



Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam 2030/2050 - versie I - april 2021

Metropool van wereldklasse met menselijke maat

De ontwikkeling van een duurzame meerkernige metropoolregio die sociaal en economisch sterk is



metropool
regioamsterdam

Inhoudsopgave

Status van dit document	3
Samenvatting	4
1. Inleiding en leeswijzer	10
2. De metropoolregio naar 2050	12
3. Toekomstbestendige systemen	34
4. Integraal te ontwikkelen gebieden	49
5. Van concept naar uitvoering	74
Bijlagen	76
Colofon	89

Status van dit document

Voor u ligt versie 1 van het Verstedelijkingsconcept. Dit is een eerste tussenproduct op basis waarvan we graag met u in gesprek gaan. Het Verstedelijkingsconcept zal samen met een op te stellen investeringsstrategie één Verstedelijkingsstrategie vormen. Deze willen we eind 2021 vaststellen.

Hoewel deze versie van het Verstedelijkingsconcept al een duidelijke koers uitzet, zijn er ook onderdelen die nadrukkelijk nog onderwerp van gesprek zijn. Dit geldt specifiek voor:

- de uitwerking van de integraal te ontwikkelen gebieden (hoofdstuk 4),
- het mobiliteitssysteem (dit wordt uitgewerkt in samenwerking met het Rijk-regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid),
- het energiesysteem.

Tegelijkertijd zijn er al diverse afspraken gemaakt tussen Rijk en regio over de polycentrische ontwikkeling tot 2030, die in dit document terugkomen. In bijlage 3 is een overzicht van de reeds gemaakte afspraken opgenomen. Daarnaast heeft de Stuurgroep Verstedelijkingsstrategie richting bepaald voor de volgende onderdelen van het Verstedelijkingsconcept:

- landschap,
- watersysteem,
- ecologisch systeem.

Integraliteit

De Verstedelijkingsstrategie heeft tot doelstelling meer synergie, versnelling en een efficiënte beleidsinzet in de brede verstedelijkingsopgave. Het Rijk en de regio werken al veel samen, aan een groot aantal bestuurlijke

tafels. Wat nog ontbreekt, is een gezamenlijk ruimtelijk kader voor de lange termijn met onderlinge afspraken. De Verstedelijkingsstrategie voorziet daarin. Een integrale benadering is inherent. Opgaven hangen met elkaar samen en maatregelen voor de in één opgave voorzien hebben effecten op andere opgaven. Niet alles kan overal en tegelijkertijd. Die integraliteit groeit met het werken aan de Verstedelijkingsstrategie: tussen de opgaven rond een evenwichtige meerkernige ontwikkeling (hoofdstuk 2) en de systeemopgaven (hoofdstuk 3), en tussen de systeemopgaven onderling. In hoofdstuk 4 (Integraal te ontwikkelen gebieden) komen al die opgaven bij elkaar. Op een aantal punten vinden er gerichte uitwerkingen op plaats. Versie 1 biedt een herkenbare aanzet tot die integratie, wijst op verbanden en geeft aan waar de weerbarstige keuzevraagstukken zitten. In volgende versies zal de integratie nog verder worden uitgewerkt.

Onzekerheid

Beleid voor ruimtelijke ontwikkeling heeft per definitie te maken met onzekerheid. We weten dat het klimaat verandert, maar we weten niet hoe snel en tot op welk niveau. We weten dat we toe moeten werken naar een duurzame energiehuishouding, maar we weten nog niet precies hoe zo'n energiesysteem eruit gaat zien en welke ruimtebehoeftes daaraan verbonden zijn. Covid-19 is een heel actuele bron van onzekerheid. De pandemie zal ongetwijfeld blijvende effecten hebben op onze manier van leven, maar het is nog onduidelijk welke. Ruimtelijke programma's moeten voortdurend worden herijkt en aangepast aan ontwikkelingen die nu nog onzeker zijn. Daarom wordt aan de Verstedelijkingsstrategie een monitoringssysteem verbonden. Dit krijgt vorm in komende versies van het Verstedelijkingsconcept.

Proces dit jaar

De definitieve Verstedelijkingsstrategie (Verstedelijkingsconcept inclusief fasering, investeringsstrategie) wordt bij het Bestuurlijk Overleg MIRT in november 2021 vastgesteld. Om te komen tot die definitieve versie van het Verstedelijkingsconcept zijn drie stappen gepland. In stap 1 en 2 kunnen raden en Staten en stakeholders hun inbreng leveren. Elke versie wordt besproken door de Stuurgroep van Rijk en regio, die telkens wordt voorafgegaan door bestuurlijk overleg van MRA Platform Ruimte ten behoeve van afstemming binnen de MRA.

april 2021

Versie 1 van het verstedelijkingsconcept (het gezamenlijke kader voor 2030 en 2050) is een ambitieus concept, dat wordt besproken met raden, Staten, waterschappen en relevante stakeholders in april.

mei-juli 2021

Versie 2: Het verstedelijkingsconcept is aangevuld op basis van de reacties op versie 1 en bevat een voorstel voor fasering en borging van het vervolgproces na 2021, inclusief governance en monitoring. Deze versie wordt na de Stuurgroep van 11 mei vrijgegeven voor een schriftelijke ronde van 8 weken ten behoeve van wensen en bedenkingen van raden en Staten en reactie van de rijkspartners.

september 2021

Versie 3: In deze versie zijn de ontvangen reacties verwerkt. Deze versie wordt in september samen met de uitgewerkte investeringsstrategie voorgelegd aan de Stuurgroep.

november 2021

Definitieve versie: Deze definitieve versie van de verstedelijkingsstrategie, inclusief investeringsstrategie en het vervolgproces worden voorgelegd voor besluitvorming bij het Bestuurlijk Overleg MIRT.

Samenvatting

Met de Verstedelijkingsstrategie bepalen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het Rijk samen de koers voor de ontwikkeling van de MRA op de middellange (2030) en lange termijn (2050). De strategie brengt keuzes op verschillende gebieden bij elkaar: van wonen, werken, mobiliteit en leefkwaliteit tot landschap, energie, water, klimaatadaptatie en ecologie. Bovendien integreert de strategie het beleid van de afzonderlijke gemeenten, de provincies, de waterschappen en het Rijk met eerder gemaakte afspraken. Zo geeft de Verstedelijkingsstrategie aan waar we samen naartoe willen: naar een metropoolregio van wereldklasse met een menselijke maat, die duurzaam is, en sociaal en economisch sterk.

