gemeente
Haarlemmermeer

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Taurusavenue 100
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852

Cluster	Ruimte, Economie en Duurzaamheid
Contactpersoon	M.J.A. Lammertink
Telefoon	0900 1852
Uw brief	Nvt
Ons kenmerk	XS-25112010.1646
Bijlage(n)	Geen
Onderwerp	Zienswijze ontwerp-omgevingsvisie Noord-Holland

Verzenddatum

26 AUG. 2026

Geacht college,

De ontwerp-omgevingsvisie Noord-Holland is van groot belang voor de gemeente Haarlemmermeer. Wij hebben de visie dan ook met grote betrokkenheid bestudeerd en brengen hierbij onze zienswijze namens de gemeente Haarlemmermeer naar voren.

De visie biedt een helder en ambitieus kader voor een toekomstbestendig Noord-Holland en wij onderschrijven de urgentie van de opgaven. Ook Haarlemmermeer zet zich onverminderd in voor de realisatie hiervan, zoals blijkt uit ons coalitieakkoord 'Samen maken we Haarlemmermeer, meer wonen, leefbaarheid en veiligheid'. Wij beschouwen de provincie daarbij als een belangrijke partner.

Die inzet is niet vrijblijvend: Haarlemmermeer levert al een substantiële en zichtbare bijdrage aan de regionale opgaven, onder meer met de realisatie van PARK21, eigen investeringen in energie-infrastructuur, onze rol als grootschalig ontwikkelgebied binnen de Westflank van de MRA en als vestigingslocatie voor Schipholgebonden bedrijvigheid en digitale infrastructuur.

Tegelijk constateren wij dat Haarlemmermeer wordt aangewezen als drager van een zware cumulatie van provinciale en rijksbelangen — woningbouw, Schiphol, piekwaterberging, energietransitie, glastuinbouwtransformatie — terwijl de concrete investeringen, juridische borging en samenwerkingsstructuren in de visie nog grotendeels ontbreken.

Wij verwachten dat de ter inzagelegging en de vaststelling van de visie de opmaat is naar bindende afspraken over de realisatie van onze gedeelde ambities, niet slechts een herbevestiging van intenties. Wij gaan hier graag met u het gesprek over aan.

Wij vragen de provincie daarbij om haar rol scherper te positioneren. Op vrijwel elk thema in deze zienswijze — mobiliteit, energie-infrastructuur, waterveiligheid, et cetera — ligt de nadruk in de omgevingsvisie Noord-Holland op het stellen van voorwaarden aan gemeentelijke

ontwikkeling. Wij vragen de provincie om zich, naast deze rol, nadrukkelijker op te stellen als overheid die zelf verantwoordelijkheid draagt voor het realiseren van de noodzakelijke randvoorwaarden — infrastructuur, energienetwerken, waterveiligheid — en die daarbij actief inzet op publiek-private samenwerking met marktpartijen, netbeheerders en het Rijk.

Waar in deze zienswijze wordt gevraagd om koppeling van gemeentelijke ontwikkeling aan provinciale voorwaarden, vragen wij die koppeling nadrukkelijk in twee richtingen te lezen: ook de provincie committeert zich daarmee aan tijdige realisatie van de noodzakelijke randvoorwaarden.

Woningbouw en bereikbaarheid: ambitie en realisme

Wij onderschrijven de grote woningbouwopgave van bijna 275.000 woningen in Noord-Holland tot 2049 en de prominente rol die de Westflank van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) daarin speelt. De opname van de Woondeal met het Rijk in het kader van de Nationale Omgevingsvisie Executiekracht (NOVEX) MRA is een belangrijke stap, evenals de status van Haarlemmermeer als grootschalig ontwikkelgebied (MRA-West met Spoorzone-Hoofddorp en de overige gebiedsontwikkelingen in Hoofddorp en Haarlemmermeer-West). Dit moet wel worden gevolgd door concrete en afdwingbare afspraken over bereikbaarheid, infrastructuur en bekostiging.

Voor de realisatie van grootschalige woningbouw in Haarlemmermeer is de doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp als onderdeel van het project OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) van doorslaggevend belang. Niet alle woningbouw hoeft te wachten tot deze lijn volledig is gerealiseerd, maar het woningbouwtempo en de fasering moeten aantoonbaar in de pas lopen met de beschikbare en toekomstige OV-capaciteit. Voorkomen moet worden dat grote aantallen woningen worden toegevoegd terwijl de noodzakelijke schaalsprong in het openbaar vervoer onzeker blijft of pas op veel langere termijn wordt gerealiseerd.

Wij vragen de provincie om:

- In het uitvoeringsprogramma bij de omgevingsvisie expliciet aandacht te besteden aan de samenhang tussen woningbouwfasering in Haarlemmermeer-West en de groei van de OV-capaciteit. Daarnaast zich er samen met ons en het Rijk voor in te zetten dat de besluitvorming over de doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp niet achterblijft bij het woningbouwtempo. Voor de periode tot aan realisatie van deze OV-verbinding vragen wij de provincie mee te denken over passende tussentijdse mobiliteitsmaatregelen, zodat bereikbaarheid en leefbaarheid gelijke tred houden met de woningbouwopgave.Te bevestigen dat het zoekgebied c.q. de contour die de omgevingsvisie Noord-Holland voor de Westflank van Haarlemmermeer hanteert, aansluit bij de gemeentelijke plancapaciteit en begrenzing zoals opgenomen in de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 en het Volkshuisvestingsprogramma, met specifieke aandacht voor de transformaties in Cruquius, waar al intentieovereenkomsten met ontwikkelaars zijn gesloten. Eventuele discrepanties tussen provinciale en gemeentelijke begrenzing of programmering verzoeken wij tijdig te signaleren en op te lossen, zodat deze niet later doorwerken in instructieregels of vergunningverlening.

- Het afwegingsprincipe 'zuinig omgaan met ruimte' door te ontwikkelen naar 'slim omgaan met ruimte'. Waar 'zuinig' vooral uitgaat van terughoudendheid en beperking, biedt 'slim' ruimte voor meervoudig ruimtegebruik, verdichting en innovatieve combinaties van functies — bijvoorbeeld het combineren van wonen met energieopwekking en -opslag, of van waterberging met recreatie. Dat sluit beter aan bij de ambitie van zowel gemeente als provincie om innovatief en toekomstbestendig met de schaarse ruimte in Noord-Holland om te gaan.

