Verslag 92e (online) vergadering ARO, 28 maart 2023

Voorzitter: de heer H. ter Heegde
ARO-leden: de heer P. Veen, mevrouw M. Peters, de heer M. Willemsen, mevrouw M. Walda, de heer M. Holvoet, de heer B. Kuipers, mevrouw M. Kok
Secretaris: de heer H. van Helden (secretaris, verslag)
Ondersteuning: de heer M. Veldkamp (provincie Noord-Holland, BEL/IOT)

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom.

2. Algemene punten en voorbespreking agenda (niet openbaar gedeelte)

Het verslag van de 91e ARO-vergadering van 31 januari 2023 wordt vastgesteld.

De secretaris geeft verder een doorkijk naar een aantal plannen die mogelijk (weer) op de agenda komen.

3. Natuurbrug Westerheide N525, gemeente Laren

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer M. Broos (provincie Noord-Holland, B&U/sector bodem en water), de heer P. Hulzing (Goois Natuurreservaat), de heer R. Lugard (strategisch beleidsadviseur ruimtelijke ontwikkeling BEL-combinatie), de heer M. Veldkamp (provincie Noord-Holland, BEL/IOT).

De heer Broos geeft een korte toelichting op het plan. De provincie is voorstander van een natuurbrug/ecoduct over de weg; gemeente Laren wil liever een tunnel. Een tunnel is minder zichtbaar, maar is ecologisch gezien veel ongunstiger. Op basis van het verschil van inzicht zijn provincie en gemeente een proces gestart om tot een gedragen oplossing te komen. Zo is er onder andere een excursie voor raadsleden georganiseerd om verschillende bestaande natuurverbindingen te bekijken en daarover te discussiëren. Er is ook goed gekeken naar het beleidskader, waarbij het BPL onder meer een rol speelt. Er is een nader cultuurhistorisch onderzoek gedaan en door Alterra is nogmaals gekeken naar de ecologische functionaliteit van een ecoduct en een tunnel. De projectorganisatie heeft op verzoek van de wethouder op 16 februari jl. een toelichting gegeven op het project aan de raad van Laren. Hierin is de toetsing van de beschikbare onderzoeken de ARO alsook de formulering van de vragen aan de ARO gepresenteerd en afgestemd. De raad van Laren waardeert de processtap van toetsing door de ARO. Een aanvullende vraag is of een verdiepte weg en een natuurverbinding op maaiveld een alternatieve oplossing zou kunnen zijn. Er zijn van de varianten nog geen ontwerpen gemaakt.

Op de aan de ARO gestelde vraag of de onderzoeken volledig zijn kan de commissie op hoofdlijnen bevestigend antwoorden. De conclusies zijn goed te volgen. Het valt de commissie op dat bij het

cultuurhistorisch onderzoek alleen naar de natuurbrug gekeken is en niet naar de tunnel. Op zich is dat ook wel begrijpelijk, omdat vanuit de ecologische functie voor doelsoorten een ecoduct de beste oplossing is. Het cultuurhistorisch onderzoek kan wel aangevuld worden waar het gaat om de beleving van de natuurverbinding vanuit het landschap. Een verdiepte weg is vanuit cultuurhistorisch oogpunt niet wenselijk, omdat daarmee het lineaire karakter en het historisch reliëf van de weg aangetast worden.
De ARO beveelt aan om extra ontwerpend onderzoek te doen naar de natuurbrug en daarbij niet te zoeken naar een standaardoplossing, maar naar maatwerk. Aandachtspunten zijn daarbij onder andere behoud van de cultuurhistorische waarden van de weg, het doorlopen van het wegprofiel met laanbomen tot zo dicht mogelijk bij het ecoduct en zichtlijnen van en naar het landschap. De heer Broos merkt op dat er nog niet is ontworpen aan de natuurverbinding. Er zal een landschapsarchitect worden ingeschakeld die het ontwerpend onderzoek kan oppakken. De provincie wil er eerst met de gemeente uitkomen, daarna kan het ontwerpproces starten. De ARO zegt hierop dat voorkomen moet worden dat de landschapsarchitect aan de slag gaat op basis van een programma van eisen met beperkte ruimte voor ontwerpend onderzoek. Uit het ontwerpend onderzoek kunnen ook nieuwe inzichten uit naar voren komen.
De commissie vraagt ook aandacht voor de effecten op het recreatief gebruik van het gebied. Als er een wandelpad gekoppeld wordt aan de natuurverbinding of als bestaande wandelpaden in de aanloop naar het ecoduct worden opgeheven moet hierbij een goede afweging worden gemaakt. De heer Broos zegt hierop dat er geen recreatieve verbinding via de natuurbrug zal lopen. In de nabijheid zijn al twee goede verbindingen voor langzaam verkeer: een gelijkvloerse oversteek en een tunneltje.
De heer Hulzing zegt dat Goois Natuurreservaat beheerder is van zowel de natuur als het recreatieve netwerk. Er zal nog worden gekeken naar het herstel van de padenstructuur, in participatie met omwonenden en participanten. Hij vraagt of de ARO nog tips heeft voor het ontwerpend onderzoek en of het momentum van de aanleg van de natuurbrug niet gebruikt kan worden om de landschappelijke en cultuurhistorisch patronen te versterken. De commissie zegt dat het belangrijk is dat het ontwerpend onderzoek een integraal proces wordt, waarbij een landschapsarchitect, samen met deskundigen op het gebied van cultuurhistorie en ecologie tot scenario's komt, bijvoorbeeld met meer nadruk op landschap, of op cultuurhistorie of ecologie. Zo ontstaat een bandbreedte aan oplossingen. De ARO adviseert om vanuit cultuurhistorisch oogpunt terughoudend te zijn met al te ingrijpende of opvallende oplossingen en te voorkomen dat recreanten te dicht bij de natuurverbinding kunnen komen.