De urgentie is hoog: er moeten veel woningen worden gebouwd (175.000 tot 2030 en 325.000 tot 2050 in de MRA) en we staan voor grote transities. Alleen via een integrale, gezamenlijke aanpak zal het ons lukken die opgaven het hoofd te bieden. De Verstedelijkingsstrategie laat zien dat er nog onbeantwoorde vraagstukken en onzekerheden zijn, bijvoorbeeld op het gebied van energie en klimaat en de structurele effecten van de COVID-pandemie. Desondanks moeten we keuzes maken, gezien het feit dat de ruimte schaars is en niet alle ambities naadloos op elkaar aansluiten. Bovendien moeten we investeren, maar ook dat kan niet allemaal overal tegelijk. De Verstedelijkingsstrategie bevat daarom behalve een verstedelijkingsconcept, ook een fasering en een investeringsstrategie.

De Verstedelijkingsstrategie wordt onderdeel van de Omgevingsagenda Noordwest Nederland. Dit is de gebiedsgerichte uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), waarmee ook toekomstige provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies en -agenda's richting krijgen.

De Verstedelijkingsstrategie wordt vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) van november 2021. Tot die tijd werken we in drie stappen toe naar een definitieve versie voor besluitvorming. Voor u ligt versie 1 (ambtelijk concept). In stap 1 en 2 kunnen raden, Staten en stakeholders hun inbreng leveren. Elke versie wordt besproken door de Stuurgroep van Rijk en regio, telkens voorafgegaan door bestuurlijk overleg van MRA Platform Ruimte, voor afstemming binnen de MRA.

De metropoolregio naar 2050: metropool van wereldklasse met menselijke maat

De Metropoolregio Amsterdam kenmerkt zich door enorme verscheidenheid op relatief kleine afstand. De metropool is een netwerk van steden en dorpen met elk een eigen karakteristiek in een gevarieerd landschap, met Amsterdam als kernstad. De MRA biedt daarmee een menselijke maat en hoge leefkwaliteit, gecombineerd met een internationale oriëntatie. Economisch onderscheidt de regio zich met een goed opgeleide beroepsbevolking en innovatieve bedrijvigheid. De MRA doet volop mee in de internationale top en levert als economisch, cultureel en sociaal knooppunt een belangrijke bijdrage aan Nederland. De Verstedelijkingsstrategie richt zich, naast het versterken van de identiteit en de kwaliteiten van de MRA, op vijf kernambities.

Evenwichtig meerkernig ontwikkelen

Eerste kernambitie is een evenwichtige meerkernige ontwikkeling. De bevolking en de economie van de MRA zullen blijven groeien. Om deze groei een plek te kunnen geven, moeten we die opvangen in de regio als geheel, door binnenstedelijke ontwikkeling en concentratie van de groei zoveel mogelijk in de steden mogelijk te maken. We doen dat in samenhang met stedelijke vernieuwing en integrale wijkaanpak in bestaande wijken. Zo spreiden we de druk op de lokale woningmarkten, blijft de menselijke maat in stand en benutten en versterken we de kwaliteiten van alle dorpen en steden in de MRA. Daarbij blijven de open landschappen tussen de stedelijke gebieden intact. Rijk en regio hebben afgesproken tot 2030 175.000 woningen te bouwen, met de intentie dat op een aantal plekken in de regio versneld te doen, onder andere rond OV-knooppunten in Amsterdam en Duivendrecht, in de stadsharten Almere, Haarlem, Hoofddorp, Hilversum, Zaanstad, Purmerend en Lelystad en regionale centra zoals Amstelveen en spoorzone Beverwijk. Door de stadsharten verder te ontwikkelen, werken we aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat, waarmee we stimuleren dat ongeveer 10% van de werkgelegenheidsgroei zich spreidt over de regio. Met het oog op de grote woningbehoefte zoeken we naar mogelijkheden om de bouwproductie tot 2030 te verhogen. Rijk en regio verkennen de mogelijkheden en de randvoorwaarden daartoe op vijf grote ontwikkellocaties: Achtersluispolder in Zaanstad, Almere Pampus, Haven-Stad in Amsterdam, Hoofddorp en Haarlemmermeer West. Een groot deel van de plancapaciteit in die gebieden is nu nog voor na 2030 voorzien. Na 2030 zullen nog steeds nieuwe woningen nodig zijn, alhoewel de behoefte wat lijkt af te nemen. Vooralsnog gaan we uit van 75.000 nieuwe woningen tussen 2030 en 2040 en nog eens 75.000 tussen 2040 en 2050.

Veerkrachtige, schone en inclusieve economie

Tweede kernambitie: de economie moet veerkrachtig, schoon en inclusief zijn. Rijk en MRA zullen daartoe bestaande en nieuwe woon- en werklocaties zoveel mogelijk circulair ontwikkelen en rekening houden met extra ruimte voor bedrijvigheid voor de transformatie naar een circulaire en klimaatadaptieve economie, vooral in haven- en industriegebieden. Het kan zijn dat er aanvullend ruimte nodig is voor bedrijvigheid buiten bestaande bedrijventerreinen. Willen we dan extra ruimte voor (haven)bedrijvigheid in het landschap maken of niet? Daar zullen we keuzes in moeten maken. In het algemeen draagt de ruimtelijk-economische ontwikkeling bij aan de internationale concurrentiekracht en aan het regionale en nationale innovatievermogen. Werkgelegenheid en arbeidsmarkt in de regio sluiten op elkaar aan.

Sociaal sterk

De Verstedelijkingsstrategie besteedt expliciet aandacht aan een belangrijke kwaliteit van de regio, namelijk dat de sociaaleconomische verschillen er voor internationale begrippen beperkt zijn. Ontwikkelingen op de woning- en de arbeidsmarkt brengen die kwaliteit in gevaar. Daarom richt de Verstedelijkingsstrategie zich op kansengelijkheid en betaalbare woningen voor alle inwoners en op het tegengaan van segregatie. Bovendien moet – ook voor praktisch en middelbaar opgeleiden – de afstand en reistijd tussen wonen en werken optimaal in balans zijn, zodat mobiliteit betaalbaar blijft. Ook moeten alle inwoners in de regio in een gezonde leefomgeving wonen. Rijk en MRA zullen handelingsperspectieven opstellen om deze sociaaleconomische doelen te bereiken.

Duurzaam

De transitieopgaven zijn groot en zullen veel ruimte vragen. We moeten, bijvoorbeeld in het Noordzeekanaalgebied en rond Schiphol, kiezen hoeveel ruimte we daarvoor kunnen en willen maken in relatie tot bijvoorbeeld landschap, recreatie en leefkwaliteit. In 2050 heeft de metropoolregio zich aangepast aan het veranderende klimaat en is het gebruik van eindige grondstoffen drastisch teruggebracht. Daar moeten we nu al mee aan de slag, onder andere via de afspraken in nationale en internationale Klimaatakkoorden. Deze vierde kernambitie – duurzame metropool – betekent onder andere dat Rijk en MRA zodanig verstedelijken, dat nadelige effecten van klimaatverandering en de verstedelijking zelf binnen de bouwopgave worden opgelost en niet worden afgewenteld op het watersysteem. Nieuwe en bestaande locaties en herstructureringsgebieden worden klimaatbestendig – bestand tegen hitte, overstromingen en toenemende droogte – en waterneutraal aangelegd. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen vinden alleen plaats daar waar ze te combineren zijn met een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem. Ook bodemdaling – waarbij in het geval van veenbodem broeikasgassen vrijkomen – wordt zoveel mogelijk tegengegaan.