Schiphol: economie en gezonde leefomgeving in balans

Schiphol is van groot economisch belang voor Haarlemmermeer, de MRA en Nederland als geheel — als motor voor werkgelegenheid, internationale bereikbaarheid en vestigingsklimaat. Wij verwelkomen het dat de provincie de cumulatieve milieubelasting van Schiphol — geluid, luchtkwaliteit, fijnstof — als provinciaal belang erkent en benoemt dat Haarlemmermeer een zichtbare plek verdient in de verdeling van investeringen en kwaliteitsverbetering. Wij stellen voor om een gezonde leefomgeving ook op te nemen als zelfstandig algemeen provinciaal belang in het hoofdstuk Schiphol en omgeving, naast en gelijkwaardig aan de overige daar genoemde belangen. Daarmee krijgt het beschermen en verbeteren van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving eigenstandig gewicht in de afweging, in lijn met de positie van een gezonde leefomgeving in de Omgevingswet. Dit sluit aan bij de inzet van Haarlemmermeer voor een compacte luchthaven die stiller en duurzamer opereert, waarbij deze economische betekenis in balans is met de gezondheid, leefbaarheid en het welzijn van inwoners en ondernemers. Wij voeren hierover reeds gesprekken met het Rijk en met u, onder meer in het kader van de gezamenlijke ambitie van Schiphol en Haarlemmermeer om te komen tot een geactualiseerd omgevingsplan voor het Schipholgebied. Wij zien de uitkomsten hiervan graag verankerd in zowel de definitieve omgevingsvisie Noord-Holland, als in de uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio.

De ontwerp-omgevingsvisie Noord-Holland gaat uit van een groei van het aantal reizigers dat op Schiphol de reis begint of eindigt van 43,6 miljoen in 2025 naar circa 65 miljoen in 2050. Wij constateren dat dit scenario aanzienlijk lager ligt dan de bandbreedte van 70 tot 90 miljoen passagiers waarmee Haarlemmermeer rekening houdt in de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol (ROP). Dit verschil is niet louter cijfermatig: het bepaalt in belangrijke mate de opgaven op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bereikbaarheid en ruimtebeslag waarmee onze gemeente wordt geconfronteerd, en daarmee ook de zwaarte van de opgaven die de provincie in deze Omgevingsvisie aan Haarlemmermeer toedeelt. Wij vragen de provincie om in de omgevingsvisie Noord-Holland en de onderliggende omgevingseffectrapportage te motiveren op welk groeiscenario wordt gestuurd, dit scenario te toetsen aan de meest actuele inzichten — waaronder de bandbreedte die Haarlemmermeer in de NvU voor het ROP hanteert — en de ruimtelijke en milieueffecten van beide scenario's inzichtelijk te maken. Zolang deze discrepantie onopgehelderd blijft, bestaat het risico dat de leefbaarheids- en capaciteitsopgaven voor Haarlemmermeer in de omgevingsvisie Noord-Holland worden onderschat.

Ook op dit thema geldt dat de balans tussen economie en leefomgeving alleen wordt geborgd wanneer de provincie, naast het stellen van kaders, zelf een actieve en zichtbare rol pakt in de uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio.

Wij vragen de provincie om:

- Gezonde leefomgeving op te nemen als zelfstandig algemeen provinciaal belang in het hoofdstuk Schiphol en omgeving, naast en gelijkwaardig aan de overige daar genoemde belangen.

- De uitkomsten van het gezamenlijk met Schiphol en Haarlemmermeer op te stellen geactualiseerde omgevingsplan Schipholgebied te verankeren in zowel de definitieve omgevingsvisie Noord-Holland als de uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio, zodra deze beschikbaar zijn.

- Op korte termijn een expliciete positie in te nemen over de reservering Schiphol Noordwest, die — net als de havenreservering Houtrakpolder, waarop wij verderop in deze zienswijze uitgebreid ingaan — vooralsnog geen einddatum kent en daarmee langdurige onzekerheid creëert voor omliggende ontwikkelingen.

- Deze reservering te koppelen aan een concrete besluitvormingshorizon, en helder te maken welke ruimtelijke gevolgen dit heeft voor aangrenzende ontwikkelingen in Haarlemmermeer — waaronder PARK21 — als onderdeel van het integrale plan voor de Schipholregio.

- Te motiveren op welk groeiscenario de omgevingsvisie Noord-Holland precies stuurt en het huidige cijfer van 43,6 → 65 miljoen expliciet te onderbouwen, dat te toetsen aan het scenario aan de bandbreedte van 70-90 miljoen die wij hanteren in de NvU ROP en milieueffecten van béide scenario's in de Omgevingsvisie en de OER inzichtelijk te maken, zodat niet één laag scenario de basis vormt voor de hele Schiphol-paragraaf.

Mobiliteit: OV-verbinding OVAH, regionaal wegennet en samenwerking met het Rijk

Een sterke openbaarvervoerverbinding tussen Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp is randvoorwaardelijk voor zowel de voorziene grootschalige woningbouw in Haarlemmermeer als de verdere ontwikkeling van Schiphol: zonder deze schaalsprong in het OV kunnen beide opgaven niet op de voorziene schaal en in het voorziene tempo worden gerealiseerd.

Wij onderschrijven dan ook het belang van de realisatie van deze verbinding. In de governance van het project OVAH, een MIRT-verkenning waarin Rijk en regio samenwerken, heeft het bestuurlijk overleg — waarin provincie en gemeente beide zitting hebben — inmiddels meermaals uitgesproken dat een (grotendeels) bovengrondse metroverbinding het enige alternatief is.

Wij onderschrijven, samen met de provincie, het standpunt dat deze metroverbinding wordt doorgetrokken tot Hoofddorp. Een voorkeursbeslissing over het eindpunt wordt eind 2026 verwacht, vrijwel gelijktijdig met de voorziene vaststelling van de definitieve omgevingsvisie Noord-Holland. De bekostiging hiervan is in de Plan-MER ((Milieueffectrapportage voor plannen) door alle betrokken partijen als oplosbaar aangemerkt.

Wij vragen de provincie te borgen dat de OV-opgave — inclusief de doortrekking tot Hoofddorp waarvoor wij ons, samen met de provincie, uitspreken — onverkort als provinciaal belang in de omgevingsvisie Noord-Holland wordt verankerd.

De provincie is zelf partner in OVAH en kan vanuit die rol in het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland bijdragen aan een tijdige voorkeursbeslissing, waarbij ook de

Haarlemmermeerse woningbouw- en Schipholopgave nadrukkelijk in de afweging wordt betrokken.

Wij nemen kennis van de spanning tussen een van de OVAH-varianten — de beoogde opstellocatie ten zuiden van de Geniedijk — en de United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO)-status van de Stelling van Amsterdam/Hollandse Waterlinies, zoals de visie ook aankaart. Wij vragen de provincie om dit gesprek met het Rijk voortvarend te voeren en de uitkomst te betrekken bij de planuitwerking, zodat de UNESCO-kwestie geen vertragingsfactor wordt, welke OVAH-variant ook wordt gekozen.