Conclusie, samenvatting
De commissie is op hooflijnen akkoord met de uitgevoerde onderzoeken en de conclusies die daaruit naar voren komen. Het realiseren van een optimale verbinding voor doelsoorten is het belangrijkste. Daarom heeft de ARO ook de voorkeur voor een natuurverbinding over de weg. Een tunnel is ecologisch gezien niet gewenst en een verdiepte ligging van de weg, met een natuurverbinding op maaiveld, heeft met het oog op de cultuurhistorische waarden van de weg teveel nadelen.
De commissie heeft nog de volgende opmerkingen en aanbevelingen:

a. Vul het cultuurhistorisch onderzoek aan waar het gaat om de beleving van de natuurverbinding vanuit het landschap. Dit kan ook onderdeel zijn van het ontwerpend onderzoek (zie hieronder).
b. Zorg ervoor dat een landschapsarchitect niet alleen maar aan de slag gaat op basis van een programma van eisen, maar laat deze een integraal ontwerpend onderzoek

uitvoeren, in samenwerking met een deskundige op het gebied van cultuurhistorie en een ecoloog. Zorg daarbij voor een aantal scenario's, met een bandbreedte aan oplossingen, bijvoorbeeld met meer nadruk op landschap, of op cultuurhistorie, of ecologie.

c. Voorkom standaardoplossingen en zorg voor maatwerk: houd rekening met de specifieke landschappelijke en cultuurhistorische waarden ter plekke en zorg dat deze waar mogelijk worden versterkt of benadrukt. Wees daarbij vanuit cultuurhistorisch oogpunt terughoudend met al te ingrijpende of opvallende oplossingen.

De ARO ziet de resultaten van het ontwerpend onderzoek en de aanzet voor het ontwerp van de natuurverbinding graag nog een keer terug.

4. Woningbouwontwikkeling Hemmerbuurt 19, Hem, gemeente Drechterland

Aanwezig bij dit agendapunt: mevrouw C. Vos (projectleider gemeente Drechterland), de heer J. Breen (stedenbouwkundige gemeente Drechterland), de heer N. Hoedjes (adviseur initiatiefnemer), de heer F. Bouwman (stedenbouwkundige initiatiefnemer).

De heer Hoedjes legt uit dat het bestaande kassenbedrijf op deze locatie geen toekomst heeft. Het gebied wordt omsloten door bebouwing, waardoor uitbreiding niet mogelijk is. Bovendien staat het bedrijf, waar 24 uur per dag activiteiten plaatsvinden, op gespannen voet met de woonomgeving. Het voorgestelde woningbouwplan sluit aan bij het plan aan de zuidzijde, dat reeds in uitvoering is.

De ARO merkt op dat het woningbouw op deze locatie begrijpelijk is gezien de reeds in gang gezette ontwikkelingen en de bebouwing in de omgeving. De uitwerking van het plan levert echter een wat gefragmenteerd beeld op. Er is sprake van een hofje dat nog onvoldoende aansluit op de hoofdstructuur van het gebied. De opzet met de woningen lijkt ook standaard en weinig gebiedsspecifiek (West-Fries). Vraag is welke sfeer de buitenruimte oplevert. Het is wenselijk om het plan meer te verankeren in de omgeving.
De commissie vraagt naar aanleiding van het beeldkwaliteitsplan wat de uitstraling van de rijwoningen wordt. Het is wenselijk dat deze aansluit bij de kwaliteit en uitstraling van de particuliere woningen. De heer Bouman geeft aan dat de tweekappers en de vrijstaande woningen aansluiten bij de sfeer van de woningen aan de zuidzijde van deze ontwikkeling. De rijwoningen vormen een seniorenhofje, met een bouwlaag met kap. Hij is het ermee eens dat dat ze niet te eentonig mogen worden. Deze woningen zullen nog nader worden ontworpen, waarbij het uitgangspunt is dat ze ogen als individuele woningen.
Daarnaast adviseert de ARO om minder vrijblijvend om te gaan bij bergingen en bijgebouwen en hier in het bestemmingsplan meer over op te nemen. De heer Bouwman zegt toe om hier meer aandacht aan te besteden.
De commissie heeft wat betreft het wandelpad de voorkeur voor een rechte verbinding. Lange lijnen passen beter bij de structuur van het landschap. In het ontwerp is nu sprake van een aantal knikken in de route. De heer Bouwman geeft aan de knikken in het pad ook te maken hebben met veiligheid. Voorkomen moet worden dat het pad teveel uitnodigt om hard overheen te fietsen. De ARO zegt dat dit niet leidend zou moeten zijn, maar dat de structuur van het landschap uitgangspunt zou moeten zijn. Het is ook denkbaar dat de ontsluiting nog veel informeler wordt, door de paden eruit te halen

en onverharde verbindingen te maken. De heer Bouwman zegt dat wat betreft de parkeervakken al wordt uitgegaan van grasbetonstenen, zodat deze een groene uitstraling krijgen. De ARO vindt dat, los van het goede voorstel van grasbetonstenen, de parkeervakken meer kwaliteit kunnen krijgen. Nu lijken de parkeervakken aan de noordwestzijde nog teveel op een restruimte.
Daarnaast vindt de ARO het wenselijk dat het openbaar groen meer samenhang krijgt en een meer gebiedseigen karakter, bijvoorbeeld door het toevoegen van een boomgaardje. Het is ook belangrijk om inzichtelijk te maken wat je hier gaat beleven. De heer Bouwman zegt dat het terrein voor het hofje semi-openbaar is en dat daar gedacht wordt aan het aanbrengen van een wadi. De ARO vindt een wadi minder passend bij dit gebied, maar adviseert wel om goed te kijken naar de hydrologie in het gebied en uit te gaan van een duurzaam watersysteem.