Waardevol en verbindend landschap

Het gevarieerde landschap in de MRA is uniek en waardevol. Het versterkt en verbindt de steden. Met de Verstedelijkingsstrategie willen we de functies en kwaliteiten van dat landschap verstevigen. Dat is de vijfde kernambitie. Dit betekent bijvoorbeeld dat we gebieden met bijzondere landschappelijke waarden – Natura2000, Natuurnetwerk Nederland, cultuurhistorische landschappen – behouden en versterken. Ook veranderingen moeten het landschap versterken. We

willen landschappelijke verbindingen verbeteren, zodat ze meer bijdragen aan recreatie, biodiversiteit en de vitaliteit van de natuur. Bij aanleg van infrastructuur en stedelijke en economische functies zorgen we dat die de landschappelijke kwaliteiten mee helpen versterken.

Toekomstbestendige systemen

Een aantal systemen ‘draagt’ de verstedelijking in onze regio: water, ecologie, energie en mobiliteit. Voor een duurzame en sterke toekomst van de metropoolregio moeten we ook deze systemen op orde hebben.

Water

Klimaatverandering en verdergaande verstedelijking hebben grote invloed op ons watersysteem. Technische aanpassingen in dat systeem zijn niet langer genoeg. Klimaatverandering vraagt om fundamentele aanpassingen in het gehele watersysteem in samenhang met de ruimtelijke inrichting, met de nadruk op het vasthouden van water. Dat betekent dat we overstromingsrisico's beperken en ruimte bieden voor waterberging. Dat we zorgen voor voldoende drink- en zoetwater, ook bij langdurige droogte. En dat we onze steden beschermen tegen extreme hitte. Bovendien moeten we de kwaliteit van ons water verbeteren. Rijk en regio zullen een integrale systeemvisie opstellen voor een waterrobuuste en klimaatbestendige regio. Aandachtspunten zijn onder andere het zoeken naar tijdelijke waterbufferlocaties, bijvoorbeeld in het Oer-IJ en de Gooi en Vechtstreek, en de bescherming van vitale en kwetsbare infrastructuur tegen overstromingen.

Ecologie

De biodiversiteit is in een paar decennia achteruit gehold. Daarom moeten we flora en fauna ruimte bieden, in een veerkrachtig en robuust ecologisch systeem in en rond de stad. Tot 2027 werken we daartoe aan afronding van het Natuurnetwerk Nederland. Dit netwerk van onderling

verbonden natuurgebieden legt de basis voor zo'n ecologisch systeem. Maar ook de gebieden buiten het Natuurnetwerk moeten we natuurinclusief inrichten, met meer groen, een klimaatbestendige waterhuishouding en minder versnippering van landschap, verdroging en uitstoot van broeikasgassen. Zo'n aanpak is onderdeel van het nationale Programma Natuur van het Rijk en de provincies. Daarnaast ontwikkelen we Groene Zones: gebieden waar natuurwaarden samengaan met andere functies, zoals waterbuffering, klimaatadaptatie, ecologie, landbouw en recreatie. Dergelijke zones zijn onder andere in beeld tussen de duinen en het Groene Hart, tussen Spaarnwoude en de Zaanstreek, tussen de Zaanstreek en IJmeer, bij de Oostvaardersoevers en als groenblauwe dooradering van het landbouwgebied van Flevoland en Noord-Holland. De Groene Zones sluiten aan op ecologische verbindingen die tot diep in steden en dorpen doorlopen.

Energie

Vanwege klimaatverandering, schaarser wordende fossiele brandstoffen en geopolitieke overwegingen moeten we de transitie maken naar duurzame energie. Het energiesysteem in de MRA staat daarom voor fundamentele vernieuwing: duurzame bronnen als zon en wind zullen fossiele brandstoffen vervangen. Gecombineerd met het feit dat het stroomgebruik blijft stijgen, stelt dat hoge eisen aan het elektriciteitsnet. Dat leidt tot lastige dilemma's en forse investeringen voor netbeheerders. Al op korte termijn doemen knelpunten op, ook in onze regio. Een taskforce van overheden en de netbeheerders adviseert over het oplossen van deze knelpunten, samen met lokale partijen. De taskforce zal ook onderzoeken wat er in het energiesysteem nodig is om de Verstedelijkingsstrategie, inclusief duurzame opwek, tot 2030 uit te voeren. Op lange termijn werken we toe naar een geïntegreerd, hybride systeem dat een stabiele energievoorziening waarborgt op basis van verschillende duurzame bronnen en kleinschalige energiewinning. De langetermijnkeuzes voor het energiesysteem

hebben gevolgen voor de ruimte. We onderzoeken de komende tijd de consequenties van drie scenario's: het concentreren van verstedelijking op plekken waar netcapaciteit beschikbaar is en duurzame opweklocaties dichtbij zijn, het concentreren van verstedelijking bij knopen in het energienet en het concentreren van energievragers in zelfvoorzienende clusters.

Mobiliteit

De verwachte groei van de bevolking en de economie maakt een schaa sprong van ons mobiliteitssysteem nodig. Vanuit het belang van bereikbaarheid en concurrentiekracht, maar ook vanuit leefkwaliteit en duurzaamheid. We zien het mobiliteitssysteem als één samenhangend geheel van modaliteiten: openbaar vervoer, fiets en auto, met daartussen hubs en overstappunten. Door woon- en werklocaties en voorzieningen zoveel mogelijk in steden te concentreren, vlakbij knooppunten van openbaar vervoer, bevorderen we dat mensen lopen, fietsen en gebruikmaken van het openbaar vervoer. Rijk en regio werken in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid aan de mobiliteitsvraagstukken die hieruit voortvloeien. De programmalijn Multimodaal toekomstbeeld richt zich op ontwikkeling van de verschillende modaliteiten in samenhang met de transitie naar een slim, duurzaam en veilig mobiliteitssysteem voor de MRA. Zo wordt onder meer een mogelijk herontwerp onderzocht van het wegnnet rond Amsterdam, met aandacht voor de effecten van verschillende keuzeopties voor het onderliggende wegnnet. Door verkeer dat niet in Amsterdam hoeft te zijn, ruimer om de stad te leiden, bijvoorbeeld via de A5 en de A9, ontstaat er meer ruimte op de huidige ring A10. De programmalijn Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) richt zich in de kern op de twee voorkeursalternatieven:

het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de metro Ringlijn tussen Amsterdam Centraal en Isolatorweg. De programmalijn Amsterdam Bay Area (ABA) onderzoekt hoe de oostflank van de MRA kan groeien én bereikbaar kan blijven. Daarbij wordt onder andere gekeken naar een eventuele nieuwe metrolijn tussen Almere en Amsterdam (IJmeerverbinding).