Naast het regionale OV-net vraagt ook de regionale wegenstructuur aandacht. De ontwikkeling van de Multimodale Knoop Hoofddorp (MKH) is daarbij van groot belang. De N201 (Weg om de Noord), de Drie Merenweg (N205) en de Leimuiderweg (N207) zijn provinciale wegen die nu al de verkeersdruk van Schiphol, bedrijventerreinen, datacenters en groeiende kernen rond Hoofddorp opvangen. Wij constateren dat de omgevingsvisie Noord-Holland deze cumulatieve druk niet benoemt, terwijl de provincie hier zelf wegbeheerder is en dus rechtstreeks kan sturen op capaciteit en investeringen.

Mede in samenhang met de door de provincie eveneens als belangrijk erkende gebiedsontwikkeling Haarlemmermeer-West, is een oplossing nodig voor de verbetering van de oost-westverbinding tussen de Bollenstreek en Haarlemmermeer. Doorgaand verkeer dient om de dorpen en wijken heen te worden geleid, om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming te borgen. Realisatie van een extra oeververbinding ten zuiden van Lisse blijft noodzakelijk, evenals de verbreding van de Elsbroekerbrug (N207) en het doortrekken van de N207 naar de N206.

De aansluitingen op het hoofdwegennet — de A4, A5, A9, A44 en A200 rond Hoofddorp — zijn Rijksinfrastructuur. De cumulatieve groei die de omgevingsvisie Noord-Holland aan Haarlemmermeer toedeelt, vraagt om een gezamenlijke inzet van provincie en Rijk om deze aansluitingen tijdig te laten meegroeien, via het Mobiliteitsfonds en het MIRT. De A4 en A9 zijn nu al dagelijks overbelast, dat wil zeggen boven de I/C-waarde, met veel verliesuren en maatschappelijke kosten tot gevolg. Dit staat in schril contrast tot de noodzakelijke bereikbaarheid van Schiphol, de logistiek en grote inkomende en uitgaande pendel van onze arbeidsmarkt.

Wij vragen de provincie om:

- De doortrekking van de metro tussen Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp in de omgevingsvisie Noord-Holland te verankeren als provinciaal belang, en zich samen met de gemeente in het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland in te zetten voor een tijdige voorkeursbeslissing.
- De ruimtelijke reservering die nodig is voor de doortrekking van de metro tot Hoofddorp in de omgevingsvisie Noord-Holland te borgen.
- Op korte termijn met het Rijk tot een oplossing te komen voor de spanning tussen de beoogde opstellocatie van de metro ten zuiden van de Geniedijk en de UNESCO-Werelderfgoed-status van de Stelling van Amsterdam/Hollandse Waterlinies, zodat deze kwestie de planuitwerking van de metro naar Hoofddorp niet vertraagt.
- De capaciteitsdruk op de provinciale wegenstructuur rond Hoofddorp — Weg om de Noord (N201), Drie Merenweg (N205), Leimuiderweg (N207) — mede te erkennen als

gevolg van de eigen provinciale opgaven, en hiervoor als wegbeheerder een investeringsprogramma op te nemen.

- De realisatie van een nieuwe brug over de Ringvaart te ondersteunen als onderdeel van de gemeentelijke opgave om de interne bereikbaarheid en verkeersspreiding binnen Haarlemmermeer te verbeteren, en deze te betrekken bij het Mobiliteitsprogramma van Eisen en de bijbehorende investeringsagenda voor gebiedsontwikkelingen.
- Zich samen met Haarlemmermeer bij het Rijk in te zetten voor tijdige capaciteitsuitbreiding van de aansluitingen op het hoofdwegennet (A4, A5, A9, A44, A200), gekoppeld aan het Mobiliteitsfonds/MIRT en aan dezelfde groeicijfers als de omgevingsvisie Noord-Holland hanteert, met bijzondere aandacht voor de nu al overbelaste A4 en A9.
- Mobiliteit — OV én regionale en Rijkswegen — expliciet onderdeel te maken van het eerder in deze zienswijze gevraagde integrale plan en de samenwerkingsstructuur voor de Schipholregio, in plaats van dit als een op zichzelf staand onderwerp te behandelen.

Dit vraagt, in lijn met onze eerdere oproep, een provincie die hier niet alleen voorwaarden stelt maar zelf mede-investeert. Alleen door OV, regionale wegen en hoofdwegennet in samenhang te programmeren, met het Rijk als volwaardige partner naast provincie en gemeente, kan de mobiliteitsopgave gelijke tred houden met de woningbouw- en Schipholopgave die de provincie aan Haarlemmermeer toedeelt.

Energietransitie: netcongestie als randvoorwaarde voor alle opgaven

De omgevingsvisie Noord-Holland noemt energietransitie als een van de opgaven waarvoor Haarlemmermeer aan de lat staat, naast woningbouw, Schiphol, piekwaterberging en glastuinbouwtransformatie. Wij constateren dat dit thema, in tegenstelling tot de andere opgaven, in de visie geen eigen uitwerking krijgt — terwijl het in de praktijk een randvoorwaarde is voor vrijwel alle andere opgaven die de provincie aan de gemeente toedeelt.

Het elektriciteitsnet in Haarlemmermeer zit op veel plaatsen aan zijn maximale capaciteit. Dit wordt vooral veroorzaakt door de gecombineerde en snel gegroeide vraag van datacenters, woningbouwprojecten en glastuinbouwbedrijven. Volgens het meest recente onderzoek van de netbeheerders is de uitbreiding van het elektriciteitsnet in Noord-Holland Zuid naar verwachting pas gereed tussen 2033 en 2036. Zolang deze uitbreiding niet is gerealiseerd, komen aanvragen voor een nieuwe of zwaardere aansluiting op een wachtlijst en is toewijzing afhankelijk van landelijke regels voor maatschappelijke prioritering.

Dit raakt rechtstreeks aan de andere opgaven in deze zienswijze. Het datacenterbeleid wijst Haarlemmermeer tot 2030 aan als vestigingslocatie, zonder dat de visie ingaat op de vraag of daarvoor tijdig voldoende nettransportcapaciteit beschikbaar is. Ook de woningbouwopgave van bijna 275.000 woningen en de transformatie van vrijkomende glastuinbouwlocaties vragen om elektrische aansluitcapaciteit die op dit moment niet gegarandeerd is.

Concreet heeft Haarlemmermeer, samen met de netbeheerders, al fors geïnvesteerd in het verlichten van deze druk: het nieuwe onderstation aan de Incheonweg (Rozenburg-Zuid) is in 2026 gereedgekomen, en ook het nieuw te bouwen 380kV-hoogspanningsstation A9 Zuid, waarvan de locatie mede in de Houtrakpolder wordt gezocht en dat tevens is voorzien als aanlandingspunt voor wind op zee.

