven naar ruimtelijke kwaliteit. Zie voor een volledig overzicht bijlage 1.

Tot slot is in de regioessie op kaarten een eerste globale (deels nog onvolledige en intuïtieve) indruk gegeven van welke ruimtelijke elementen of structuren in de regio nu en in 2040 van betekenis zouden kunnen zijn voor het realiseren van de economische, sociale, ecologische en culturele kwaliteitsambities.

Die informatie is door ons gebruikt als input voor het maken van twee kwaliteitsbeelden voor de regio: "Hollands Glorie" (waarin groenblauwe kwaliteitsambities en cultuurhistorie richtinggevend zijn voor een potentiële ruimtelijke ontwikkeling van de regio) en "Nieuw Amsterdam", waarin metropolitane kwaliteitsambities en het verkeersnetwerk richtinggevend zijn voor een potentiële ruimtelijke ontwikkeling van de regio.

waarden	belangen	economisch belang	sociaal belang	ecologisch belang	cultureel belang
gebruikswaarde					
belevingswaarde					
toekomstwaarde					

Lege matrix ruimtelijke kwaliteit van Habiforum

voorbeelden van kwaliteitsambities in en van de Schipholregio (zie ook bijlage 1 voor integraal overzicht)

gebruikswaarden	belevingswaarden	toekomstwaarden
Meer hoogstedelijke woonmilieus	Behoud contrasten tussen volte en leegte, verrassingen in het landschap en de aantrekkelijke schaal van grote open ruimten	Kansen benutten als Global City Region en internationaal concurrerend stedelijk netwerk
Meer hoogwaardige groene woonmilieus gecombineerd met natuurontwikkeling	Koester modern Dutch Design polderlandschap en de kwaliteit van Holland als kunstwerk	Vraaggericht benaderen van productmarkt combinaties
Internationaal concurrerender woning- en (recr.toeristisch) voorzieningenaanbod	Hoogwaardiger kwaliteit van vormgeving, materiaal en verlichting, verrommeling tegengaan	Marktbereik van Schiphol
Geschikte woonruimte voor starters	Voorkom verstopping van aan- en afvoerwegen	Immigratie kenniswerkers en grotere diversiteit in de multiculturele samenleving
Airportcity als icoon marketen	Wereldwijd uitventen van de symboolfuncties van Schiphol, Zuidas en Bollenstreek in combinatie met bollen, tulpen, klompen, molens, strand, zee en duinen	Virtuele logistiek, scheiding fysieke en virtuele goederenstromen en logistieke functies op logische plekken
Meer variatie in/buiten de stad aan werk- en ontmoetingsmilieus o.a. creativiteit, kenniswerkers, broed- en vrijplaatsen voor starters en kraamkamer voor nieuwe combinaties handel/diensten/kennis	Voorkomen van barrières in en versnippering van het landschap vanwege nieuwe doorsnijdingen van infrastructuur, zorgen voor goede landschappelijke inpassing van infrastructuur en routeontwerp	Systeemsprong openbaar vervoer en evenwichtiger verdeling werken en wonen
Internationale oriëntatie versterken in kennisontwikkeling, onderwijs (MBO, HBO, Ac) en world wide web	Behoud van menselijke schaal en leefbaarheid	Doorontwikkeling van Schiphol tot zeer grote luchthaven als icoon voor Nederland
Externe bereikbaarheid verbeteren (HSL-Oost en hub Schiphol)	Behoud van voldoende sociaal-culturele rust en stabiliteit	Concentratie van functies in knooppunten
Zorgen voor naadloos regionaal verkeer en vervoer OV-auto/OWN – fiets, ketenverplaatsingen en goede toegankelijkheid van (recreatie-)gebieden	Internationale openheid, tolerantie, gastvrijheid en allure	Functiecombinaties wonen en water en meervoudig ruimtegebruik
Aanleg van ongehinderde logistieke multimodale verbindingen, doorstroomwegen goederenvervoer	Voldoende licht, lucht, rust en ruimte	Behoud stedelijke uitlooptmogelijkheden in de groene wiggen
Ontwikkeling van recreatieknooppunten (Disneyworlds)	Afname van de werkelijk ervaren hinder (geluid)	Waterneutraal bouwen
Afname uitstoot CO, CO2, fijn stof, NOx en geur- en geluidsoverlast (lucht en grond)	Leesbaarheid van de eigenheid en herkenbaarheid van het landschap (het verhaal, de geschiedenis)	Verminderen van de kwetsbaarheid van de regio voor de gevolgen van klimaatverandering en zeespiegelstijging
Ontwikkelen van bos in open landschap	Haarlemmermeer als ontwerp	Poldergrid Haarlemmermeer doorontwikkelen
Toekomstbestendig groenblauw raamwerk	Grote variatie aan cultuurhistorie	Internationaal wetlandsysteem ontwikkelen
Waterberging koppelen aan natuurontwikkeling	Multicultureel samen leven	Regionaal bestuur

# Kwaliteitsbeeld "Hollands Glorie"

De kwaliteitsbeelden zijn als het ware korte verkenningen van ons naar een denkbare ruimtelijke ontwikkeling van de regio in 2040. Zij zijn gebaseerd op combinaties van enkele kwaliteitsambities.

In dit beeld zijn de regionale kwaliteitsambities voor een toekomstbestendig groenblauw raamwerk en koestering en ontwikkeling van de regionale identiteit richtinggevende principes. De werktitel "Hollands Glorie" refereert aan de typisch Hollandse landschappen, waterpartijen, de Keukenhof en waardevolle cultureel-historische artefacten, waar we trots op zijn en die kenmerkend zijn voor dit beeld











Fundament van "Hollands Glorie" is een combinatie van groenblauwe kwaliteiten en kwaliteiten met betrekking tot de regionale identiteit, gekoppeld aan intensivering van verstedelijking in compacte stedelijke kernen en extensivering in de vorm van groen wonen.

Leidmotief is dat er in de regio (o.m. in verband met klimaatverandering en bodemdaling) een grote wateropgave is, die goed gecombineerd kan worden met uitbreiding van de (bestaande) Ecologische Hoofdstructuur met gebruikmaking o.a. van huidig landbouwareaal. Dat biedt grote kansen om de groenblauwe identiteit stevig te versterken. Er is op dit moment nog een grote diversiteit aan landschappen, die het gebied als vestigingsgebied zeer aantrekkelijk maakt en internationaal concurrerend, maar deze diversiteit dreigt te verrommelen vanwege oprukkende suburbanisatie en ongebreidelde groei van bedrijventerreinen. Het groenblauwe raamwerk functioneert daarom als robuuste drager van verstedelijking en voor meervoudig gebruik van de ruimte.