Integraal te ontwikkelen gebieden

Wat betekent de Verstedelijkingsstrategie voor de bestaande landschappen, steden en economische centra in de MRA? Hoe kunnen we hun kracht en identiteit optimaal benutten en versterken? Dat werken we in het Verstedelijkingsconcept uit voor zes deelgebieden: Noordzeekanaalgebied/Zuid-Kennemerland, Zaanstreek/Waterland, Oostflank, Gooi en Vechtstreek/Diemerscheg, Zuidflank en Amsterdam.

Noordzeekanaalgebied/Zuid-Kennemerland

In deze 'kennis- en energiehots spot aan zee' strijden diverse functies om de ruimte: energietransitie, ontwikkeling van de circulaire economie, landschap, water, wonen, werken. We moeten hier keuzes maken, want de ruimteclaims passen niet allemaal tegelijk in het gebied. In de uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie zullen we ons onder meer moeten uitspreken over eventuele uitbreiding van het havencomplex, wel of geen ruimtereservering in de Wijkermeerpolder voor bedrijventerrein, groen landschap met tijdelijke waterbuffering in het Oer-IJ, mogelijke versnelling van de woningbouw en reservering van extra ruimte voor energietransitie. Elke keuze heeft gevolgen voor meerdere andere onderwerpen, die soms ook verder reiken dan het Noordzeekanaalgebied zelf. Daarnaast moeten we keuzes maken rond de regionale bereikbaarheid, de integrale ontwikkeling van stadshart Haarlem en het verbinden van Nationaal Park Zuid-Kennemerland met Spaarnwoude en PARK21.

Zaanstreek/Waterland

Hier zien we inclusieve steden in een authentiek en eigentijds Hollands landschap. De groei van de stedelijke centra moet gepaard gaan met sociaal-maatschappelijke versterking, bijvoorbeeld via integrale plannen voor de stadsharten van Zaanstad en Purmerend en mogelijk versnelde ontwikkeling van de Achtersluispolder. De bodemdaling in veenweidegebieden vormt een tweede belangrijke opgave. Samen met alle betrokkenen, waaronder agrarisch ondernemers, moeten we hier van onderop werken aan een nieuwe toekomst. Andere aandachtspunten in dit gebied zijn onder meer het zoeken naar een tracé-alternatief voor de 380 kV-hoogspanningsleiding vanwege mogelijke versterking van het elektriciteitsnet, en ruimtelijke inpassing van de verbinding A8-A9 in het landschap van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam.

Oostflank

De Oostflank levert een grote bijdrage aan de MRA qua wonen, werken en recreëren. De natuurrijke omgeving van Nationaal Park Nieuw Land en het groene karakter van het stedelijke gebied bieden ook kansen om de vrijetijdseconomie van Lelystad en Almere verder te ontwikkelen. Het economisch profiel van dit nieuwe land van de Flevopolder is nog volop in beweging. Lelystad krijgt steeds meer een profiel als multimodaal bereikbare hub. Hier ontstaat een cluster waar andere werkgelegenheid omheen groeit. Met versnelling van de woningbouw in het stadshart en stedelijke vernieuwing spelen we op deze ontwikkeling in. Het economisch profiel van Almere kan zich verder ontwikkelen door versterking van de transitiesectoren, onder andere met uitbreiding van het onderwijsaanbod. We zetten ons ook in voor versnelling van de woningbouw in Almere-Centrum. Andere opgaven in dit gebied zijn onder meer ontsluiting van Almere Pampus via OV, weg en fiets, natuur- en landschapsontwikkeling in verband met een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem Markermeer-IJmeer en de mogelijke aanleg van een hyperconnectiviteitshub (cluster

van datacenters) in Zeewolde. Als wordt besloten tot een IJmeerverbinding, dan moeten we op termijn keuzes maken over hoe deze in te passen in zowel het IJmeer als bij de aanlanding in de Diemerscheg.

Gooi en Vechtstreek/Diemerscheg

Gooi en Vechtstreek is de groenblauwe verbinder van de dichtbevolkte stedelijke regio's Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht. Met hoogwaardige voorzieningen is dit een prettige omgeving om te wonen, werken en recreëren. Een opgave in dit gebied is de klimaatbestendige inrichting van de ruimte in samenhang met het watersysteem. De regio verkent hiertoe bestaande en toekomstige knelpunten als gevolg van klimaatverandering – via de risicodialogen van het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) – én de verstedelijkingsopgave. Het gaat dan bijvoorbeeld over verdroging en extra belasting door piekbuien. Voor deze knelpunten wordt een oplossing gezocht in de regio. Eventuele restopgaven worden besproken met het Rijk, via de gezamenlijke systeemstudie. Overige aandachtspunten in dit gebied zijn onder andere het versterken van de Gooispoorcorridor, ook in relatie tot integrale ontwikkeling van stadshart Hilversum, blijvende doorstroming op de A1 en behoud en versterking van oude cultuurlandschappen.

Zuidflank

Dit deelgebied, Amstelland-Meerlanden, bruist van economische activiteit, bijvoorbeeld langs de internationale corridor Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp en rond de mainports Schiphol en Greenport Aalsmeer. Dat trekt arbeid uit heel Nederland. De behoefte aan woningen is groot, terwijl nieuwbouw in dit gebied vanwege Schiphol en geluids- en stikstofnormen een uitdaging is. Rijk en regio moeten hier keuzes maken

over de leefkwaliteit rondom Schiphol in relatie tot de verstedelijking en de toekomst van de luchthaven. Andere aandachtspunten zijn ontwikkeling van en landschappelijke verbinding tussen de Westeinderscheg en PARK21, het doortrekken van de Noord/Zuidlijn van Amsterdam-Zuid naar Schiphol en Hoofddorp, integrale ontwikkeling van de zone Haarlemmermeer-Schiphol-Zuidas-Amsterdam Zuidoost/Duivendrecht-Diemen en doorontwikkeling van de Amstelscheg.

Amsterdam

Amsterdam is de kernstad van de metropoolregio, met een zeer diverse bevolking en een grote aantrekkingskracht. De kunst is om de demografische en economische groei hand in hand te laten gaan met verbetering van het leefklimaat en gelijke kansen voor alle inwoners. Opgaven hier zijn de bouw van 150.000 woningen met bijbehorende voorzieningen en werkruimtes binnen de bestaande stad tot 2050, het bevorderen van de bouw van sociale en middeldure huurwoningen en het versnellen van de bouwproductie tot 2030 in Haven-Stad en Amsterdam Zuidoost. Ook binnen de stad wordt gestreefd naar meerkernigheid, door versterking van de centra in Noord, Nieuw-West en Zuid-Oost en door de verdere ontwikkeling van de Zuidas. Overige aandachtspunten zijn onder meer een toekomstbestendig verkeers- en vervoerssysteem, en het behouden en versterken van de groene scheggen en landschappen.