Wij onderschrijven het uitgangspunt dat het energiesysteem van de toekomst sturend is voor de ruimtelijke ordening, zodat ruimtelijke en economische ontwikkelingen daar plaatsvinden waar energie beschikbaar is, vraag en aanbod bij elkaar komen, en de maatschappelijke kosten van netinvesteringen en de ruimtelijke impact van infrastructuur worden beperkt. Voor de energetische clusters die de provincie aanwijst, is dit uitgangspunt naar onze mening echter alleen houdbaar wanneer vestiging daadwerkelijk gekoppeld is aan aansluiting op het transformatorstation van het eigen cluster. In de praktijk zien wij dat de energievraag op sommige clusters zo groot wordt, dat alsnog extra capaciteit wordt aangevoerd vanaf andere, verderop gelegen knooppunten — via nieuwe, omvangrijke kabeltracés. Daarmee wordt het doel van het clusterprincipe ondergraven: dit principe is juist bedoeld om nieuwe, grote kabeltracés en de bijbehorende ruimtelijke impact en maatschappelijke kosten te voorkomen. Als knooppunten alsnog capaciteit van elkaar overnemen via lange nieuwe tracés, ontstaat toch precies die impact en die kosten die het clusterprincipe zou moeten beperken.

Voor Haarlemmermeer is in dit verband ook de aanlanding van wind op zee relevant, met mogelijke gevolgen voor het hoogspanningsstation Vijfhuizen en de omliggende ruimte, waaronder bedrijventerrein De Liede/Polanenpark. In de MRA wordt al 2,1 GW aangeland bij Wijk aan Zee; de provincie streeft aanvullend naar één aanlanding van 2 GW bij Westpoort (A9 Zuid) en één aanlanding van 700 MW bij station Velsen, waarbij station Vijfhuizen als alternatief voor deze laatste aanlanding wordt genoemd, mits dit uit onderzoek haalbaar en wenselijk blijkt. Wij onderschrijven het uitgangspunt dat nieuwe aanlandings- en opwekcapaciteit wordt afgestemd op de daadwerkelijke ontwikkeling van de vraag, zodat onnodige ruimtelijke impact op omliggende gebieden zoals De Liede/Polanenpark wordt voorkomen.

Netverzwaring is belangrijk, maar ook innovatieve alternatieven kunnen op kortere termijn ruimte bieden, zoals slimme energiesystemen en flexibele aansluitingen (cable pooling, batterijopslag, vraagsturing en lokale energiedeling), en het stimuleren van opwek en verbruik op hetzelfde bedrijventerrein of dezelfde locatie. Wij roepen de provincie op dergelijke oplossingen actief te faciliteren en te versnellen, onder meer door ruimte te bieden in de Omgevingsverordening en door proeftuinen en pilots in Haarlemmermeer te ondersteunen.

Wij vragen de provincie om:

- Netcongestie en energie-infrastructuur expliciet te erkennen als randvoorwaarde voor de woningbouw-, datacenter- en glastuinbouwopgaven die de provincie aan Haarlemmermeer toedeelt, naar analogie van de koppeling die de visie al legt tussen woningbouw en OV.
- Vestigingsbeleid voor datacenters en bouwvolume voor woningbouw expliciet en juridisch bindend te koppelen aan gerealiseerde nettransportcapaciteit, met erkenning van de verwachte realisatiehorizon van de netuitbreiding (2033–2036).
- Bij de afweging over de aanlanding bij station Vijfhuizen eerst te onderzoeken of deze capaciteit kan worden geaccommodeerd op locaties met minder ruimtelijke impact op de omgeving, zoals het havengebied Amsterdam, alvorens tot uitbreiding op Vijfhuizen te besluiten. Mocht uitbreiding van Vijfhuizen desondanks onvermijdelijk blijken, dan vragen wij de provincie dit tijdig — inclusief de daarbij te doorlopen procedures, planning en ruimtelijke consequenties — met ons te delen, zodat wij hierop kunnen anticiperen in de eigen ruimtelijke ordening en vergunningverlening. Voor de reguliere onderstations in Haarlemmermeer die nodig zijn voor de eigen woningbouw-, datacenter- en glastuinbouwopgave vragen wij de provincie wel actief bij te dragen aan tijdige uitbreiding, onder meer via vergunningverlening, ruimtelijke inpassing en, waar nodig, provinciale cofinanciering.

- Als provincie formeel aan te sluiten bij, en de resultaten te verankeren van, de Taskforce Energie-Infrastructuur — de bestaande samenwerking van netbeheerders, provincie en gemeenten — als onderdeel van het uitvoeringsprogramma bij de omgevingsvisie Noord-Holland.
- Vestiging binnen een energetisch cluster expliciet te koppelen aan daadwerkelijke aansluiting op het transformatorstation van dát cluster, zodat het clusterprincipe niet wordt ondergraven door onttrekking van capaciteit via lange tracés naar andere knooppunten.
- Bij een eventuele aanlanding van wind op zee op station Vijfhuizen de ruimtelijke gevolgen voor het bedrijventerrein De Liede/Polanenpark tijdig met de gemeente af te stemmen, en de omvang en timing van verdere aanlandings- en opwekcapaciteit te baseren op de daadwerkelijke ontwikkeling van de vraag in de regio.
- Duidelijk te maken hoe het eigen afwegingsprincipe "lokaal wat kan, provinciaal wat moet" wordt toegepast op het energiesysteem-sturingsprincipe en het datacenterconcentratiebeleid, nu beide beleidslijnen rechtstreeks doorwerken in het gemeentelijk vestigingsbeleid en daarmee verder gaan dan alleen ruimtelijke ordening.

Ook hier geldt: dit vraagt om een provincie die deze randvoorwaarden mede realiseert, niet alleen voorwaarden stelt aan gemeentelijke ontwikkeling. Zonder een tijdige oplossing voor netcongestie zijn de woningbouw-, datacenter- en glastuinbouwambities die de provincie in deze visie aan Haarlemmermeer toedeelt niet realiseerbaar, ongeacht de ruimtelijke keuzes die verder worden gemaakt.

Westeinderscheg: van aangescherpte intentie naar harde borging

De omgevingsvisie Noord-Holland beschrijft de Westeinderscheg als onderdeel van het groenblauwe raamwerk rond Schiphol, met aandacht voor de overgangszone als aparte ruimtelijke categorie en het risico van versnippering door bijkomende stedelijke voorzieningen in de randen van de scheg. De visie kondigt aanvullend beleid aan voor deze overgangszones.

Wij constateren dat de Westeinderscheg niet als harde ruimtelijke reservering is opgenomen in de omgevingsverordening. De aangekondigde nadere beleidsuitwerking voor overgangszones en scheggen ontbeert een concreet tijdpad en een financieringsverplichting. Dit is onvoldoende gegeven de druk die op dit moment al bestaat vanuit woningbouwontwikkelingen in de westflank, Schiphol en logistieke uitbreidingen.