De ontwerpogave is er met name op gericht om het typische Hollandse (stads-)landschap als leesbaar kunstwerk van verleden, heden en toekomst te behouden en nationaal en internationaal te profileren in een aaneenschakeling van zee, kust, duin, bos, water, veenparken en steden met wisselende zicht-, rust- en lichtkwaliteiten en variaties in open- en beslotenheid. Daarom biedt het beeld op de eerste plaats de ruimte aan de opgave voor water en groen. De natuurclaims zijn gebaseerd op de ontwikkeling van de Ecologische Hoofdstructuur tot 2020. De ruimtebehoefte voor recreatie is goed in te passen. In de uitgebreide plassen- en natuurgebieden is toegankelijke ruimte voor verrassing, ontspanning en recreatief medegebruik. De nieuwe plassen zijn buiten de Haarlemmermeer gesitueerd om de eventuele hinder door vogels voor het vliegverkeer tot een minimum te beperken. De meer intensief gebruikte recreatiegebieden zijn gesitueerd nabij de woongebieden en aan de Stelling van Amsterdam, die een meer prominente rol zal krijgen als cultuurhistorisch structurelement in het landschap. Ook worden daar meer kleinschalige cultuurvoorzieningen gesitueerd als uitdrukking van ingenieurskunst, zoals de Haarlemmermeer.



## LEGENDA

	Groen Hart / Waterland met blauw raamwerk
	Natte as: wetlandontwikkeling
	Uitbreiding plassengebied
	Groene Wig
	Nieuw Groengebied in landschapsraster Haarlemmermeer
	Natuurontwikkeling binnenduinrand
	Stelling van Amsterdam / Nieuwe Hollandse Waterlinie
	Natuur- en recreatieontwikkeling IJmeer / oevers Flevoland
	Natuurlijk duingebied
	Natuurlijke kustverbreding



Kwaliteitsbeeld

"Hollands Glorie"

# Kwaliteitsbeeld

# "Nieuw Amsterdam"

De kwaliteitsbeelden zijn als het ware korte verkenningen van ons naar een denkbare ruimtelijke ontwikkeling van de regio in 2040. Zij zijn gebaseerd op combinaties van enkele kwaliteitsambities.

In dit beeld zijn de regionale kwaliteitsambities rond metropoolvorming en een systeemsporging van verkeer en vervoer de richtinggevende principes. De werktitel "Nieuw Amsterdam" is niet alleen een knipoog naar New York, dat ooit die naam droeg, maar zegt in dit beeld ook iets over de verdere verstedelijking van de regio, waarin solitaire steden samenballen tot een stedelijk veld.

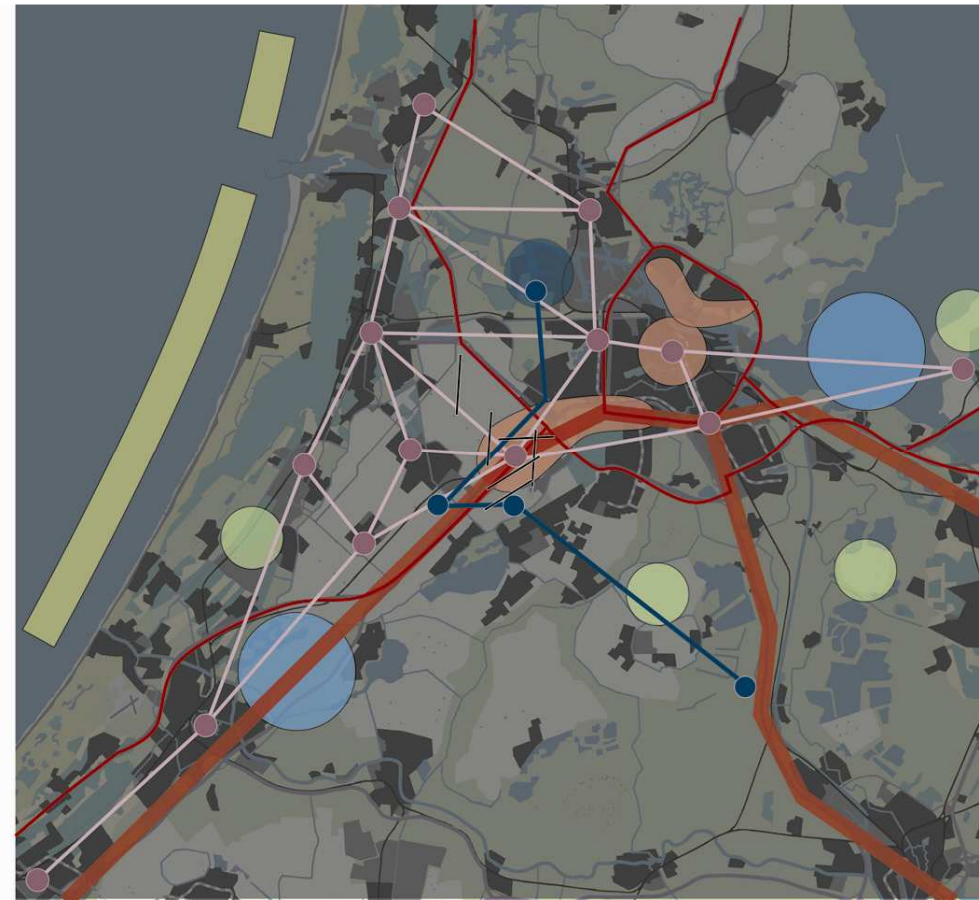
In "Nieuw Amsterdam" is een combinatie van metropolitane kwaliteiten en extreme bereikbaarheid richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Dit wordt gekoppeld met een grote variatie aan vestigingsplaatsen voor (creatieve) bedrijven, kenniscentra, aantrekkelijke en gevarieerde hoogwaardige woonmilieus, een internationaal georiënteerd voorzieningenaanbod en top vrijetijdsvoorzieningen.

Leidmotief is dat er in de regio (m.n. vanwege de economische aantrekkingskracht en het competitief vermogen) een opgave is met betrekking tot de grotere schaal van de stadsvorming, die goed gecombineerd kan worden met een systeemsporging van het gehele verkeerssysteem en de opwaardering van de belangrijke knooppunten in dit netwerk. Dat biedt grote kansen om dit gebied als één 'global city region' op een stevige manier op de kaart te zetten. Dat kan voorkomen dat de economische groei in de regio stopt vanwege congestie op de weg, tekortschietend hoogwaardig openbaar vervoer en ongebreidelde deconcentratie van bedrijventerreinen. De ambities zijn daarom gericht op versterking van een robuust verkeersnetwerk met verschillende complementaire centra als drager van de ruimtelijke ontwikkeling. Op de knooppunten van het netwerk wordt het ruimtegebruik geïntensiveerd.