Overeenstemming op hoofdlijnen

Over de volgende onderwerpen in deze versie van het Verstedelijkingsconcept bestaat bestuurlijk op hoofdlijnen overeenstemming en is richting gekozen:

Afspraken BO Leefomgeving 2020

- Meerkernige ontwikkeling tot 2030: woningbouwontwikkeling en werkgelegenheidsontwikkeling: 175.000 woningen en stimuleren 10% werkgelegenheidsspreiding in stadsharten

Afspraken stuurgroep 30 maart 2021

- Landschap: elementen landschapsontwikkeling.

Afspraken stuurgroep 17 februari 2021

- Hoofdontwikkelrichting water en klimaatadaptatie robuust watersysteem (vasthouden, bergen, afvoeren), klimaatadaptatie aan de start van ruimtelijke ontwikkelingen meenemen.
- Hoofdontwikkelrichting Ecologie: Natuurnetwerk Nederland afmaken, nieuwe Groene Zones, oplossen en voorkomen van knelpunten in verbindingen.

Nog keuzes nodig

Over de volgende onderwerpen en gebieden moeten nog keuzes worden gemaakt

Noordzeekanaalgebied (NZKG)

Wijkermeerpolder: zijn we bereid in gesprek te gaan over het al dan niet benutten van een deel van de Wijkermeerpolder als reservering voor bedrijventerrein voor bedrijven die door binnenstedelijke transformatie een andere locatie zoeken in de regio (niet havengebonden)? Of handhaven we het huidige standpunt vanuit de visie NZKG 2040?

- *Energietransitie*

De omvang van de ruimteclaims van bijvoorbeeld aanlanding van wind op zee in de IJmond is nog onzeker. Tot hoever zijn we in dat licht bereid om ruimte te reserveren voor de aanlanding van energie en benodigde faciliteiten (bijvoorbeeld een waterstoffabriek, onderstations, opslag waterstof) op land, deels op bestaande terreinen deels daarbuiten?

- *Gezonde leefomgeving:*

Zijn we bereid de maximale ruimte die de wetgever biedt, te benutten om hogere grenswaarden te hanteren met als doel maximale menging van wonen en werken in de buurt van de haven mogelijk te maken?

Schiphol

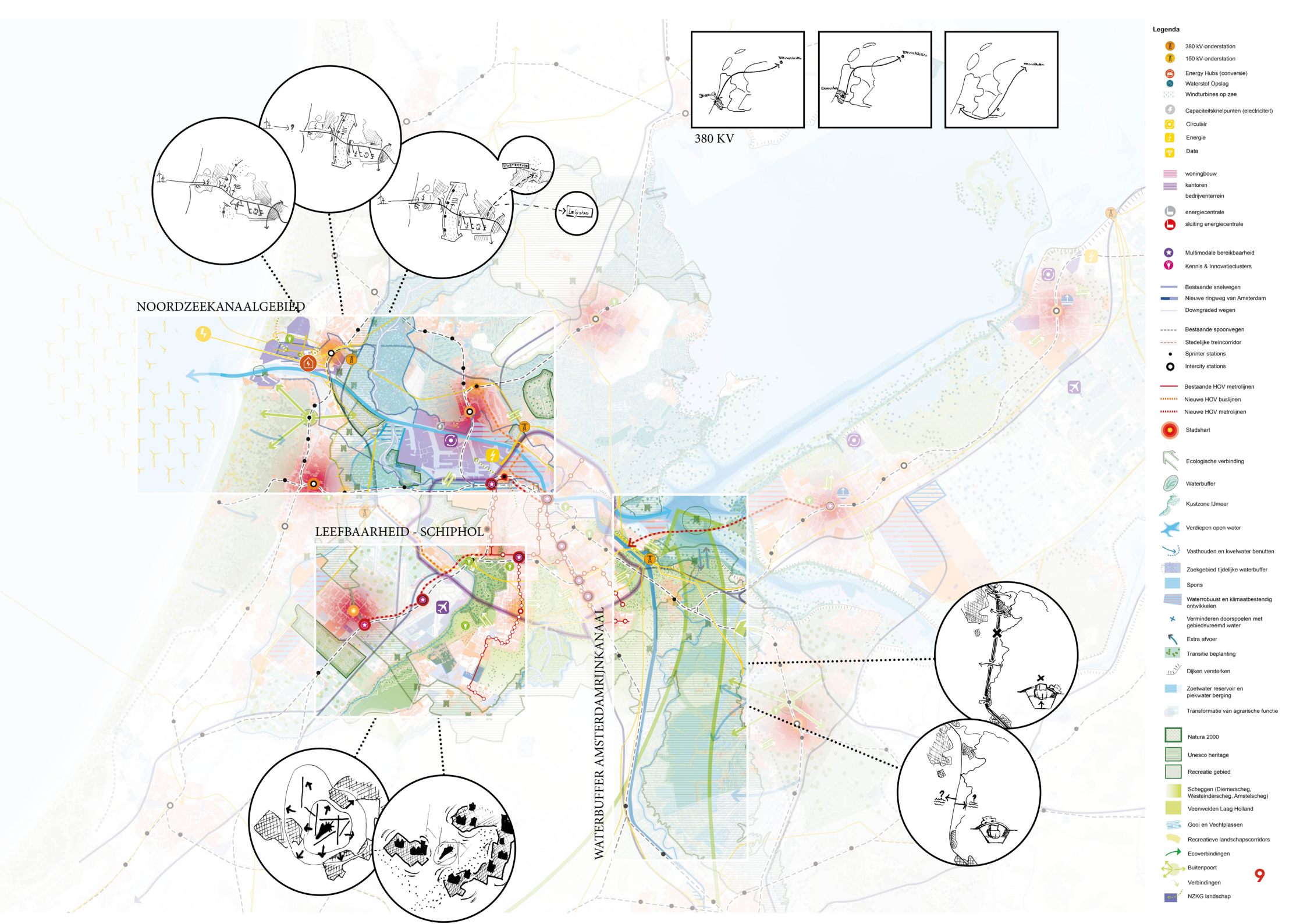
Leefkwaliteit: integrale aanpak leefkwaliteit en wat die nodig heeft in het gebied dat onder de invloed van Schiphol ligt, de ruimtelijk-economische ontwikkelingen rond Schiphol en de ontwikkeling van Schiphol zelf (in samenhang met de Luchtvaartnota).

Transformeren verrommeld glas:

Ook voor verbetering van de leefkwaliteit en een landschappelijke verbinding tussen de Westeinderscheg, de Amstelscheg en het Groene Hart.