Conclusie, samenvatting
De commissie vindt dat het plan nog te weinig een gebiedseigen karakter uitstraalt en teveel voortborduurt op het recente woongebied aan de zuidzijde. Het plan kan wat betreft opzet en invulling nog veel aan kwaliteit winnen. De ARO heeft nog de volgende opmerkingen en aanbevelingen:

a. Zorg dat het buurtje als geheel meer samenhang vertoont en een meer gebiedseigen en informeel karakter krijgt, zowel wat betreft de woningen, het openbaar groen als de ontsluitingsstructuur.
b. Vermijd bij de ontsluiting voor langzaam verkeer knikken in de route en sluit meer aan op de lange, doorgaande lijnen van het landschap. Onderzoek of de wandelroute nog informeler kan door deze onverhard en groen uit te voeren.
c. Ga minder vrijblijvend om met bergingen en bijgebouwen en neem hierover duidelijke regels op in het bestemmingsplan.
d. Het is goed dat de parkeervakken een groene uitstraling krijgen, maar zorg bij de parkeervakken aan de noordwestzijde voor meer kwaliteit, zodat ze minder ogen als overhoeken.
e. Besteed voldoende aandacht aan een biodiversiteit en een duurzaam watersysteem in het gebied.

De ARO ziet een verder geoptimaliseerd en uitgewerkt plan graag nog een keer terug. Op basis daarvan zal worden bekeken of een nieuwe behandeling nodig is.

5. Omzetten bedrijfsbestemming naar wonen, Zuideinde 81A, gemeente Landsmeer

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer E. Bout (beleidsmedewerker RO gemeente Landsmeer), de heer M. Braunstahl (architect namens de ontwikkelaar).

De heer Bout trapt af en legt uit dat binnen de gemeente grote behoefte is aan woningen, maar dat er weinig ruimte is vanwege de beschermingsregimes vanuit de provincie die hier gelden. Dit is de reden dat op deze locatie relatief veel woningen worden voorgesteld.

De heer Braunstahl legt uit dat zijn bureau benaderd werd door de eigenaren van het terrein (de Witte Loods) die hier graag woningen wilden ontwikkelen. Vervolgens is contact gezocht met de gemeente om te kijken waar behoefte aan bestond. De huidige locatie ligt aan de achterkant van de

lintbebouwing, maar ligt tevens langs de entree van Landsmeer en vlakbij de A10. Er is een ruimtelijke en historische analyse uitgevoerd, waarbij gekeken is naar de kenmerken van de plek, hoe deze zich verhoudt tot het veenpolderlandschap en hoe de ruimtelijke kwaliteit hier kan worden verbeterd. Zo wordt voorgesteld om de waterstructuur aan de zijde van de toegangsweg door te trekken en te zorgen dat het doorzicht vanuit het lint van Landsmeer vrijgehouden wordt. De overgang naar het landschap wordt verzacht door een trapsgewijze opbouw van het gebouw met 'gestapelde tuinen' en door het de strook langs de brede sloot aan de noordzijde openbaar te maken. Het gebouw wordt op een hedendaagse manier in hout uitgevoerd en niet in traditionele Zaanse stijl. De gebouwen voorzien naast vrije sectorwoningen ook in 21 sociale woningen.

De ARO kan zich vinden in het materiaalgebruik van het gebouw, maar vindt dat het wat betreft schaal, hoogte, typologie en oriëntatie niet past op deze plek. Het lint van Landsmeer loopt aan de noord- en zuidzijde van de A10 door, ondanks de aanwezigheid van de snelweg en op- en afritten. Het gebouw zou moeten bijdragen aan het beeld en het samenhangende karakter van het lint. In het voorstel wordt teveel de grote schaal van de infrastructuur opgezocht terwijl het óók een antwoord moet geven op de ligging aan het lint. Het gebouw op het erf ten noorden van deze locatie heeft een wat grotere footprint en is een goed voorbeeld van een schaal, typologie en opzet die beter past bij het lint. Op de nu voorliggende locatie kan nagedacht worden over een wat grotere schaal die recht doet aan de ligging aan de lintbebouwing en de dorpsentree.
De commissie constateert verder dat gesproken wordt over een beeldkwaliteitsplan, maar wat nu voorligt is eerder een schetsontwerp. Hoe kijkt de gemeente aan tegen het huidige voorstel?
De heer Bout zegt dat het hier gaat om een principeverzoek. Een eerder plan is afgekeurd en er moet nog verder met de provincie worden afgestemd wat hier past.
De heer Braunstahl zegt over de schaal van het gebouw dat gekeken is naar wat er nu staat en dat er veel woningen nodig zijn om tegemoet te komen aan het woningbouwprogramma met daarin 30% sociale woningbouw. Er is nog nader onderzoek nodig. Het gebouw is overigens niet zichtbaar vanaf de A10, maar pas op het moment dat de afslag richting Landsmeer is genomen.