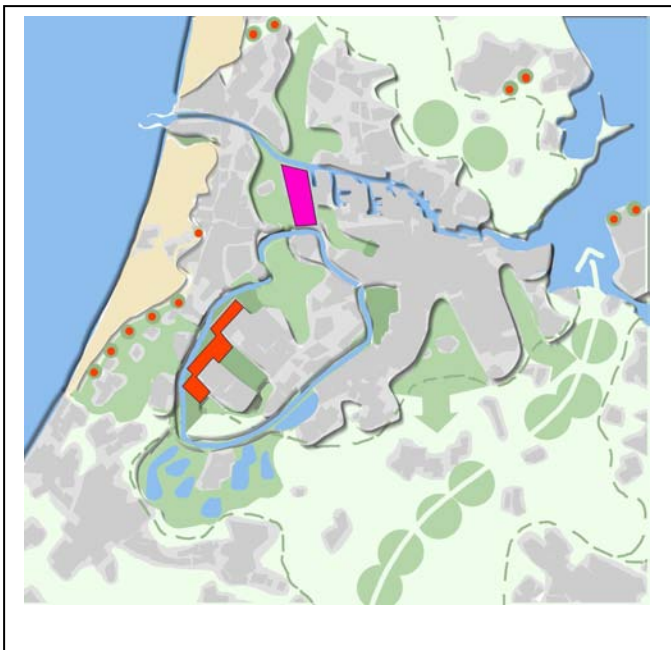
De ontwerpogave voor de regio is om een schaalsporging te maken in stadsvorming, waardoor een samenhangende, grootschalige metropool ontstaat met een helder contrast tussen de volte van het bebouwde gebied en de leegte van de open ruimtes, die aan de randen van de metropool zijn gesitueerd. Daarom wordt ingezet op stedelijk wonen, mede om het gebruik van het uitgebreide openbaar vervoernetwerk en de knooppunten te optimaliseren. De water- en natuurogave kan worden gerealiseerd door stringent beleid voor het Groene Hart en een nieuwe kusteiland. Het infrastructuurnetwerk, zowel voor de auto als het openbaar vervoer, leidt tot het ontstaan van infralandschappen (deels onder de grond). Groene en blauwe ruimten vormen krimpene enclaves binnen het raamwerk van infrastructuur.

## LEGENDA

	regionaal ov-railnetwerk
	euroroute weg en rail
	logistiek netwerk / transferium
	internationaal centrumgebied / corridor
	recreatief-toeristisch watergebied
	groen / blauw wonen in lage dichtheden
	nieuwe natuurlijke kustontwikkeling



**Kwaliteitsbeeld "Nieuw Amsterdam"**



## confrontatie kansbeelden luchthaven en kwaliteitsbeeld Hollands Glorie 2040

Links: gestileerde kaart Hollands Glorie 2040  
(rood:wonen; paars: werken; groen: natuur en  
recreatie; blauw: water)

Linksonder:  
projectie Schiphol Airportcorridor op Hollands  
Glorie 2040

Middenonder:  
projectie Schiphol Airportcity op Hollands  
Glorie 2040

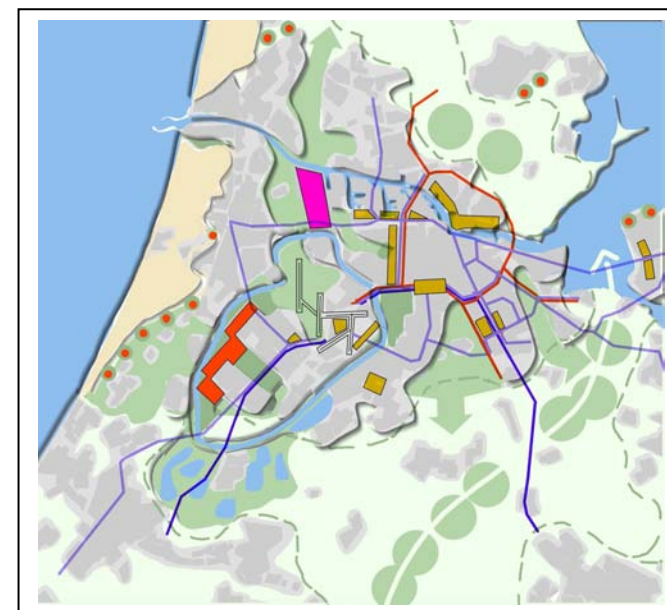
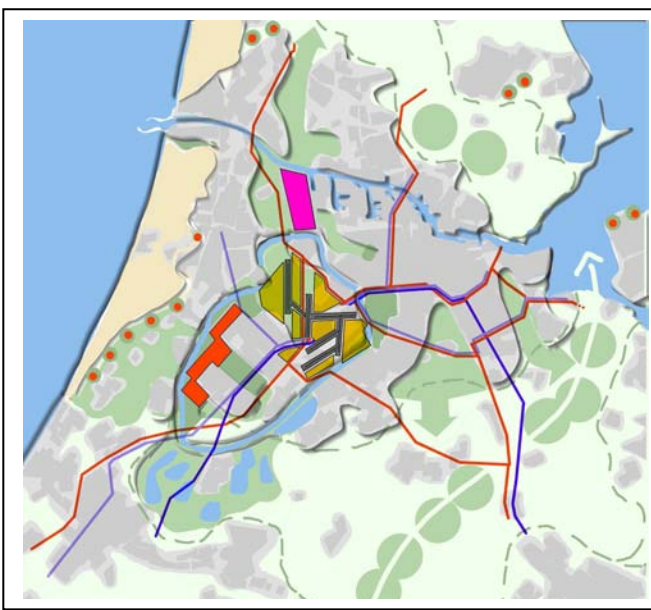
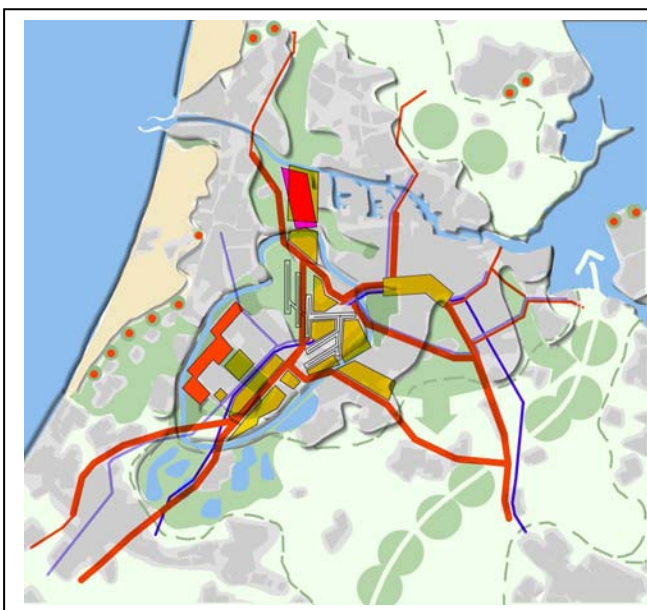
Rechtsonder:  
projectie Schiphol Airportterminal op Hollands  
Glorie 2040