Wij vragen de provincie om:

- De Westeinderscheg als harde ruimtelijke reservering vast te leggen in de omgevingsverordening, met een expliciet verbod op grootschalige verstedelijking.
- De realisatie en versterking van de Westeinderscheg als voorwaarde te koppelen aan de investeringsagenda voor de Schipholregio: elke grootschalige ontwikkeling in de omgeving draagt bij aan de kwaliteit van de scheg.
- De bekostigingsstrategie voor de scheg — die de visie zelf aankondigt — binnen één jaar na vaststelling concreet te maken, met verplichte bijdragen van provincie, Rijk, Schiphol en private partijen.
- In overleg met de betrokken gemeenten een gebiedsprogramma voor de Westeinderscheg op te stellen, met een vastgesteld tijdpad.

De Westeinderscheg is geen sluitpost van de ruimtelijke ordening in dit gebied, maar een structurerende drager. Wij vragen de provincie dit ook zo te erkennen en te behandelen in de omgevingsvisie Noord-Holland.

Houtrakpolder: havenreservering in strijd met actuele maatschappelijke opgaven

De herziening van de omgevingsvisie Noord-Holland vormt een belangrijk moment om de uitkomsten van nationale en regionale beleidsontwikkelingen duurzaam te verankeren in de ruimtelijke hoofdstructuur van Noord-Holland. Voor Haarlemmermeer is daarbij van belang dat de keuzes die worden gemaakt in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (NZKG), de nationale ruimtelijk-economische strategie en de vaststelling van de fysieke contour van het NZKG op consistente wijze worden door vertaald in het provinciale beleid.

De provincie heeft als gebiedsregisseur een belangrijke rol bij het integraal afwegen van economische ontwikkeling, waterveiligheid, klimaatadaptatie, landschap, natuur en zorgvuldig ruimtegebruik. De Houtrakpolder is aangewezen als noodoverloop-zoekgebied voor piekwaterberging. Wij onderschrijven het belang van deze functie: het klimaat verandert, de zeespiegel stijgt en de kans op extreme neerslag en hoge afvoerpieken neemt toe. Piekwaterberging is daarmee geen optionele opgave, maar een noodzakelijke investering in de waterveiligheid van de regio.

Het advies van de Deltacommissaris en het Deltaprogramma is in dit verband helder: potentiële locaties voor piekwaterberging moeten niet pas worden aangewezen wanneer ze daadwerkelijk nodig zijn, maar dienen nu al ruimtelijk te worden gereserveerd en vrijgehouden van onomkeerbare ontwikkelingen. Dat sluit expliciet aan bij het principe dat water en bodem sturend zijn in de ruimtelijke ordening — het principe dat de provincie als tweede afwegingsprincipe centraal stelt in deze visie. Juist de integrale gebiedsafweging die de provincie als regisseur behoort te maken, biedt aanleiding om de historische havenreservering voor de Houtrakpolder opnieuw en kritisch te beoordelen in het licht van deze actuele maatschappelijke opgaven.

De omgevingsvisie Noord-Holland handhaaft voor het noordelijke deel van de Houtrakpolder echter een strategische havenreservering die pas vervalt als elders in het NZKG voldoende nautische, fysieke en milieuruimte voor de energie- en circulaire transitie is aangetoond — een voorwaarde zonder einddatum en zonder afdwingbare termijn. Dit is niet consistent met het advies van het Deltaprogramma, de uitkomsten van het Ontwikkelperspectief NZKG en de nationale ruimtelijk-economische strategie. Zolang deze reservering gehandhaafd blijft, is de Houtrakpolder planologisch bezwaard met meerdere, deels onderling strijdige functies: piekwaterberging, de havenreservering, én — zoals blijkt uit de gebiedsagenda van het Noordzeekanaalgebied — een mogelijke locatie voor het nieuwe 380kV-hoogspanningsstation A9 Zuid en de aanlanding van wind op zee. Deze opeenstapeling van nationale en regionale claims op één gebied maakt een integrale, gebiedsgerichte afweging — in plaats van een reeks los van elkaar staande reserveringen — des te dringender. Dat is immers precies het soort onomkeerbare planologische belasting waartegen het Deltaprogramma waarschuwt.

Onze inzet is erop gericht dat de provincie de definitieve ruimtelijke begrenzing van het NZKG overneemt in de omgevingsvisie Noord-Holland en de Houtrakpolder niet langer aanmerkt als potentiële uitbreidingsruimte voor havenontwikkeling. De havenreservering dient te vervallen en de piekwaterbergingsfunctie dient als enige en harde bestemming voor dit gebied te worden vastgelegd in de omgevingsverordening. Daarmee geeft de provincie uitvoering aan zowel het advies van de Deltacommissaris als aan haar eigen principe van water en bodem sturend, en

borgt zij de consistentie tussen de provinciale omgevingsvisie en de actuele nationale en regionale beleidskaders.

De dubbele planologische last raakt bovendien de kwaliteit van de milieueffectrapportage die de ontwerp-omgevingsvisie Noord-Holland begeleidt. Cumulatie van functies, het ontbreken van een einddatum en het ontbreken van een financiële onderbouwing zijn precies de elementen die in een omgevingseffectrapportage inzichtelijk moeten worden gemaakt, inclusief de redelijke alternatieven. Wij constateren dat de ontwerp-OER dit voor de Houtrakpolder niet doet.

Wij onderkennen dat de economische belangen van de haven in het Noordzeekanaalgebied reëel zijn en dat de energie- en circulaire transitie ruimte vraagt. Wij vragen de provincie echter om, alvorens aan deze reservering vast te houden, aan te tonen dat deze belangen niet elders in het NZKG — buiten een gebied dat tegelijkertijd is aangewezen als noodoverloopgebied voor piekwaterberging — kunnen worden geaccommodeerd. Zolang die onderbouwing ontbreekt, weegt de onomkeerbaarheid van het verlies van bergingscapaciteit naar ons oordeel zwaarder dan het behoud van een voorwaardelijke, niet-geconcretiseerde havenoptie.