De ARO vindt het niet logisch dat de twee blokken ieder een eigen ontsluiting krijgen; zo ontstaat een lint dwars op het oorspronkelijke lint. Er zou wat betreft oriëntatie en vorm van de gebouwen meer ingezet moeten worden op de lineariteit van de kavel en het terug laten komen van het slotenpatroon, wat nu aan de zuidzijde al wordt voorgesteld. Het meest oostelijke gebouw staat ook te dicht bij de sloot. Het is logischer om de gebouwen meer in het midden van de kavel te zetten en in te zetten op het doorlopen van de sloten en de (natuurvriendelijke) oevers. Ook is het beter om te kiezen voor meer schuurachtige volumes, zoals elders in het lint voorkomen. Deze mogen best een fors volume hebben, maar zoals het nu is voorgesteld gaat de schaal een stap te ver. De heer Braunstahl reageert dat ontsluiting van de gebouwen vanaf het bestaande lint niet mogelijk is, omdat de woningen aan de voorkant in het bebouwingslint (westzijde) niet bij het plan horen. Er kan dus alleen vanaf de zijkant worden ontsloten. Hij vindt het een goede suggestie om meer in te zetten op een typologie van volumes aan de achterzijde van de bebouwing langs het lint, in de richting van de verkaveling.

De commissie ziet in de rand aan de noord- en oostzijde van deze kavel veel potentie om de overgang naar het landschap op een natuurlijke manier vorm te geven, maar de manier waarop dat nu gebeurt is te stedelijk. Het is wenselijk om een openbaar pad aan te leggen en gebruik te maken van gebiedseigen beplanting. De commissie mist ook plekken voor collectiviteit en ontmoeting in het

plan. De enige wat grotere ruimte naast het gebouw, die met groen ingericht zou kunnen worden is nu is ingevuld met parkeren. Het is de commissie ook niet duidelijk hoe het parkeren precies wordt opgelost. De heer Braunstahl zegt hierop dat het parkeren deels bovengronds en deels verdiept ligt.

Conclusie, samenvatting
De ARO is niet akkoord met deze ontwikkeling. De commissie constateert dat het voorgestelde gebouw wat betreft schaal, hoogte, typologie en oriëntatie niet past op deze plek bij de aansluiting op het lint van Landsmeer en het kwetsbare veenweidelandschap aan de noord- en oostzijde. Het ontwerp moet duidelijk maken dat je hier het lint van Landsmeer binnenrijdt en moet het landschap in zijn waarde laten. Er is een heroriëntatie nodig van het plan.
De commissie heeft de volgende aanbevelingen:

a. Zoek in de schaal en vorm van het de gebouwen meer aansluiting bij de kenmerken van het lint van Landsmeer (denk aan schuurachtige volumes) en zorg dat deze de lengterichting van de kavel benadrukken. Zorg daarbij dat de gebouwen voldoende afstand houden tot de sloten.
b. Zorg dat de overgang naar landschap, met een groenzone en oevers op een natuurlijke, gebiedseigen manier wordt vormgegeven en dat de zone aan de noordzijde openbaar toegankelijk is, onder meer door een pad toe te voegen.
c. Zorg ervoor dat een landschapsontwerper wordt ingeschakeld bij de landschappelijke inrichting van de buitenruimte en overgangen naar het landschap

De ARO denkt graag mee bij de verdere uitwerking en ziet het plan graag nogmaals terug als het is aangepast.

6. Woningbouwontwikkeling Zuidoostrand Driehuis, ten zuiden van Lodewijk van Deyssellaan in Driehuis, gemeente Velsen (vierde behandeling)

Aanwezig bij dit agendapunt: mevrouw C. Duin (projectleider gemeente Velsen), de heer B. Kaptein (stedenbouwkundige gemeente Velsen), mevrouw B. Schmitt (landschapsarchitect gemeente Velsen), mevrouw H. Paulussen (stedenbouwkundige gemeente Velsen), mevrouw W. den Hollander (projectondersteuner gemeente Velsen), de heer F. Michiels (Heijmans), de heer J. Ruiterkamp (Heijmans), de heer E. Swinnen (urban designer Delva).

Mevrouw Duin geeft een korte introductie. Het nu voorliggende plan wijkt op hoofdlijnen niet veel af van het vorige plan. Er is de laatste tijd gewerkt aan het stedenbouwkundig plan, maar er zijn verschillende beperkingen, onder andere: de ecologische zone, aanwezige bomen en de financiële omstandigheden. De bouwkosten zijn flink gestegen en bovendien heeft de gemeente ook een maatschappelijke opgave: het plan moet ook ruimte bieden aan sociale woningen (30%). Dat maakt het lastig om het plan financieel haalbaar te maken en te voldoen aan de uitgangspunten van de Koersnotitie. Er is ook een participatieproces geweest. Omwonenden hadden liever geen woningbouw gehad, maar ze zijn wel te spreken over de huidige oplossing. De aandachtspunten van de ARO zijn nader onderzocht, wat heeft geleid tot een aantal aanpassingen in het plan.

De ARO is teleurgesteld over wat nu voorligt. Er is onvoldoende gedaan met de vijf genoemde aandachtspunten: het is niet duidelijk wat de meerwaarde van dit plan is als afgeweken wordt van de Koersnotitie; de relatie met Beeckestijn is iets verbeterd, door de 'poort' aan de oostzijde meer te openen, maar dit kan nog beter. Aan de westzijde is het plan juist verder dichtgezet; het parkeren is aangepast, waardoor groen en doorzichten beter tot hun recht komen. Dat is winst, zeker aan de zijde van de ecologische zone; de zorg om de uitwerking van de ecologische zelf zone blijft; en met de zorg over de overgang privé-openbaar is weinig gedaan.
De ARO heeft dus nog steeds moeite met het plan, maar wil er ook geen veto over uitspreken. De commissie wil graag een aantal aandachtpunten meegeven en kan onder voorwaarde van het verwerken daarvan akkoord gaan met het plan. Belangrijk is dat de oost-west route door het gebied nog sterker wordt aangezet. De poort aan de oostzijde kan meer worden opengeklapt en de westzijde van het plan zou weer opener moeten worden gemaakt, zoals in de vorige versie van het plan het geval was. Daarnaast dient meer invulling gegeven te worden aan een duurzaam watersysteem en de eerder benoemde ecologische verbinding, waarbij duidelijk moet worden hoe de natuurvriendelijke oevers eruit komen te zien en welke doelsoorten worden bediend.