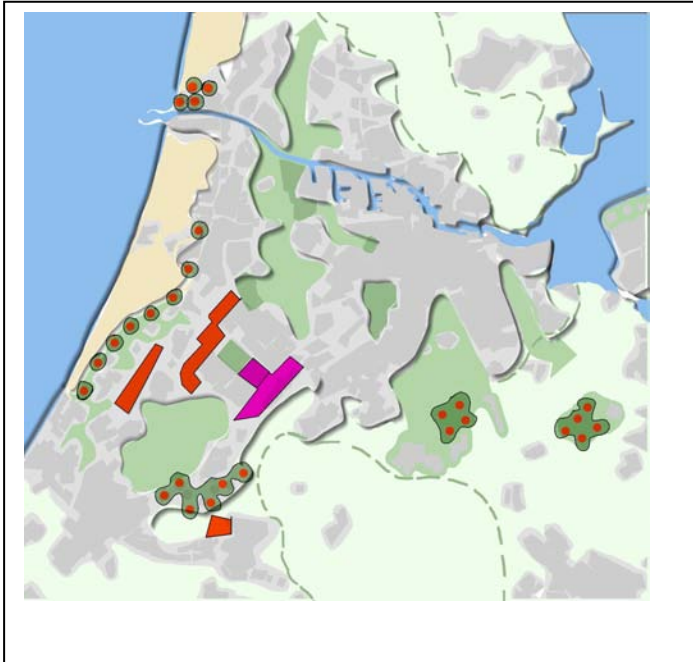
Hollands Glorie biedt de ruimte aan water, groen, recreatie en landelijk wonen en versterkt daarmee de bestaande ingenieurskunst van de regio. De regio verheft zich tot groene metropool. Schiphol zou een zorgvuldig in het landschap ingepast werklandschap kunnen zijn.

Het model Airportcorridor transformeert de Haarlemmermeer tot werkstad. Vooral de groene en blauwe functies worden daardoor naar buiten gedrukt. In combinatie met een stringent Groene Hart beleid kan op het schaalniveau van de regio een nieuwe dualiteit van rood en groen ontstaan,

Het model Airportcity concentreert nieuw intensief ruimtegebruik op en om de luchthaven. Dat biedt ruimte om annex een groenblauw raamwerk in de regio te creëren.

Het model Airportterminal vergt nauwelijks extra ruimte voor de luchthaven en biedt daardoor kansen om een robuuste groenblauwe contramal in de regio te ontwikkelen als grootschalige parkenstructuur in een verstedelijkt gebied.





**confrontatie  
kansbeelden luchthaven  
en kwaliteitsbeeld  
Nieuw Amsterdam 2040**

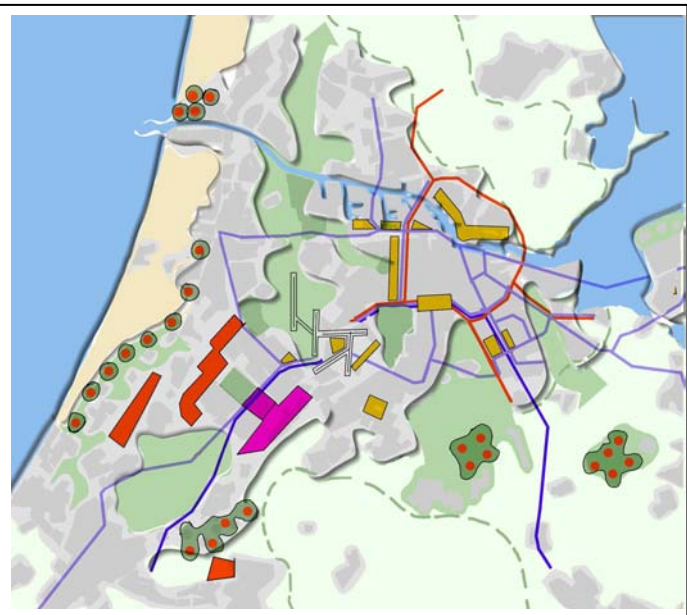
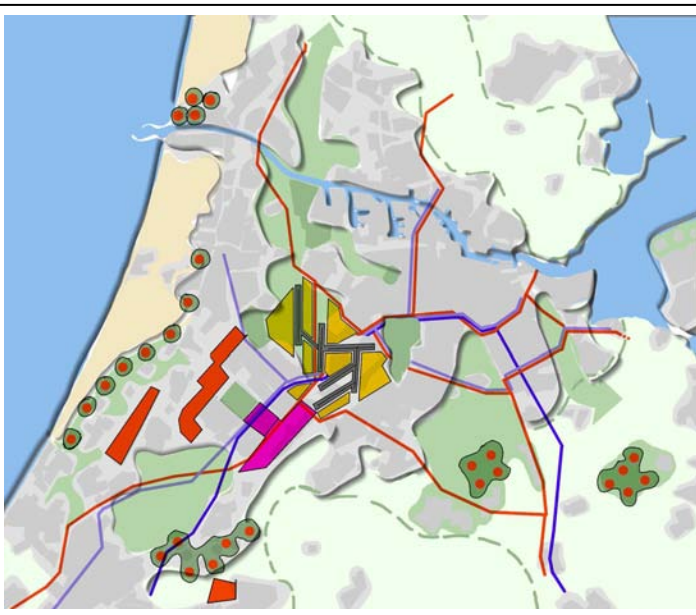
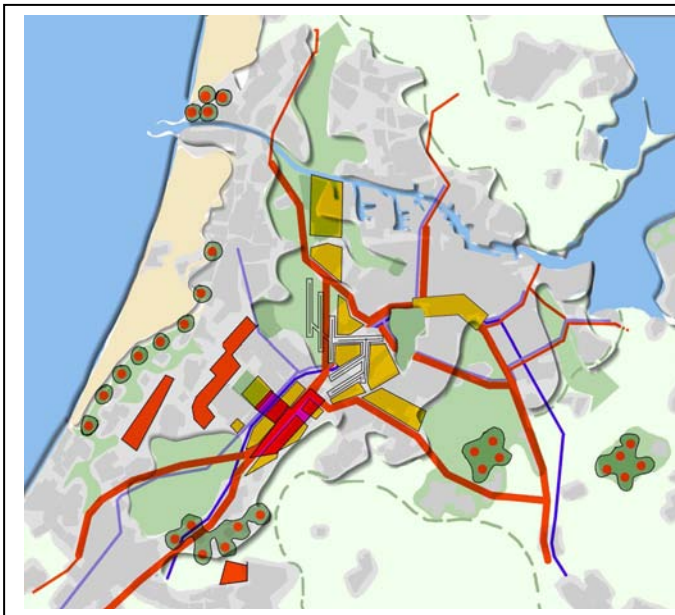
Links: gestileerde kaart Nieuw Amsterdam 2040 (rood:wonen; paars: werken; groen: natuur)