Overige keuzevraagstukken

- 380 kV: twee opties voor tracés door Noord-Holland en één tracé door Flevoland.
- IJmeerverbinding: als wordt besloten tot een IJmeerverbinding, dan moeten we keuzes maken over hoe deze in te passen zowel in het IJmeer als bij de aanlanding in de Diemerscheg.
- Waterbuffer/peilverhoging Amsterdam-Rijnkanaal, NZKG.
- Vierde Hyperconnectiviteitshub.
- Handelingsperspectieven sociaalmaatschappelijke vraagstukken.
- Fasering van ontwikkelingen zoals woningbouw in samenhang met noodzakelijke randvoorwaarden zoals bereikbaarheid, energietransitie, landschapsontwikkeling.



1. Inleiding en leeswijzer

Inleiding en leeswijzer

De Metropoolregio Amsterdam is een van de economische groeimotoren en belangrijkste sociale knooppunten van Nederland en doet mee met de internationale top. En de regio staat voor een aantal urgente, complexe en omvangrijke opgaven. De enorme aantrekkingskracht van de regio brengt economisch succes, maar zet de leefkwaliteit op onderdelen ook onder druk. De afgelopen jaren concentreerde de groei zich voornamelijk in en om Amsterdam. Dit heeft toenemende drukte en oplopende vastgoedprijzen tot gevolg. En als de verdeling van de groei blijft zoals nu, dan groeien de verschillen in de regio en heeft dat een negatieve uitwerking op de kansengelijkheid binnen de MRA. De vraag is dus hoe we de groei accommoderen op zo'n manier dat we de leefkwaliteit en de economische kracht van de regio bestendigen. Daarbovenop komt dat transities nodig zijn om de regio ook in de verre toekomst bewoonbaar en leefbaar te houden.

Het schaalniveau van de Metropoolregio Amsterdam is hierbij van groot belang. De regio vormt functioneel één geheel: de MRA omspant het gebied waarbinnen het grootste deel van het woon-werkverkeer, de recreatieve verplaatsingen en de verhuisbewegingen plaatsvindt. Ontwikkelingen in het ene deel van de regio zijn ook van betekenis voor inwoners die elders in de MRA wonen. En ontwikkelingen op de ene plek beïnvloeden het functioneren van andere plekken in de MRA.

Om de urgente, complexe en omvangrijke opgaven tot een goed einde te brengen, zetten het Rijk en de MRA met de Verstedelijkingsstrategie de koers uit voor de

ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam op de middellange en lange termijn. In de strategie komen keuzes op het gebied van woningbouw, werklocaties, mobiliteit, landschap, energie, water en ecologie bij elkaar. De strategie integreert daarbij het beleid van de afzonderlijke gemeenten, de provincies en het Rijk en eerder gemaakte afspraken. Tot slot geeft het aan waar we gezamenlijk met de regio naar toe willen. Hoe we voortbouwen aan een metropoolregio van wereldklasse met een menselijke maat. En hoe we samen werken aan een duurzame en sociaal en economisch sterke MRA.

De Verstedelijkingsstrategie van de MRA wordt onderdeel van de Omgevingsagenda Noordwest Nederland. Dit is de gebiedsgerichte uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en vormt het beleidskader en de uitvoeringsagenda voor de samenwerking tussen Rijk en regio. Ook geeft de Verstedelijkingsstrategie richting aan toekomstige provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies en -agenda's.

Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken wordt de Verstedelijkingsstrategie van de Metropoolregio Amsterdam uiteengezet. Hoofdstuk 2 zet de ambities voor de verstedelijking van de regio op hoofdlijnen uiteen. Naast het versterken van de identiteit en de kwaliteiten van de Metropoolregio Amsterdam gaat daarbij expliciet aandacht uit naar vijf kernambities:

- Evenwichtige ontwikkeling van de meerkernige metropool
- Veerkrachtige, schone en inclusieve economie
- Sociaal sterke metropool
- Duurzame metropool
- Waardevol landschap dat de metropool verbindt

Hoofdstuk 3 gaat in op de ruimtelijke systemen die de verstedelijking dragen:

- het watersysteem
- het ecologisch systeem
- het energiesysteem
- het mobiliteitssysteem

Deze systemen kennen hun eigen opgaven zoals het oplossen van knelpunten en het verduurzamen en toekomstbestendig maken van de systemen. En soms zijn aanpassingen nodig om de voorziene verstedelijking mogelijk te maken.

Hoofdstuk 4 zoomt in op de verschillende deelgebieden van de Metropoolregio:

- Het Noordzeekanaalgebied, de IJmond en Zuid-Kennemerland
- Zaanstreek-Waterland
- Oostflank MRA (Almere-Lelystad)
- Gooi en Vechtstreek
- Zuidflank MRA (Amstelland-Meerlanden)
- Amsterdam

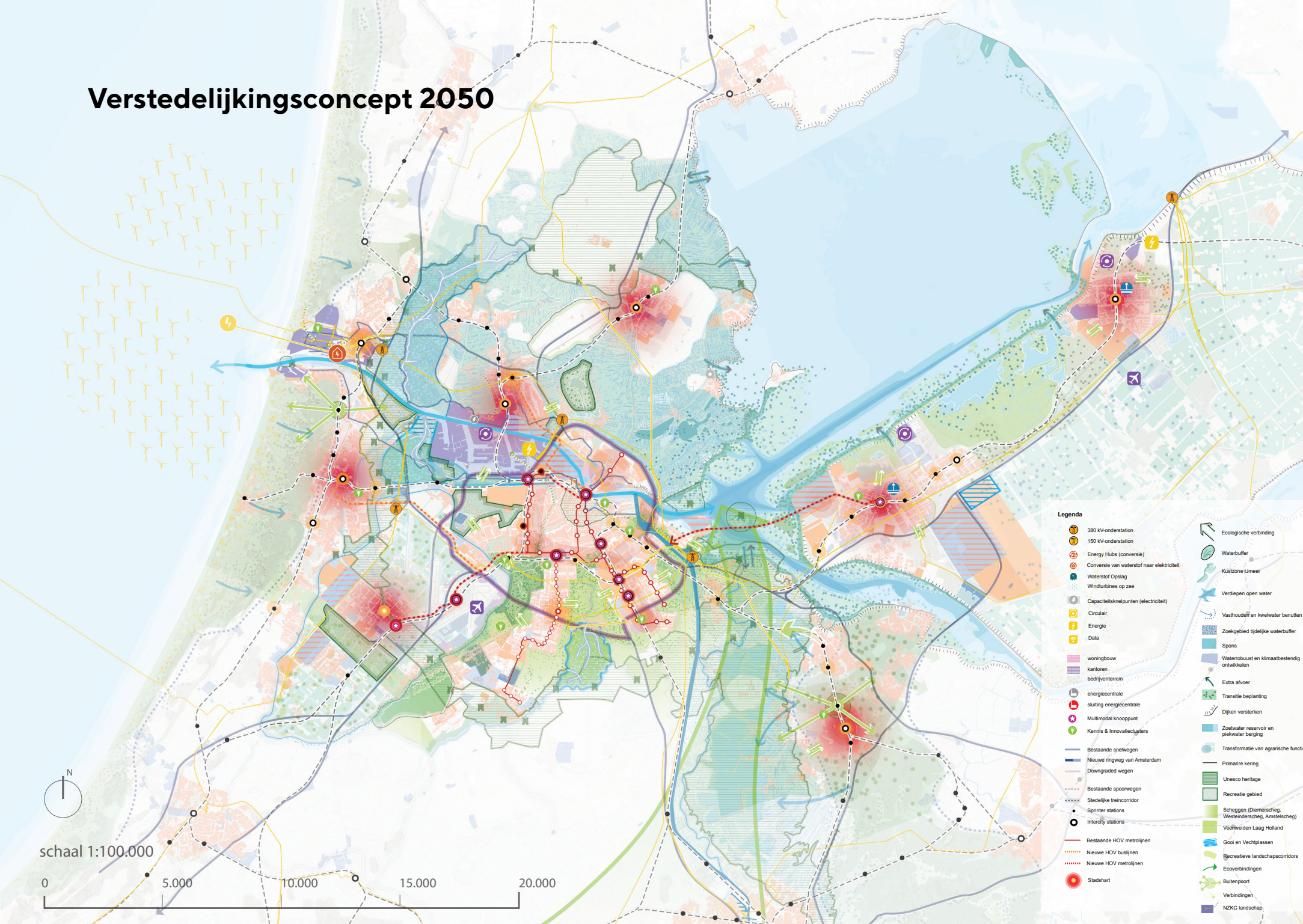
Daarbij gaat aandacht uit naar de karakteristiek van het gebied en de bijdrage aan de regio en naar de grote opgaven in het gebied en de maatregelen die daarvoor nodig zijn. De gebieden overlappen deels en opgaven raken elkaar. Zo werken keuzes voor het Noordzeekanaalgebied door in de aangrenzende deelgebieden en worden ontwikkelingen in de Diemerschedag beïnvloed door keuzes in vrijwel elk deelgebied.