De heer Swinnen begrijpt de punten van de ARO. De intrinsieke kwaliteit van het groen is duidelijk, iedereen woont aan het groen. De oost-westverbinding kan nog verder worden versterkt. Wat betreft de ecologische zone zijn wel profielen opgenomen in het huidige voorstel, met oevers van 1:6 tot 1:8. Het is echter nog een schetsontwerp en nadere uitwerking moet nog plaatsvinden. Het parkeren is al beter opgelost dan de vorig keer. Wat betreft de overgang privé-openbaar is het uitgangspunt dat er in elk geval geen schuttingen mogen komen. Dit moet nog landen in het beeldkwaliteitsplan.
De heer Ruiterkamp vult aan dat het inderdaad nog om een schetsfase gaat en dat veel nog moet worden uitgewerkt. Er zal nog gestudeerd worden op het aanzetten van de oost-westverbinding. Hij vraagt de ARO of het plan wat betreft de ruimte voor de ecologische zone en de centrale groenzone op het goede spoor zit. De commissie reageert dat de zojuist genoemde punten belangrijk zijn. Het plan moet zorgvuldig worden gedetailleerd en uitgewerkt. Binnen die kaders kunnen gemeente en ontwikkelaar door met het plan.

Conclusie, samenvatting
De commissie ziet verbeteringen in het plan, maar niet alle bij het vorige advies genoemde punten zijn voldoende meegenomen. De ARO wil echter niet voor het plan gaan liggen en heeft nog de volgende aanbevelingen:

a. Zorg dat de oost-west route door het gebied en de ruimtelijke samenhang met de omgeving (waaronder Beeckestijn) nog sterker worden aangezet, door de poort aan de oostzijde verder open te klappen en de westzijde van het plan opener te maken, zodat twee paralle bebouwingszones ontstaan in plaats van een opengewerkt bouwblok.
b. Zorg dat meer invulling gegeven te worden aan een duurzaam watersysteem en de eerder benoemde ecologische verbinding, waarbij duidelijk moet worden hoe de natuurvriendelijke oevers eruit komen te zien en welke doelsoorten worden bediend.

Onder voorwaarde van het meenemen van deze punten kan de ARO akkoord gaan. De commissie ziet de nadere uitwerking graag nog een keer terug. Dan zal worden gekeken of er nog een zitting nodig is om het te bespreken.

7. Windzoekgebied Spoordriehoek, gemeente Haarlemmermeer

Aanwezig bij dit agendapunt: mevrouw M. Prast (beleidsadviseur windenergie gemeente Haarlemmermeer), de heer V. Bakker (beleidsadviseur energietransitie gemeente Haarlemmermeer), mevrouw G. van de Beek (landschapsarchitect gemeente Haarlemmermeer), de heer R. Butter (beleidsadviseur wind op land provincie Noord-Holland), de heer B. van Leeuwen (beleidsadviseur ruimtelijke kwaliteit provincie Noord-Holland), mevrouw H. van Mierlo (provincie Noord-Holland, CZ/JZ), mevrouw J. Verwindt (provincie Noord-Holland, BEL/RO), mevrouw J. Dam (provincie Noord-Holland, BEL/RO).

Mevrouw Van de Beek geeft een presentatie over de ruimtelijk inpassing van windturbines in de Spoordriehoek Haarlemmermeer. Zij toont het zoekgebied dat voortkomt uit de RES 1.0. Er is onderzoek gedaan naar de fysieke beperkingen. Er is geen sprake van beschermingsregimes, maar het gebied maakt wel deel uit van het Groene Hart. Op basis van de belemmeringen blijft weinig ruimte over om turbines te plaatsen. Belangrijk is dat het gebied deel uitmaakt van de Haarlemmermeerpolder met de kenmerkende structuur van linten, tochten en vaarten. De A4 volgt de structuur van de polder, de A44, HSL en 380 kV hoogspanningsleiding kennen hun eigen logica. In het gebied staat al een rij van 8 kleinere turbines, waarvan er 7 binnen het zoekgebied vallen. De hoogte van de turbines aan de noordzijde is lager vanwege de beperkingen vanuit Schiphol. Mevrouw Van de Beek toont een tekening met de verhouding tussen de verschillende hoogte-elementen zoals beplanting, hoogspanningsmasten en windturbines. De bestaande turbines zijn tot 120m hoog, de nieuwe krijgen een tiphoogte van 150m. De gemaakte notitie is een nadere uitwerking van de Handreiking Wind op Land van de provincie. Daarin staan verschillende uitgangspunten ten aanzien van de lijnen, hoogtes en afstand tussen de turbines. Er zijn verschillende denkrichtingen voor plaatsing voor de opstellingen, waarbij ze wel steeds parallel staan aan de richting van de bestaande turbines.