Linksonder:  
projectie Schiphol Airportcorridor op Nieuw Amsterdam 2040

Middenonder:  
projectie Schiphol Airportcity op Nieuw Amsterdam 2040

Rechtsonder:  
projectie Schiphol Airportterminal op Nieuw Amsterdam 2040

Nieuw Amsterdam koppelt metropolitane kwaliteiten aan extreme bereikbaarheid. Een nieuw stadium van stadsvorming met afwisseling van intensief (rood) en extensief (groen) ruimtegebruik wordt geïntroduceerd op de schaal van de regio. De Bollenstreek, plekken in het Groene Hart en de binnenduinrandzone worden gekoloniseerd voor nieuwe woonbebouwing. Het model Airportcorridor versterkt deze tendens. Het economisch zwaartepunt verschuift naar het nieuwe episch centrum in combinatie met infralandschappen. Dit gaat ten koste van open ruimte binnen de regio. Het model Airportcity creëert een nieuwe toplocatie in het stedelijk netwerk van de regio met diverse knopen en centra. De resterende open groene ruimte in de regio is een patchwork van parken. Het model Airportterminal is een minder logische keuze in de ruimtelijk-economische rationaliteit van Nieuw Amsterdam. De spreiding van wonen en werken binnen de regio sluit wel aantrekkelijk aan op de groene ruimte.



# 10 eerste conclusies

winst en verlies  
aan ruimtelijke  
kwaliteit

confrontatie  
kansbeelden luchthaven  
en kwaliteitsbeelden regio

Nieuw Amsterdam mikt op een breed scala aan (intensieve) woonmilieus, maar negeert voor een belangrijk deel de consumentenwensen op het gebied van wonen in lage dichtheid, dat op grotere afstanden zal moeten plaatsvinden. Ook is de druk op woningmarkt dermate hoog, dat mensen met lage inkomens en starters nauwelijks in de regio zelf terecht kunnen en moeten uitwijken naar elders buiten de regio.

In Hollands Glorie past een Schiphollandschap als fraai werklandschap dat zich voegt in de omringende groene en blauwe gebieden.

De vraag naar groen wonen is in Hollands Glorie een belangrijke landschapsvormende kracht. Inpassing in het groenblauwe raamwerk is een belangrijke conditie. Op een aantal plaatsen kan hiermee de identiteit van het landschap worden versterkt. In de strook achter de duinen kan dat met nieuwe landgoederen. In het plassegebied kan groen wonen de economische drager zijn voor water en natuur.

De regiomarketing van Hollands Glorie is gericht op de slogan 'Oost West Thuis Best' en appelleert aan een (verdwenen?) verleden

Om voldoende draagvlak voor hoogwaardig openbaar vervoer te creëren zal in Nieuw Amsterdam op en om de knooppunten in hoge dichtheid moeten worden gebouwd. Het risico van congestie bij deze knooppunten annex stedelijke centra neemt daardoor toe.

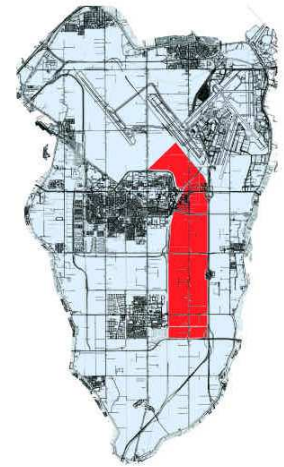
Airportcorridor krijgt in Nieuw Amsterdam de ruimte om zich verder te ontwikkelen langs de vervoerassen. De economische activiteiten spelen zich vooral af in de zone tussen rond Werkstad A4, Logistics Park, Zuidas en in noordwaartse richting naar het Noordzeekanaal vanwege de link met de haven van Amsterdam

Nieuw Amsterdam vergt een grote inzet van betrouwbare technologie om vliegen veilig, schoon, stil en zuinig te maken wil de milieubelasting afnemen en het groepsrisico aanvaardbaar blijven.

In Hollands Glorie zal het genieten van de rust en stilte in groene en blauwe gebieden binnen de regio verstoord blijven worden door geluidhinder van vliegverkeer.

Uitbreiding van Schiphol gaat alleen in het corridormodel ten koste van open ruimte in de regio. De modellen van airportcity en airportterminal bieden wel voldoende houvast om een toekomstbestendige groenblauwe structuur te realiseren binnen de regio.

In de combinatie Nieuw Amsterdam en Corridor transformeert de regio tot stedelijk landschap en wordt het Groene Hart kleiner. Groei van de luchthaven vergt nieuwe infrastructuur, die niet bezwaarlijk is omdat het past bij dit model. Hoe kleiner de luchthaven, hoe meer extra infrastructuur negatief zal worden ervaren als doorsnijding van landschappen.



Bron: Bouwstenen Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek (2006), lezing Frieling Vereniging Deltametropool (2002), Werkstad A4 (One Architecture, 2001)



## 1

### **Schipholregio Nu Als Ontwerp**

De doorontwikkeling van het huidige Schiphol tot Airportcorridor betekent een grootschalige transformatie van de regio. Niet alleen qua lucht- en landzijdige ontsluiting is het programma enorm, ook de regio verandert definitief van karakter. Het is een schaa sprong in stadsvorming op regionale schaal. In dit verband kan de Airportcorridor letterlijk lucht en ruimte bieden aan de bestaande steden om bedrijvigheid uit te plaatsen en de vrijkomende ruimte in de steden te hergebruiken voor stedelijk wonen en verbetering van het stedelijk verblijfsklimaat.