Wij vragen de provincie, in aanvulling op het voorgaande, om in de definitieve omgevingsvisie Noord-Holland en de bijbehorende omgevingseffectrapportage:

- In de OER expliciet te laten onderzoeken en motiveren: de cumulatieve effecten van de gelijktijdige aanwijzing als noodoverloop-zoekgebied en havenreservering, en de redelijke alternatieven — waaronder handhaving van uitsluitend de waterbergingsfunctie — volgens de wettelijke eisen aan de milieueffectrapportage.
- Voorafgaand aan iedere handhaving of verlenging van de havenreservering aan te tonen dat aan de eigen randvoorwaarden voor een havenbekken is voldaan — bewezen nut en noodzaak, en geborgde financiering door het Havenbedrijf Amsterdam — zoals eerder in rijksverband geformuleerd voor het havenbekken Houtrakpolder, in plaats van deze voorwaarden opnieuw open te laten.
- Te onderzoeken of, en zo ja op welke wijze, grondeigenaren en gebruikers in de Houtrakpolder worden geraakt in de waarde, financierbaarheid of ontwikkelmogelijkheden van hun eigendom als gevolg van de aanhoudende planologische onzekerheid van de dubbele aanduiding, en de uitkomsten hiervan te betrekken bij de vraag of, en in welke vorm, een compensatievoorziening passend is zolang deze onzekerheid voortduurt.
- De besluitvorming over de Houtrakpolder expliciet te koppelen aan, en niet vooruit te laten lopen op, de vaststelling van het Ontwikkelperspectief NZKG, zodat de omgevingsvisie Noord-Holland geen verouderd of eenzijdig beeld bestendigt.
- Als de havenreservering, in afwijking van bovenstaand verzoek, onverhoopt toch gehandhaafd blijft: deze te koppelen aan een concrete, harde einddatum of besluitvormingshorizon, in plaats van de huidige open voorwaarde dat zij pas vervalt zodra elders in het NZKG voldoende ruimte is aangetoond.

Wij zijn bereid deze punten nader te onderbouwen in bestuurlijk overleg, en verzoeken de provincie dit overleg op korte termijn te agenderen, gelet op de doorlooptijd tot de voorziene vaststelling van de definitieve omgevingsvisie Noord-Holland in december 2026.

Verzilting en zoetwater: van erkenning naar uitvoeringsprogramma

De toenemende verzilting in Haarlemmermeer wordt in de visie als provinciaal belang erkend.

Wij vragen de provincie:

- dit te vertalen naar een concreet uitvoeringsprogramma, samen met Rijnland, Waternet en de drinkwaterbedrijven, met inzet van rijksmiddelen. De verkenning rond brak water uit Haarlemmermeer als alternatief voor industriewater in de IJmond — die de visie noemt — dient te worden versneld en voorzien van een besluitvormingstijdlijn.

Ondergrond en polderwaterhuishouding: een ontbrekend thema

Haarlemmermeer is een van de grootste diepe droogmakerijen van Nederland, met een eigenstandig boezem- en gemaalsysteem en een grotendeels onder NAP gelegen bodem. Wij constateren dat de omgevingsvisie Noord-Holland het afwegingsprincipe "water en bodem sturend" wel toepast op veenweidegebieden en verzilting, maar dat de polderspecifieke ondergrondopgaven van Haarlemmermeer zelf — waaronder bodemdaling en zetting, funderingsrisico's, kwelwater en de beheersing van het polderpeil — in de visie niet worden benoemd, terwijl deze in toenemende mate onder druk komen te staan door de voorziene verdichting, energie-infrastructuur en klimaatverandering.

Wij vragen de provincie om:

- De polder-specifieke waterhuishouding van Haarlemmermeer — beheer van boezem en gemalen, funderingsrisico's door bodemdaling en kwelwater — als eigenstandig aandachtspunt te erkennen binnen het afwegingsprincipe "water en bodem sturend", naast de al benoemde veengebieden en verzilting.
- Bij de uitwerking van de woningbouw-, energie- en glastuinbouwopgaven voor Haarlemmermeer expliciet te toetsen op de gevolgen voor het polderpeil en de ondergrond, in samenwerking met het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Ecologie en natuurontwikkeling: PARK21 de scheg binnenduinrand (Haarlemmermeer West) en de stikstofonzekerheid rond Schiphol

Wij constateren dat de omgevingsvisie Noord-Holland natuurherstel en -ontwikkeling als vanzelfsprekend provinciaal belang behandelt, maar recreatie niet op gelijkwaardige wijze voorziet van ruimtelijke reservering of bescherming. Dit, terwijl de visie zelf aangeeft dat er een tekort aan recreatieruimte bestaat en recreatiedruk aanwijst als een van de factoren die natuurherstel bemoeilijken. Met de groeiende bevolking van Noord-Holland — en van Haarlemmermeer in het bijzonder — neemt de behoefte aan recreatieruimte toe. Voldoende en ruimtelijk geborgde recreatieruimte is daarmee niet alleen een leefbaarheidsopgave, maar ook instrumenteel voor het realiseren van de natuurdoelen die de provincie zelf centraal stelt. Wij vragen de provincie om recreatie, naast natuur, expliciet te erkennen als provinciaal belang dat vraagt om ruimtelijke reservering en bescherming, en dit te borgen in de Omgevingsverordening.

Haarlemmermeer voert zelf een omvangrijk natuur- en recreatieproject uit dat rechtstreeks aansluit bij het provinciale natuurbeleid: PARK21, een gebied van 1.000 hectare tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep, waarvoor het bestemmingsplan al is vastgesteld. De provincie noemt dit project zelf in haar Programma Natuurontwikkeling als groenblauwe oost-

westverbinding tussen de duinen en de Westeinderplassen, met een positieve bijdrage aan de biodiversiteit. De omgevingsvisie Noord-Holland constateert bovendien zelf dat de leefkwaliteit rond Schiphol is verbeterd door de ontwikkeling van nieuwe groene recreatiegebieden in de directe omgeving van de luchthaven, maar benoemt PARK21 — een van de grootschaligste van die gebieden — daarbij niet. Dat is opvallend, omdat de gemeente bij de voorziene woningbouwopgave een eigen richtlijn van 400m² recreatiegroen per nieuwe woning hanteert; bij de voorziene circa 20.000 extra woningen betekent dit een aanvullende behoefte van honderden hectares recreatiegroen.

PARK21 ligt onder de aanvliegroute van Schiphol. De haalbaarheid van onderdelen van het park, waaronder de voorziene recreatieplas, hangt mede af van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en van veiligheidsrisico's zoals vogelaantrekking. Deze onzekerheid kent, net als de reservering Schiphol Noordwest die elders in deze zienswijze aan de orde komt, geen duidelijke horizon.

Ook in de verbeelding van de omgevingsvisie Noord-Holland zien wij dit onvoldoende terug: figuur 31 toont niet de ambitie van de Omgevingsvisie Haarlemmermeer om aan de westkant van de gemeente nieuwe groen- en recreatiegebieden te realiseren. Dergelijke gebieden zijn juist van belang om enerzijds extra recreatieruimte te bieden voor de voorziene grootschalige woningbouw, en anderzijds de kwetsbare natuur van de binnenduinrand te beschermen tegen de recreatiedruk die deze woningbouw met zich meebrengt.