De ARO constateert dat de gemeente hier aan de zuidzijde van de Haarlemmermeer een energielandschap wil realiseren. Ook aan de noordzijde van de polder is sprake van een energielandschap, het Zonnecarré. De commissie is benieuwd naar de visie op het zuidelijke energielandschap. Op basis van welke principes vindt een afweging plaats? Mevrouw Van de Beek zegt dat het document basis is voor een kader met randvoorwaarden voor initiatiefnemers. De oplossingen die hieruit voortkomen moeten wel kwaliteit opleveren. De heer Bakker legt uit dat op basis van het RES-traject duidelijk is geworden dat alleen in het zuidelijk deel van polder ruimte is voor wind, op afstand van Schiphol. Het Zonnecarré aan de noordzijde van de polder ligt juist in de nabijheid van de start- en landingsbanen van Schiphol. De keuze voor het zoekgebied komt dus voort uit de RES.
De ARO vraagt hierop of er buiten het zoekgebied geen windturbines mogelijk zijn. De heer Bakker antwoordt dat grotere turbines buiten het zoekgebied niet mogelijk zijn, wel microturbines (tot 15m). Mevrouw Van de Beek vult aan dat die kleinere turbines juist weer niet mogen in gebieden waar al grotere turbines komen.

De commissie vindt de keuze om aan te sluiten bij de polderstructuur logisch. De ARO constateert op basis van de presentatie dat de windturbines nieuwe dominante lijnen zijn die je zou moeten baseren op de polderstructuur. De ARO vraagt in hoeverre bij de nieuwe turbines ook sprake is van variatie in hoogte. De turbines zullen gezien vanuit de veenweidegebieden van het Groene Hart aan de

zuidzijde van de polder goed zichtbaar zijn. De heer Bakker zegt dat de hoogte van de turbines bepaald is door de aanwezigheid van Schiphol: maximaal 150 m. Mogelijk dat een beperkt aantal turbines aan de uiterste zuidzijde nog iets hoger zouden kunnen. Mevrouw Van de Beek zegt dat het Groene Hart inderdaad belangrijk is. Provincie Zuid-Holland heeft besloten dat daar in elk geval geen windturbines zullen komen. De impact van de turbines is in algemene zin groot. Belangrijk is ook de interferentie met andere lijnen met hogere objecten, met name de hoogspanningsleiding.

De commissie vindt het belangrijk dat ook aandacht wordt besteed aan de vormgeving en positionering van bijkomende voorzieningen zoals toegangswegen en gebouwtjes. Verrommeling op maaiveld moet worden voorkomen. De heer Bakker zegt hierop dat hier nog niet naar is gekeken, maar een belangrijk aandachtspunt is voor het vervolgtraject.

De ARO merkt op dat de regelmatige afstand tussen de turbines belangrijk is. Voorkomen moet worden dat het beschikbaar zijn van grond hierbij roet in het eten gooit. De heer Bakker zegt dat binnenkort een marktconsultatie zal plaatsvinden om te kijken wat haalbaar is, en welke opstellingen en oriëntatie ervan mogelijk zijn. Dat is een hele uitdaging.

Vanuit de commissie ARO wordt gevraagd in hoeverre al gedacht is aan een gebiedsfonds, mede om de kwaliteit van het landschap in de omgeving te versterken. De heer Bakker zegt dat er in elk geval sprake zal zijn van collectief voordeel van de turbines. De invulling ervan is afhankelijk van het participatieproces.

De ARO ziet dat in de stukken wel sprake is van een ecologische waardering van het gebied, maar vraagt ook aandacht voor een ruimtelijke waardering. Het gaat immers om grote lengtes met turbines in de open polder. Daarbij is het wenselijk om ook vanuit verschillende standpunten te onderzoeken wat de ruimtelijke impact is, om zo een betere afweging te kunnen maken.

Conclusie, samenvatting
De ARO vindt de (aanvulling op) de notitie ruimtelijke inpassing wind Spoordriehoek Haarlemmermeer goede uitgangspunten bieden voor een nadere uitwerking van opstellingen in het zoekgebied. De commissie heeft nog volgende opmerkingen en aanbevelingen:

a. Ruimtelijk is meer verdieping nodig wat betreft de uitgangspunten. Hoe sluit je het best aan op de polderstructuur? Besteed in het nog op te stellen beeldkwaliteitsplan ook aandacht aan bijkomende voorzieningen op een lager schaalniveau zoals verlichting op de masten, kleur van de masten, gebouwtjes aan de voet van de turbines , hekwerken en toegangswegen.
b. Geef criteria mee waar een omgevingsfonds aan zou kunnen bijdragen, ook als het gaat om grotere investeringen in de ruimtelijke kwaliteit.

De ARO kan instemmen met de ingeslagen weg en ziet de resultaten graag nog een keer terug.

8. Woningbouwontwikkeling De Scheg Midden, ten zuiden van Westwijk, langs de J.C. van Hattumweg, gemeente Amstelveen

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer J. Koch (projectmanager gemeente Amstelveen), de heer N. Cuperus (adviseur ruimtelijke ontwikkeling gemeente Amstelveen), de heer M. Oxener (stedenbouwkundige gemeente Amstelveen), de R. van der Velde (stedenbouwkundige Atelier Dutch), mevrouw J. Dam (provincie Noord-Holland, BEL/RO), mevrouw J. Verwindt (provincie Noord-Holland, BEL/RO).