Onderdeel van de ontwerpogave is bovendien om de open ruimte binnen en buiten de regiostad zo goed mogelijk te conserveren. Dit vergt sterk overheidsoptreden of landschappelijk bewust ondernemen van marktpartijen teneinde het decennialang gevoerde beleid voor het Groene Hart overeind te houden. De aantrekkelijkheid van de menselijke schaal in de regio ('buitenlucht op fietsafstand') in combinatie met een internationaal vliegveld ('snel in Spanje') kan dan een belangrijke kwaliteitsdimensie van de regio blijven.

## 2

### **Airportcity motor achter bloei Zuidas en Noordoever**

Een belangrijke kans voor Schiphol als Airportcity is de ontwikkeling van de plaatskwaliteit van dit nieuwe centrum ten opzichte van concurrerende centra in de Randstad en Noord-West Europa. De concurrentie zal hevig zijn. Er zijn grote investeringen in de kwaliteit en bereikbaarheid nodig om een helder, eigen en uniek profiel voor Airportcity te ontwikkelen dat qua marktsegment (welke functies), product (vliegen en vertier), doelgroepen (gebruikers, bezoekers, werknemers) en schaal (compact centrum in een herkenbaar polderlandschap) de concurrentie aan kan. Daarbij is het van belang om oog te hebben voor de positieve spin-off van een dergelijk gespecialiseerd stedelijk centrum op de ontwikkelingskansen van de andere centra in de stedelijke regio.

## 3

### **Partners met lef gezocht**

Voor de afstemming tussen Schiphol en regio moet een samenhangende toekomstvisie en een coherent uitvoeringsprogramma worden gemaakt. Die samenhang is er nu (het competitief vermogen van de regionale economie, Schiphol als 'motor'), maar ieder lijkt desondanks zijn eigen weg te gaan. Het gevolg hiervan kan zijn dat (kwetsbare) ruimtelijke kwaliteiten allengs verloren gaan, terwijl potentieel nieuw te ontwikkelen of te versterken kwaliteiten niet goed van de grond komen. Per saldo leidt dat op termijn tot ernstig kwaliteitsverlies, verdere verrommeling en imagoschade. Nu is de regio nog een aantrekkelijk ensemble van Schiphol en diverse steden en landschappen. De kans dat deze variatie en patronen verdwijnen is echter groot. Kiezen voor en investeren in specifieke kwaliteiten is nodig ten aanzien van rol en betekenis van de luchthaven (cargo, OD, transfer, airportcity, mainport, terminal etc.), de rol en betekenis van de regionale economie (handel, distributie, diensten, kennis, creatieve economie, landbouw, bollenteelt, Aalsmeer etc.), de sociale, ecologische en culturele kwaliteiten en structuren en de regionale bestuurlijke samenwerking.

## 4

### **Op zoek naar nieuwe woonvormen**

Het toekomstige programma voor woningbouw in de regio is kwetsbaar. Er is nauwelijks reserveruimte, benodigde landzijdige infrastructuur ontbreekt, de bodemproblematiek in de Bollenstreek vergt geld en tijd, het tempo van bouwen binnen bestaand stedelijk gebied is traag, bouwen in een lage polder vergt duurzame waterinnovatieve oplossingen via de techniek (kost veel geld) of via de ruimte (kost veel programma) etcetera. Deze problematiek knelt al op korte termijn gegeven de beperkte functie die Almere de komende jaren kan vervullen. Lastige dilemma's vertragen de ontwikkeling. Met name het suburbane wonen in de regio dreigt het kind van de rekening te worden omdat daarvoor vanwege de relatief lage dichtheden veel ruimte nodig is, die niet beschikbaar is vanwege de beperkingen van de geluidscontouren van Schiphol. Ook dreigt onvoldoende variatie in het woningaanbod waardoor minder vermogende bevolkingsgroepen en starters op de koopwoningmarkt geen plek kunnen vinden in de regio. Wil men toch voorzien in de regionale woningbehoefte, dan zal de regio op zoek moeten gaan naar nieuwe, meer stedelijke woonvormen die passen bij een netwerkstad en die bovendien voor een breed publiek aantrekkelijk zijn.

## 5

### **Investeren in de kwaliteit van een 'place to be'**

In principe kan de samenballing in deze stadsregio een 'place to be' opleveren die de concurrentie met andere regio's in Europa aan kan. Dan zal wel zwaar moeten worden ingezet op nieuwe (nu nog niet ontwikkelde) technologieën om de hinder te beperken, de veiligheid te bevorderen, de doorstroming van verkeer te reguleren en meervoudig ruimtegebruik mogelijk te maken.

Bij toenemende welvaart zullen steeds hogere eisen worden gesteld aan de kwaliteit van de leefomgeving. Dat raakt ook de concurrentiepositie en aantrekkingskracht van deze regio ten opzichte van andere regio's. Die eisen staan op gespannen voet met verstoring door vliegverkeer. Ook bij meer, maar stillere vliegbewegingen zal de tolerantiegrens snel bereikt worden. Die grens wordt bepaald door de prijs/kwaliteitverhouding van het wonen. Bij lage dichtheden is dat vooral de verstoring van de woon- en recreatiebeleving, bij hoge dichtheden wordt die grens vooral beïnvloed door veiligheid, geluid, luchtkwaliteit en congestie. Ook bij toename van het aantal 'near accidents' zal de tolerantiegrens snel bereikt worden.

Schaarste creëert hoge prijzen (vooral) op de woningmarkt. De prijs-kwaliteitverhouding kan in een scheve verhouding komen te staan met de rest van Nederland - waar markten (wonen, werken, verplaatsen) door demografische verandering meer ontspannen worden – wanneer in deze regio niet extra geïnvesteerd wordt in de leefomgevingskwaliteit, o.a. in de ontwikkeling en het beheer van nieuwe groene en blauwe structuren om kwaliteit op een acceptabel niveau te houden en ter compensatie van vormen van overlast. Als de regio hiervoor zelf de middelen moet leveren zal dit extra drukken op het besteedbare inkomen van de inwoners. Een uittocht naar aangrenzende regio's is denkbaar, tenzij burgers bereid zijn om de prijs te betalen voor vestiging in een hoogwaardige regio nabij Schiphol vanwege het profijt dat zij daarvan trekken.