Hoofdstuk 5 gaat in op de uitvoering van de benoemde opgaven en maatregelen. Dit hoofdstuk is in deze versie nog niet ingevuld.

In de bijlagen wordt een aantal recente bestuurlijke

2. De metropoolregio naar 2050

Verstedelijkingsconcept 2050



2.1

Metropool van wereldklasse met menselijke maat

De MRA is een metropool van wereldklasse met een menselijke maat. De inzet voor de verdere verstedelijking van de Metropoolregio is om de identiteit en kwaliteiten van de MRA te versterken. Gecombineerd met de urgente, complexe en omvangrijke opgaven waar we voor staan, betekent dit dat we inzetten op de ontwikkeling van een duurzame meerkernige metropool die sociaal en economisch sterk is en waar het landschap de metropoolregio verbindt.

De kracht van verscheidenheid

Verscheidenheid bepaalt de kracht van de Metropoolregio Amsterdam. In 2050 zal dat niet anders zijn. Van de eeuwenoude binnensteden van Amsterdam, Haarlem en Weesp tot de groene wijken in Hoofddorp en Almere; van grootstedelijk tot suburbaan en dorps; van stranden bij Zandvoort en Wijk aan Zee tot de heidevelden bij Hilversum en Bussum. Weinig metropolen ter wereld kennen zo'n verscheidenheid op relatief kleine afstand als de Metropoolregio Amsterdam. En die gaat veel dieper dan alleen in de landschappelijke en stedelijke verschijningsvorm. Binnen de MRA geeft de bevolking iedere stad en elk dorp zijn eigen couleur locale. Ook de afkomst van de bewoners in de regio weerspiegelt verscheidenheid, met maar liefst zo'n 180 nationaliteiten. Een breed scala aan

bedrijven en instellingen maakt alledaagse diensten en producten permanent beschikbaar. Andere weten met hun innovaties en producties de ogen van de wereld op zich gericht. De Metropoolregio Amsterdam wil de meest inventieve regio van Europa zijn met de best opgeleide bevolking. De verschillende delen van de regio kennen hun eigen specifieke economische profiel en deze profielen vullen elkaar aan tot een compleet economisch spectrum, dat talent opleidt en aantrekt en op een aantal terreinen tot de internationale top behoort.

Regionaal en internationaal sterk verbonden

De Metropoolregio Amsterdam is een sterk verbonden regio. De stedelijke regio functioneert als één grote stad – als een samenhangend daily urban system – met 2,5 miljoen inwoners, 300.000 bedrijven en 1,5 miljoen banen. Veel mensen werken in een andere stad dan waar ze wonen. Inwoners kennen hun favoriete plekken om te winkelen, te stappen, te sporten of uit te waaien, en die plekken kunnen verdeeld zijn over de hele regio. De Metropoolregio omspannt het gebied waarbinnen het meeste woon-werkverkeer plaatsvindt. Tegelijkertijd heeft de Metropoolregio ook een sterke band met de direct omliggende regio's. Ook daar wonen mensen die in de MRA werken, zijn bedrijven gevestigd die producten en

diensten leveren aan de inwoners en bedrijven in de MRA en is op het gebied van vrije tijd onderling veel verkeer. Als een van de belangrijkste economische groeimotoren en het belangrijkste sociale en digitale knooppunt van Nederland doet de Metropoolregio mee in de internationale top en is de regio ook internationaal sterk verbonden. Via de luchthaven Schiphol, de haven en internationale treinen, via digitaal knooppunt AMS-IX en via de sociale netwerken van de inwoners.

Menselijke maat en hoge leefkwaliteit

De Metropoolregio heeft een internationale oriëntatie, maar weet die te combineren met de menselijke maat en hoge leefkwaliteit. Een belangrijke bijdrage daaraan levert de meerkernige structuur van de metropool, met Amsterdam als kernstad en op korte afstand een aantal nieuwe en historische steden en karakteristieke dorpen en met daartussen open, veelal waterrijke landschappen, groene scheggen tot diep in het stedelijke gebied en het grote open water van Markermeer en IJmeer. Het landschap is een groenblauw raamwerk met een veelheid aan waarden en kansen. Het houdt de afzonderlijke steden herkenbaar en zorgt voor een uitgestrekt recreatiegebied dat voor iedereen in de regio dichtbij is. In verhouding met andere Europese metropoolgebieden is in de MRA sprake van relatieve sociaaleconomische gelijkheid. Ook dat draagt in belangrijke mate bij aan de hoge leefkwaliteit van de regio.