De heer Van der Velde geeft een presentatie over deze ontwikkeling. Basis voor de ontwikkeling vormen de Essentiekaart bij het Ruimtelijk Kader uit 2014 en het Ruimtelijk Raamwerk uit 2020. Hij legt uit wat de positie van het plan is in de Legmeerpolder en toont het beeld van het ruimtelijke kader voor De Scheg. De principekaart laat het patchwork van korte noord-zuid- en lange oost-westlijnen en de verschillende plekken daarbinnen zien, die gebaseerd zijn op het orthogonale poldergrid. Aan de noordzijde vormt het bestaande bebouwingslint een belangrijke basis. Belangrijk aan de zuidzijde van de ontwikkeling is de groene overgang naar het landschap. Deze zone volgt de 20Ke-contour van Schiphol, al komt deze contour niet letterlijk terug in de ruimtelijke opzet. Een belangrijke toevoeging in het plan is een singel met ontsluitingsweg die zich door het gebied slingert. Binnen het plan is sprake van verschillende stedenbouwkundige typologieën, met hoven, pleinen en plekken. De voorliggende kaart is een proefverkaveling voor het stedenbouwkundig plan, met een hoofdstructuur van wegen, watergangen en plekken. Het landschap dringt diep het gebied binnen. Het gaat niet om traditionele straten, maar straten met groen waar het kan en verharding waar het moet. Er is ook veel aandacht voor klimaatadaptatie en biodiversiteit.

De ARO merkt op dat gesproken wordt over het binnenhalen van het landschap, maar er is door de aanwezigheid van kassen en hallen geen sprake van een fraai landschap. Blijven deze gebouwen uit het zicht? Loopt er een route langs de rand van het woongebied? De heer Van der Velde zegt hierop dat de landschappelijke onderlegger de drager is van De Scheg. Er wordt afstand gehouden tot de kassen en het opgaande groen in de zuidelijke rand beperkt het zicht hierop. In de rand is sprake van landschapsherstel en ruimte voor ommetjes, waterberging en ecologie.
De commissie vindt de singel die zich door het woongebied slingert een grote dissonant, die blijkbaar een bewuste keuze is. De Schipholcontour had ook een dissonant kunnen zijn, zoals in De Scheg Oost duidelijker het geval is, maar drukt bij De Scheg Midden een minder grote stempel op de ruimtelijke structuur. Op zich is een dissonant zoals de singel denkbaar, maar hier gaat het duidelijk wringen met de orthogonale structuur van de polder die de landschappelijke onderlegger vormt. In de raamwerkkaart was de slinger veel minder een dissonant. Wat is het verhaal hierbij en welke kwaliteit ontstaat er? Bovendien is een singel met een waterbreedte van 6m te beperkt voor een hoofdstructuur. De heer Van der Velde legt uit dat in overleg met de gemeente lang op de singel is gestudeerd. Bestaande eigendommen spelen ook een rol bij de vorm van de slinger. De singel kan worden beschouwd als een ‘Amstelveense singel’ die elders in de gemeente ook voorkomt. Deze kent flauwe taluds met bomen. Dat het hier en daar wringt met de orthogonale structuur klopt, maar daar is bewust voor gekozen; er ontstaan hierdoor bijzondere plekken. Bovendien kan de aan de singel gekoppelde ontsluitingsweg niet teveel knikken maken. In de uitwerking zal hier goed bij stilgestaan moeten worden. De ARO blijft erbij dat de manier waarop de singel nu is ingetekend teveel detoneert met de landschappelijke onderlegger en de uitwerking van de achtergelegen buurten bemoeilijkt, en vraagt de ontwerpers om de orthogonaliteit meer de boventoon te laten

voeren en verwijst hierbij naar de bestaande waterstructuur van Amstelveen. Het is ook denkbaar dat de singel en de ontsluitingsweg losgekoppeld worden. De opzet van de Westelijke Tuinsteden is hier een goed voorbeeld van (zgn. 'Schotse ruit'). Vraag is ook waarom het autoverkeer zo prominent aanwezig is en de structuur bepaald. Juist fietsers en voetgangers zouden voorrang moeten krijgen. Routes voor langzaam verkeer zijn ook makkelijker te koppelen aan de orthogonale structuur. Zo ontstaat ook een aantrekkelijker wijk.
De ARO vindt de hiërarchie in de hoofdstructuren onduidelijk. Het is nog een proefverkaveling, maar hoe maak je verschillende buurten met een eigen kwaliteit en waar komen de hoogteaccenten vandaan? De heer Van der Velde zegt dat wat betreft de hiërarchie de bebouwingslinten het belangrijkste zijn, gevolgd door de groenstructuur aan de zuidzijde en de singel. De hoogteaccenten staan op bijzondere plekken en landschappelijk logische punten, onder andere op de kop van een bouwblok of bij knikpunten in de singel. Het onderscheid in de buurten is nog niet verder uitgewerkt, dat komt in beeldkwaliteitsplan dat binnenkort wordt opgesteld. Hierbij zal ook beter gekeken worden naar de samenhang of juist het contrast met De Scheg Oost en West.
De commissie ziet dat er een netwerk van paden is, maar de aansluiting met de noordelijk gelegen wijk is te beperkt. De ARO vindt de oost-westroutes in het gebied ook niet helder. Ook komt niet alles wat in de conceptkaart is opgenomen terug in de proefverkaveling. Dit moet beter worden uitgewerkt, ook aan de zuidzijde van het gebied. De heer Van der Velde beaamt dat de verbindingen naar Westwijk beter kunnen. Er kan nog een extra doorsteek worden gemaakt. Wat betreft de oost-westroutes vormt de toekomstige tramverbinding een lastige barrière.
De ARO vindt dat het parkeren efficiënter kan worden opgelost op de binnenterreinen van de bouwblokken en zouden ook mee moeten doen in het groene uiterlijk van de wijk. Het gaat daarbij zowel om de parkeervakken (halfverharding) als het aanbrengen van bomen. De heer Van der Velde vindt dit een goed punt.