Belangrijk onderdeel van het investeren in kwaliteit betreft de benodigde infrastructuur. Een doorgroei van Schiphol naar meer dan 1 miljoen vliegbewegingen in 2040 trekt een zware wissel op de landzijdige ontsluiting. Zowel de infrastructuur voor de auto als voor de rail zal sterk uitgebreid moeten worden wil Schiphol bereikbaar blijven en wil ook niet aan Schiphol gerelateerd verkeer in de Noordvleugel kunnen doorstromen. Ook de OV-capaciteit van Schiphol zelf zal sterk moeten worden vergroot. Prijsbeleid kan de groei meer verdelen over de dag en deels afremmen c.q. leiden tot meer gebruik van andere modaliteiten, maar kan ook leiden tot maatschappelijke ongewenste sociale effecten. Bovendien zal de toenemende druk op de infrastructuur en de behoefte aan verbreding en vernieuwing ervan een belangrijk conflictpunt zijn vanwege overlast (zoals fijn stof) en de doorsnijding en aantasting van landschappen. Er zijn dan onder andere investeringen nodig in oplossingen in de vorm van meervoudig ruimtegebruik (overkluizingen van infrastructuur) en meer gebouwde parkeervoorzieningen bij de knooppunten/centra (efficiënter ruimtegebruik).

## vervolglijn 1

## vervolglijn 2

## vervolglijn 3

Kwaliteit is per definitie onbegrensd. Je zult nooit alles kunnen realiseren, maar keuzes moeten maken. Dat kan pas goed wanneer er een gedeelde visie op de toekomst is, inclusief coherent uitvoeringsprogramma. De huidige praktijk, dat iedereen zijn eigen weg gaat, moet voorbij zijn. **Hier ligt vooral een taak voor de rijksoverheid om het spel van regionale samenhang en samenwerking te regisseren.** Bij het zoeken naar een goed bij belanghebbende partijen passende en in dat kader optimale ruimtelijke kwaliteit, zal vooral de onderlinge samenhang tussen ruimtelijke kwaliteiten moeten worden onderzocht, het perspectief op realisering moeten worden vergroot en de analytische onderbouwing moeten worden verstevigd.

### regionale samenhang onderzoeken

Toekomstbeelden en ruimtelijke concepten kunnen goed helpen om de samenhang tussen kwaliteiten te onderzoeken. Tot nu toe hebben we ons in dit opzicht moeten beperken. De geschetste beelden voor Schiphol en de kwaliteitsbeelden voor de regio zijn nog te beperkt van reikwijdte en conceptuele samenhang. Een stap verder is dat intern consistente sets van meervoudige ambities worden geformuleerd rond bepaalde aannames of concepten (scenario's). Bijvoorbeeld over de relatie tussen luchthavenontwikkeling en de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Noordvleugel. **Door dergelijke toekomstbeelden uit te werken kan ontdekt worden welke keuzes werkelijk op de regio af komen.** Waar scheiden de wegen tussen ambities zich, waar kunnen ze elkaar ook versterken? Voor welke arrangementen in de toekomstbeelden is de meeste maatschappelijke energie te mobiliseren?

SCENARIO'S

### realiseringsperspectief vergroten

Denken over ruimtelijke kwaliteit en ambities zou eigenlijk verboden moeten zijn als niet direct ook aan de realiseringmogelijkheden wordt gedacht. Dat is niet hetzelfde als 'haalbaarheid' en zeker niet hetzelfde als de vraag "kunnen we die kwaliteit wel betalen". **Het gaat om de baten op langere termijn, de initiatieven die nodig en mogelijk zijn en welke 'startmotoren' het proces van kwaliteitsontwikkeling op gang kunnen brengen.** Niet op de laatste plaats is het daarbij van het grootste belang om te ontdekken welke partijen keihard nodig zijn om kwaliteitsambities te realiseren. Met die onmisbare partijen moet de volgende stap in het cyclische kwaliteitsproces gezet worden om kwaliteiten aan te vullen, te verdiepen en concreet realiseerbaar te maken.

BATEN

### ruimtelijke kwaliteit onderbouwen

In de loop van het proces wordt steeds meer kennis ingebracht en gaan steeds meer stakeholders participeren. Die deelneming is essentieel voor het groeiproces en draagvlak van ruimtelijke kwaliteit. Partijen reageren op geformuleerde ambities, passen die aan, leggen prioriteiten en werken belangrijke onderdelen verder uit. **Door dat proces ontstaat een gemeenschappelijke visie op ruimtelijke kwaliteit die uniek is en past bij het karakter van de regio.** Gelijktijdig gaat het kennisniveau van de exercitie omhoog omdat beschikt kan worden over meer en betere gegevens over economische, sociale, ecologische en culturele kenmerken en processen. De geformuleerde ambities moeten nu worden voorgelegd aan een breder panel van deskundigen, maatschappelijke organisaties, ondernemers, overheidsorganisaties en bestuurlijk geïnteresseerden.

DRAAGVLAK



Bijlage 1: integraal overzicht van kwaliteiten en kwaliteitsambities op basis van recente beleidsnota's en de sessie met regiodeskundigen

<b>ECONOMISCH BELANG</b>		
<i>Gebruikswaarde</i>	<i>Belevingswaarde</i>	<i>Toekomstwaarde</i>
<b>Kwaliteitsambitie metropoolvorming</b>		
Hoogstedelijke topwoonmilieus Variatie aan productie- en vestigingsmilieus Goedkope 'creatieve' werkmilieus in de regio Hoogwaardig suburbaan/groen werken Werkgelegenheid/vestigingsplaats bedrijven Internationaal woon- en voorzieningenaanbod Europese haven van formaat Airportcity Schiphol Internationale oriëntatie Internethub Dienstensector werken Top recreatiegebied en toeristische voorzieningen	Contrast volte/leegte Voorportaal van Amsterdam Open ruimte Modern 'Dutch' polderlandschap Kwaliteit vormgeving, materiaal, verlichting	"Global City Region" Stedelijke netwerk Internationaal concurrerende regio Vestigingsklimaat economische motor Vraaggerichte benadering PMC Metropolitane strategie Marktbereik Schiphol
<b>Kwaliteitsambitie systeemsproming verkeer en vervoer</b>		
Externe bereikbaarheid H'meer - Schiphol - Almere Hub Schiphol Interne bereikbaarheid: knoofunctie Regionaal OV-netwerk Noordvleugel HSL Oost in plaats van Zuiderzeelijn Infrastructuur veiling Aalsmeer/Schiphol Secundair wegennet/compleet onderliggend wegennet	Voorkomen van verstopping van aan- en afvoerwegen	HSL naar Köln, Frankfurt, Berlijn en Hamburg Reserveruimte Schiphol Compleet intermodaal netwerk
<b>Kwaliteitsambitie versterken oriëntatie in de kenniseconomie</b>		
Rijkdom aan kenniscentra Internationale scholen Ontmoetingsklimaat kenniswerkers Broedplaats voor startende ondernemers Kraamkamer voor nieuwe economische functies Agribusiness		Immigratie kenniswerkers Noordvleugel/A'dam
<b>Kwaliteitsambitie modernisering logistiek</b>		
Greenport Multi- en intermodaliteit Diversiteit economische structuur: Combineer handel/diensten/kennis		Virtuele logistiek Scheiding fysieke en virtuele stromen Doorstroomwegen goederenvervoer
<b>Kwaliteitsambitie regiomarketing</b>		
Ontwikkeling van Airportcity als icoon Herstructurering Bollenstreek Creatieve economie	Symboolfunctie Schiphol Symboolfunctie Zuidas Symboolfunctie Bollenstreek Nederlandse kwaliteit wereldwijd onderscheidend Bollen/tulpen/klompen en molens	Grote luchthaven als icoon voor Nederland