Naast de realisatie van PARK21 ontwikkelt Haarlemmermeer plannen voor de scheg Binnenduinrand: de landschappelijke groen- en recreatiezone in het westen van Haarlemmermeer, van Cruquius tot Lisserbroek, die ook een verbinding vormt met PARK21. Wij verzoeken de provincie deze scheg op te nemen in de Omgevingsvisie Noord-Holland en op de bijbehorende kaart.

Wij vragen de provincie om:

- PARK21 te erkennen en te borgen als onderdeel van de groenblauwe hoofdstructuur in de omgevingsvisie Noord-Holland en de Omgevingsverordening, in lijn met het eigen Programma Natuurontwikkeling.
- Ook op dit thema geldt dat de balans tussen economie en leefomgeving alleen wordt geborgd wanneer de provincie, naast het stellen van kaders, zelf een actieve en zichtbare rol pakt in de uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio.
- De recreatiegroen-behoefte die voortvloeit uit de woningbouwopgave voor Haarlemmermeer expliciet te koppelen aan de investeringsagenda voor de Schipholregio.
- Zich, samen met ons als convenantpartner via het Convenant Reduceren Vogelaanvaringen Schiphol 2025-2031, in te zetten voor tijdige duidelijkheid van het Rijk over het LIB in relatie tot de verdere ontwikkeling van PARK21, zodat de natuur- en recreatieontwikkeling niet jarenlang in onzekerheid blijft.
- De juridische onzekerheid over de natuurvergunning van Schiphol als expliciet risico te benoemen in de omgevingsvisie Noord-Holland, en in de uitvoeringsprogramma's een mechanisme op te nemen om de ruimtelijke en economische aannames tijdig te kunnen bijstellen, mocht deze onzekerheid leiden tot een wijziging in het aantal vliegbewegingen.
- De NNN-verbindingen in en rond Haarlemmermeer expliciet aan te merken als onderdeel van de 'sommige natuurverbindingen' die de omgevingsvisie Noord-Holland

zelf noemt als verbindingen die vanwege meervoudige ruimteclaims ruimtelijk gereserveerd moeten worden, in lijn met onze bestuurlijke oproep hierover van voorjaar 2026, en dit te verankeren in de Realisatiestrategie 2025 voor het NNN en de Omgevingsverordening.

- Overige natuurwaarden en groenblauwe structuren in en rond Haarlemmermeer, naast de Westeinderscheg, PARK21 en de hierboven genoemde NNN-verbindingen, systematisch in beeld te brengen en te borgen in de Omgevingsverordening.

Natuurontwikkeling en ecologische samenhang verdienen in de definitieve omgevingsvisie Noord-Holland een even expliciete plek als de andere opgaven die aan Haarlemmermeer worden toebedeeld, zeker nu zowel de eigen natuurambities als de externe onzekerheid rond Schiphol grote gevolgen kunnen hebben voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente.

Economie: datacenterbeleid en Schipholgebonden focus

Wij verwelkomen de inzet op de digitale infrastructuur en onderschrijven het belang van een balans tussen het faciliteren van digitale infrastructuur en het beperken van de impact daarvan — specifiek van datacenters — op de leefomgeving en het energiesysteem. Daarbij missen wij in de omgevingsvisie Noord-Holland de erkenning dat datacenters niet alleen een zelfstandige economische activiteit zijn, maar ook een randvoorwaarde vormen voor de ontwikkeling van andere strategische sectoren in de regio, zoals biotech en zaadveredeling, die in toenemende mate afhankelijk zijn van digitale rekencapaciteit en data-infrastructuur. De provincie wil onder strikte voorwaarden ruimte geven aan datacenters, specifiek degene die bijdragen aan de Europese soevereiniteit.

Tot 2030 is onze gemeente een van de drie aangewezen clusterlocaties. Ook op dit thema geldt dat de balans tussen economie en leefomgeving alleen wordt geborgd wanneer de provincie, naast het stellen van kaders, zelf een actieve en zichtbare rol pakt in de uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio. Wij zijn het eigen datacenterbeleid aan het evalueren en actualiseren, en hechten eraan dat de provinciale inzet op de lange termijn in samenhang met deze beleidsontwikkeling wordt vormgegeven.

Wij vragen de provincie om:

- Inzicht te geven in hoe zij gaat sturen op Europese soevereiniteit binnen de datacenterclusters.

- Bij het sturen op datacenters in te zetten op de meest duurzame, groene en innovatieve datacenters, met maatschappelijk draagvlak en regionaal toegevoegde waarde voor de economie, zodat Noord-Holland zich ontwikkelt tot voorbeeldregio voor een kwalitatief hoogwaardige digitale economie.

- Bij toekomstige locaties voor datacenters te toetsen op de beschikbare transportcapaciteit op het elektriciteitsnet, en hierbij aan te sluiten bij de gebieden die al zijn aangewezen in het datacenterbeleid.

- Tijdige duidelijkheid te geven over het datacenterbeleid ná 2030, zodat dit kan worden afgestemd op de actualisatie van ons eigen beleid.

- Voor de Schipholgebonden economie een operationele definitie van 'Schipholgebonden' op te stellen in het vestigingsbeleid, zodat gemeenten hierop kunnen sturen in bestemmingsplan en omgevingsplan.

Glastuinbouw en Greenport Aalsmeer: transformatiekaders ontbreken

De visie vermeldt de 'Van Meer naar Beter'-aanpak expliciet. Wij verwelkomen dit, maar wij vragen de provincie om:

- heldere kaders voor de transformatiemogelijkheden van vrijkomende glastuinbouwlocaties. Gezien de beperkingen die nabijheid van de luchthaven oplegt aan woonfuncties, dient de provincie aan te geven welke alternatieve functies op vrijkomende glaslocaties wél mogelijk zijn, hoe dit wordt geborgd in het omgevingsplan en wie de bijbehorende plankosten draagt.

Leefbaarheid, gezondheid en sociale infrastructuur: erkenning zonder uitvoering

De omgevingsvisie Noord-Holland benoemt leefbaarheid als eerste en centrale uitgangswaarde: *"we houden de mensen die nu en in de toekomst in Noord-Holland werken en leven voor ogen".*

De visie erkent ook expliciet dat in de omliggende kernen van Schiphol de leefbaarheid en vitaliteit onder druk staan, en dat verbetering van sociale en culturele infrastructuur en bereikbaarheid van voorzieningen noodzakelijke ingrepen zijn om de leefbaarheid van kernen op peil te houden. Wij constateren dat deze erkenning nergens wordt vertaald naar concrete provinciale inzet of financiering.