Conclusie, samenvatting
De ARO kan nog niet instemmen met de opzet van deze ontwikkeling, met name waar het gaat om de singel die zich door het gebied slinger en dissoneert met de orthogonale structuur van de polder, waardoor ruimtelijke knelpunten ontstaan. De commissie heeft nog de volgende opmerkingen en aanbevelingen:

a. Zorg dat de singel minder prominent de structuur van de wijk bepaalt en zoek meer relatie met de orthogonale structuur van de polder. Koppel de singel en de ontsluitingsweg zo mogelijk los van elkaar en zorg dat langzaam verkeer de toon zet in het gebied.
b. Maak de singel minimaal 10m breed, zodat deze daadwerkelijk als singel oogt. Een breedte van 6m is te beperkt.
c. Zorg dat wat betreft routes en groenstructuren meer verbinding gezocht wordt met het noordelijk gelegen Westwijk en de woongebieden De Scheg Oost en West.
d. Zorg voor een substantiële groene zoom tussen de woningen en de industriële kassen. Dit vereist maat en een doorgaand pad langs/door de rand, waarmee het landschap bereikbaar wordt.
e. Het is goed dat klimaatadaptatie en biodiversiteit goed worden opgepakt. Zorg ervoor dat bij deze ook in het verdere ontwerptraject en de uitvoering een belangrijke plek krijgen.

f. Los het parkeren zoveel mogelijk op binnen de bouwblokken en zorg dat de parkeervoorzieningen een groene uitstraling krijgen, zowel wat betreft de parkeervakken als de beplanting.

De ARO ziet het plan graag nog een keer terug als het verder is uitgewerkt in het beeldkwaliteitsplan. Op basis daarvan zal worden bekeken of een nieuwe behandeling noodzakelijk is.

9. Vervanging en ombouw onderstation Weesp, Gooilandseweg Weesp, gemeente Amsterdam (tweede behandeling)

Aanwezig bij dit agendapunt: de T. Simon (projectleider energievoorziening gemeente Amsterdam), mevrouw Y. Ghamati (omgevingsmanager Liander), mevrouw L. de Bonth (stedenbouwkundige Urban Synergy), mevrouw J. Dam (provincie Noord-Holland, BEL/RO).

De heer Simon geeft een presentatie over deze ontwikkeling. Bij de vorige behandeling in de ARO lagen nog twee locaties voor: bij de Gooilandse Weg of meer in het poldergebied (bij de bestaande locatie). Er is een integrale afweging gemaakt om tot de juiste locatiekeuze te komen. Er is gekeken naar de historie van het gebied en bij de variant in het poldergebied zijn twee varianten bekeken: een 'energiefort' met een verwijzing naar de forten van de Stelling van Amsterdam/Nieuwe Hollandse Waterlinie en een variant met riet en natuurlijke oevers als begrenzing. Een onderstation in de polder stuit op grote bezwaren met het oog op de weidevogels. Op het moment dat het bestaande onderstation hier weggaat neemt de kwaliteit voor weidevogels aanzienlijk toe. De variant langs de Gooilandseweg stuit op bezwaren omdat deze de zichtlijnen vanaf deze weg op het open landschap belemmert. Vanaf andere wegen en paden gezien vormt het onderstation hier echter een veel minder groot bezwaar. Andere aspecten als het toevoegen van extra water en lichthinder waren niet onderscheidend.

De ARO vindt de afweging die gemaakt is helder en kan instemmen met een locatie langs de Gooilandseweg. Het is dan wel noodzakelijk dat er een goed architectonisch ontwerp wordt gemaakt en dat het onderstation op de juiste plek komt en landschappelijk goed wordt ingepast, ook met het oog op de verkavelingsstructuur van de polder. De commissie beveelt aan het onderstation iets los te leggen van de Gooilandseweg en het te positioneren op basis van de onderliggende polderstructuur en de aanwezige polderweg. Nu is dat, in tegenstelling tot de andere variant, nog niet verder uitgewerkt. De heer Simon zegt hierop dat voor het bestemmingsplan een ruimtelijk pakket van eisen zal worden opgesteld, waar de uiteindelijk uitwerking aan moet voldoen.
De commissie zegt hierop dat niet gewacht moet worden tot het bestemmingsplan en het vergunningentraject. Er dient, net als bij de andere variant al is gedaan, nu al een goede verkenning naar de inpassing en vormgeving worden gedaan en de plek moet worden vastgelegd in het bestemmingsplan. Ook moet duidelijk worden waar het (te verplaatsen) onderstation terecht komt. De heer Simon zegt dat het bouwvlak van het onderstation inderdaad in het bestemmingsplan komt.

Conclusie, samenvatting
De ARO kan instemmen met de afweging die is gemaakt en de keuze voor een locatie van het onderstation langs de Gooilandseweg.

De commissie heeft nog de volgende aanbeveling:

a. Zorg dat in de fase voorafgaand aan het bestemmingsplan meer duidelijkheid komt over de locatie, de inpassingsmogelijkheden en de architectuur van het onderstation langs de Gooilandseweg. Wacht niet tot de bestemmingsplanfase of het vergunningentraject met het uitvoeren van een goede ruimtelijke verkenning.

De ARO ziet een nadere uitwerking van de locatie, inpassing en vormgeving van het onderstation graag nog een keer terug. Bezien zal worden of het plan dan nogmaals moet worden besproken.

10. Rondvraag + afsluiting

De secretaris meldt dat er nadere afspraken gemaakt zullen worden met de ARO-leden over een gesprek in het kader van het ARO Jaarverslag 2022. Hij meldt verder dat de volgende vergadering zijn laatste is als secretaris van de commissie. Michiel Veldkamp neemt de rol van secretaris daarna waar, in afwachting van een vervanger.

Er zijn verder geen punten voor de rondvraag. De volgende vergadering is op dinsdag 16 mei 2023 vanaf 16:00 uur (online in Teams). De voorzitter sluit de vergadering.