SOCIAAL BELANG		
<i>gebruikswaarde</i>	<i>belevingswaarde</i>	<i>toekomstwaarde</i>
<b>Kwaliteitsambitie multimodaal bereikbaar</b>		
Seamless connection autoverkeer en openbaar vervoer Goed toegankelijke bestaande recreatiegebieden Bereikbaarheid auto/fiets in keten met openbaar vervoer Bereikbaarheid: snel, betrouwbaar, toegankelijkheid en veilig	Voorkomen barrièrewerking en doorsnijding	Systeemsprong OV Logistieke functies op logische plekken Evenwichtiger verdeling werken en wonen
<b>Kwaliteitsambitie sociale diversiteit</b>		
Bijdrage Schiphol aan werk en welvaart Veiligheid Identiteit Haarlemmermeer	Menselijke schaal Voldoende sociaal/culturele rust/stabiliteit Internationale openheid en tolerantie Leefbaarheid Groei en interne migratie allochtone middenklasse	Multiculturele samenleving: diversiteit Sociaal 'ongedeelde' samenleving Evenwicht in groei en belang van de omgeving Gastvrijheid
<b>Kwaliteitsambitie benutten schaalvoordeel van het conglomeraat</b>		
Verscheidenheid woonmilieus Moderne evenwichtige voorzieningen voor jong en oud Ontwikkeling kwalitatief hoogwaardige groene woonmilieus Ontwikkelen recreatieknooppunten (Disneyworlds) Opleiding voor beroepsuitoefening op MBO/HBO	Netwerkstad van internationale allure Beleving van recreatiemogelijkheden	Concentratie in knopen Functiecombinaties wonen en water Meervoudig ruimtegebruik
<b>Kwaliteitsambitie woonruimte voor starters</b>		
Aanbod starterwoningen Ruimte voor starterwoningen op woningmarkt buiten A'dam Ontwikkelen van vrijplaatsen voor starters		
ECOLOGISCH BELANG		
<i>gebruikswaarde</i>	<i>belevingswaarde</i>	<i>toekomstwaarde</i>
<b>Kwaliteitsambitie afname milieubelasting</b>		
Afname CO, CO2, fijn stof Vermindering geur/stank Afname geluidoverlast (lucht, grond) Veiligheid Herstructurering Bollenstreek: milieu, greenport, wonen, groen Uitstoot concentraties NOx	Licht, lucht, rust en ruimte Toename hinderbeleving Verstoring door geluidoverlast Werkelijk ervaren hinder Rust (ecologisch) Gezondheid	Voorsprong in technologische innovatie
<b>Kwaliteitsambitie toekomstbestendig groenblauw raamwerk</b>		
wonen = groen Ontwikkelen van bos in het open landschap Stevig groen/blauw raamwerk Robuuste verbindingen EHS Groen/blauw netwerk vooral toegankelijk maken Landbouw vervangen door natuur en bos Landschappelijke ontwerp infrastructuur (routeontwerp)	Woonmilieus met uitstraling Vele gradiënten Verassingen Verrommeling tegengaan Zichtkwaliteit/Lichtkwaliteit: steeds meer eisen Aantrekkelijke schaal van grote open ruimten	Meervoudig ruimtegebruik Eigen onderscheiden positie voor de Noordvleugel + noordelijk deel Groene Hart Toekomstbestendige kwaliteit Stedelijke uitlooptmogelijkheid in groene wiggen
<b>Kwaliteitsambitie blauwe basis voor waterberging en natuur</b>		
Waterberging koppelen aan natuurontwikkeling Afname zoute kwel Goede waterkwaliteit en duurzaam beheer Waterkwaliteit definiëren en koppelen aan functies	Blauwe structuur: Schiphol, luchthaven onder de zee Strand en duinen	Waterneutraal bouwen Kwetsbaarheid regio voor gevolgen klimaatverandering Verminderen gevolgen zeespiegelstijging Poldergrid H'meer doorontwikkelen met water en groen

		Internationaal wetlandsysteem ontwikkelen
<b>CULTUREEL BELANG</b>		
<i>gebruikswaarde</i>	<i>belevingswaarde</i>	<i>toekomstwaarde</i>
<b>Kwaliteitsambitie koester en ontwikkel regionale identiteit</b>		
Cultuurhistorische structuren Geniedijk Stelling van A'dam Ingenieurscultuur: H'meer en Cruquius Culturele topmanifestaties Bestaande en potentiële kwaliteiten benutten (Zeewering, Kaag, plassegebied, Bollenstreek)	Leesbaarheid van het landschap: het verhaal, de geschiedenis Haarlemmermeer als ontwerp Eigenheid en herkenbaarheid Holland als artefact/kunstwerk Eigen identiteit Haarlemmermeer versterken	Voldoende kleinschalige cultuurvoorzieningen
<b>Kwaliteitsambitie global city</b>		
Grote variatie aan stedelijke en cultuurhistorische elementen Lightrailstelsel als kwaliteit van de Hub Zeer hoogwaardig vervoersstelsel (vgl. Parijs)	Airportcity als icoon	Creativiteit als motor Stedelijke en culturele voorzieningen van topniveau
<b>Kwaliteitsambitie benutting multiculturele karakter</b>		
Multiculturele samenleving Multiculturaliteit benutten	Multicultureel samen leven	
<b>Kwaliteitsambitie samenwerking</b>		
Regionale samenwerking	Samen sterk	Regionaal bestuur