Voor Haarlemmermeer is de leefbaarheidsdruk meervoudig en cumulatief. De provincie vraagt om grootschalige woningbouw in diezelfde gemeente, waarmee de bevolking sterk groeit en de druk op voorzieningen, groen, sport en sociale cohesie verder toeneemt. Tegelijkertijd kent de gemeente Haarlemmermeer al uitdagingen wat betreft de gezonde leefomgeving (zie volgende alinea). De visie onderkent dit risico — zij stelt zelf dat bij stedelijke verdichting woningbouw en economische functies vaak voorrang krijgen waardoor groen en recreatieruimte afnemen — maar biedt geen antwoord voor de Schipholregio specifiek.

Ook hier geldt dat de provincie, naast het stellen van kaders, zelf medeverantwoordelijkheid draagt voor het waarborgen van de leefbaarheid in de kernen die de zwaarste lasten van de regionale opgaven dragen.

Wij vragen de provincie om:

- Te borgen dat investeringen in groen, sport, en sociale en culturele voorzieningen evenredig meegroeien met de woningbouw- en Schipholopgave die de provincie aan Haarlemmermeer toedeelt.

- Een hittestresskaart voor Haarlemmermeer op te stellen als onderdeel van de klimaatadaptatiestrategie, en kaders te stellen voor vergroening van nieuwbouwwijken en bestaande kernen als maatregel tegen hittestress.

- Gemeenten te ondersteunen — financieel en instrumenteel — bij de sociale opgave om nieuwe en bestaande bewoners aan de gemeente te binden, als onderdeel van de uitvoeringsprogramma's bij de Omgevingsvisie."

Wij benadrukken dat leefbaarheid niet alleen een ruimtelijke opgave is, maar ook een sociale. Een groeiende gemeente heeft een divers en betaalbaar woningaanbod nodig, maar ook een sociaal weefsel dat de groei kan dragen. De provincie dient in haar uitvoeringsprogramma's aandacht te besteden aan de samenhang tussen fysieke inrichting en sociale cohesie, en gemeenten te ondersteunen bij de opgave om nieuwe en bestaande bewoners aan de gemeente te binden.

Gezonde leefomgeving

Zoals wij hiervoor bij de alinea 'Schiphol en omgeving' al aangaven, onderschrijven wij de verdere ontwikkeling van Schiphol als economische motor van de regio en van Nederland. Juist omdat wij die ontwikkeling steunen, hechten wij eraan dat een gezonde leefomgeving daarbij volwaardig wordt meegewogen, gegeven de zware milieubelasting die de gemeente op dit vlak al draagt. Wij verwelkomen daarom de inzet van de provincie op het beschermen en verbeteren van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving. Wel vragen wij de provincie concreter te worden over de rol die de gezonde leefomgeving speelt bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Wij vragen de provincie om:

- Verduidelijking hoe de provincie wil sturen op indicatoren die nog niet genormeerd zijn, zoals ultrafijnstof en grondgeluid, en hoe wordt omgegaan met cumulatie van bijvoorbeeld luchtkwaliteit en geluidsbelasting.

- Dit gebiedsgericht uit te werken: voor een gezonde leefomgeving is het van belang om per gebied te kijken, omdat ieder gebied anders is en om een eigen afweging vraagt.

- Duidelijk te maken hoe de gezonde leefomgeving volwaardig wordt meegewogen bij ruimtelijke ontwikkelingen, en hoe zij haar rolopvatting hierbij ziet — juist voor Haarlemmermeer, waar de gezonde leefomgeving met name wordt beïnvloed door activiteiten waarvoor de provincie zelf geen bevoegd gezag heeft, namelijk Schiphol en de Rijkswegen. Dit vraagt ook om duidelijkheid over de inzet op monitoring, meten en kennisdeling, die zich niet mag beperken tot activiteiten waarvoor de provincie zelf bevoegd gezag is — in lijn met onze eigen ambitie om in te zetten op meten en weten in relatie tot de invloed van Schiphol op onze leefomgeving.

Overkoepelend: van gedeelde ambitie naar concrete vervolgstappen

De ontwerp-omgevingsvisie Noord-Holland is een ambitieus en breed gedragen document dat de urgentie van de ruimtelijke opgaven helder benoemt. Wij onderschrijven die urgentie en herkennen ons in de koers die de provincie kiest. Wij zien de provincie als een belangrijke partner bij de opgaven die in deze zienswijze aan de orde komen, en waarderen de erkenning die de visie al geeft aan de bijzondere positie van Haarlemmermeer.

Wij realiseren ons dat een omgevingsvisie Noord-Holland naar haar aard een kaderstellend document is, en niet het instrument waarin juridisch bindende afspraken, concrete financiering of een gedetailleerde verantwoordelijkheidsverdeling worden vastgelegd. Wij constateren wel dat de visie op meerdere plaatsen verwijst naar nog op te stellen uitvoeringsprogramma's, integrale plannen en bekostigingsstrategieën — instrumenten die dat vertaalwerk wél moeten doen, maar die op het moment van de terinzagelegging nog ontbreken.

Voor een gemeente als Haarlemmermeer — die op vrijwel elk groot provinciaal thema als drager van de oplossing wordt aangewezen — is het van belang dat die vertaalslag niet vrijblijvend blijft. Wij leveren die bijdrage nu al, in grond, investeringen, capaciteit en bestuurlijke inzet. Wij vragen de provincie om deze rol wederkerig in te vullen en zelf eigenaarschap te tonen bij de realisatie van de bijbehorende randvoorwaarden. Wij vragen de provincie daarom om, bij vaststelling van de visie, ook helderheid te bieden over het tijdpad waarop de aangekondigde uitvoeringsprogramma's, de investeringsagenda Schipholregio en de bekostigingsstrategieën worden uitgewerkt, en over de wijze waarop Haarlemmermeer daarbij als partner wordt betrokken.

Wij verzoeken de provincie de bovenstaande zienswijzepunten te betrekken bij de definitieve vaststelling van de omgevingsvisie Noord-Holland en ziet uit naar een constructief vervolg in het kader van de samenwerking in de MRA, de uitvoeringsprogramma's en de NOVEX MRA en NZKG-agenda's.

Wij, het college van burgemeester en wethouders, hebben deze zienswijze vastgesteld. De ontwerp-omgevingsvisie is door u echter ter inzage gelegd gedurende het zomerreces, een periode waarin de gemeenteraad niet vergadert. Een bespreking met de gemeenteraad over de provinciale omgevingsvisie Noord-Holland kan daardoor pas na de besluitvorming van ons college plaatsvinden.

Wij behouden ons het recht voor de eventuele standpunten die uit deze raadsbespreking voortvloeien, ter aanvulling op deze zienswijze, op een later moment aan u na te sturen.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris,	de burgemeester,
	b/g
Hermineke van Bockxmeer	Marianne Schuurmans-Wijdeven
	Charlotte van der Meij