De combinatie van de menselijke maat en de internationale oriëntatie is een krachtige, maar het vergt flinke inspanningen om deze in stand te houden. De afgelopen jaren, zeker vóór de

coronacrisis, plukte de MRA in economisch opzicht de vruchten van haar internationale aantrekkingskracht. Tegelijk bleek hoe die ontwikkeling kan inwerken op de leefkwaliteit en de menselijke maat. Het daily urban system dijt uit, maar de economische groei gaat niet overal even hard. Dat brengt risico's met zich mee voor de druk op de ruimte en de woningmarkt, en op aantasting van de relatieve sociaaleconomische gelijkheid binnen de MRA.

2.2

Evenwichtige ontwikkeling van de meerkernige metropool

De bevolking en de economie van de MRA blijven groeien. We willen die groei benutten om de onderscheidende kwaliteiten van de metropoolregio verder te versterken: haar leefkwaliteit, menselijke maat en diversiteit. Om dat te bereiken, zetten we de meerkernige structuur van sterke steden en dorpen in een sterk landschap verder kracht bij.

Met het zoveel mogelijk spreiden van de groei over de regio en deze bij voorkeur binnenstedelijk te realiseren, combineren we verschillende ambities. We verminderen we de druk op de woon- en werklocaties in de Amsterdamse agglomeratie en zorgen voor minder spitspendel richting Amsterdam. We benutten de kwaliteiten van alle steden en dorpen in de MRA en komen tegemoet aan woningbehoeften per deelregio. We houden de menselijke maat in stand en behouden we de open landschappen tussen de stedelijke gebieden in. Nog steeds zal een groot deel van de behoefte aan woningen en werkplekken in de agglomeratie van Amsterdam worden opgevangen, waarbij ook binnen de stad en de agglomeratie spreiding over meerdere kernen wordt nagestreefd. Maar een fors deel landt ook elders, bij de verschillende intercitystations in de regio en in steden als Beverwijk en Purmerend. Door een samenhangende spreiding van woningbouw en werkplekken, versterken we de afzonderlijke delen van de Metropoolregio, wat van belang is om kansengelijkheid te bevorderen. Dat waar je woont in de regio, geen invloed heeft op de kansen die je

krijgt.

Bijzondere aandacht gaat daarbij uit naar de ontwikkeling van knooppunten van openbaar vervoer. Daarbij maken we onderscheid tussen drie soorten knooppunten, elk met een eigen profiel:

- Multimodale knooppunten: (hoog)stedelijk gemengd woon-werkmilieu direct bereikbaar met bus, trein én metro, met aanwezigheid van of potentie voor een zwaar economisch programma.
- Stadsharten: (hoog)stedelijk gemengd woon-werkmilieu met veel stedelijke voorzieningen, direct bereikbaar via bus en trein of metro en met de potentie voor groei van economisch programma.
- Haltes: stedelijk woonmilieu direct bereikbaar via trein of metro met potentie voor een licht commercieel programma. De dichtheid kan variëren. Naarmate de afstand naar de halte groter wordt, zal de dichtheid soms minder worden, waardoor er ook suburbane woonmilieus in de invloedssfeer van 'haltes' worden gerealiseerd.

Spreiding van de groei gaat niet vanzelf. Dat geldt in het bijzonder voor de werkgelegenheid. De groei concentreert zich in Amsterdam en het zuiden van de metropoolregio, en laat zich niet zomaar verplaatsen. Naar verwachting is met ruimtelijk-economisch beleid de locatiekeuze van zo'n 10% van de banengroei

te beïnvloeden. Daarvoor zijn aantrekkelijke woonwerkmilieus nodig op korte afstand (maximaal vijftien minuten lopen) van een intercitystation en die aansluiten op het economische profiel van de omgeving. De versnelling van de woningbouw in deze stadsharten tot 2030 is een belangrijke randvoorwaarde voor een aantrekkelijk vestigingsmilieu. De inzet is om die spreiding van ongeveer 10% van de banengroei te bereiken.

Ontwikkeling tot 2030

Rijk en regio hebben afspraken gemaakt over de bouw van 175.000 woningen tot 2030. Veel ontwikkellocaties kunnen door gemeenten gerealiseerd worden, zonder dat Rijk-regio-samenwerking nodig is. Maar dat geldt niet voor alle ontwikkellocaties. Prioriteit voor Rijk-regio-samenwerking hebben (1) de ontwikkeling van de knooppunten in en om Amsterdam (de internationale corridor Zuidwest Amsterdam, Schiphol, Hoofddorp, Amsterdam Zuidoost (ZWASH)) en (2) de ontwikkeling in de stadsharten met intercitystations (Almere, Haarlem, Hoofddorp, Hilversum, Lelystad, Purmerend en Zaanstad). Tot 2030 is op de knooppunten in en om Amsterdam ruimte voor zo'n 70.000 woningen en kunnen in de genoemde stadsharten zo'n 75.000 woningen worden toegevoegd.

Op ontwikkellocaties op overige plekken in de MRA worden circa 30.000 woningen toegevoegd. Deze zijn ook goed bereikbaar per openbaar vervoer en dragen bij aan een divers, op de woningbehoefte aansluitend aanbod. Een deel wordt gebouwd in stadsharten zonder intercity-aansluiting (met name Amstelveen en de spoorzone Beverwijk) en andere verdichtingslocaties, en een deel in nieuwbouwwijken die al sinds lang geprojecteerd zijn als onderdeel van Lelystad en Almere

en bijdragen aan de doorgroei van deze nieuwe steden tot complete steden. Een klein deel van de bouwproductie vindt plaats in uitbreidingswijken.

Met oog op de grote woningbehoefte wordt gezocht naar mogelijkheden om de bouwproductie tot 2030 te verhogen door realisatie op een aantal locaties te versnellen. Rijk en regio verkennen de mogelijkheden en de randvoorwaarden op vijf grote ontwikkellocaties:

- Haven-Stad,
- Achtersluispolder in Zaanstad,
- Hoofddorp centrum en westflank Haarlemmermeer,
- Almere Pampus,
- Amsterdam Zuidoost.

Voor de stadsharten aan intercitystations wordt een integraal plan gemaakt, met een samenhangende aanpak en uitvoeringsstrategie voor zowel de toe te voegen bebouwing als de bestaande voorraad en de openbare ruimte. Deze omvat:

- het behouden en verbeteren van de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en aantrekkingskracht,
- een forse en versnelde woningbouwproductie,
- een noodzakelijke impuls aan de economische profilering, structuurversterking en extra banen,
- het klimaatbestendig maken,
- het benutten en optimaliseren van de ov-bereikbaarheid en het langzame verkeer.

In de periode tot 2030 landt een deel van de binnenstedelijke bouwopgave in stedelijke vernieuwingsgebieden. Hier wordt verdichting ingezet als deel van een integrale gebiedsgerichte aanpak die de leefbaarheid in deze wijken en de sociaaleconomische positie van de huidige bewoners versterkt. Dat vraagt om woningen in verschillende woonsegmenten en voorzieningen en ruimte voor lokaal onder-nemerschap.

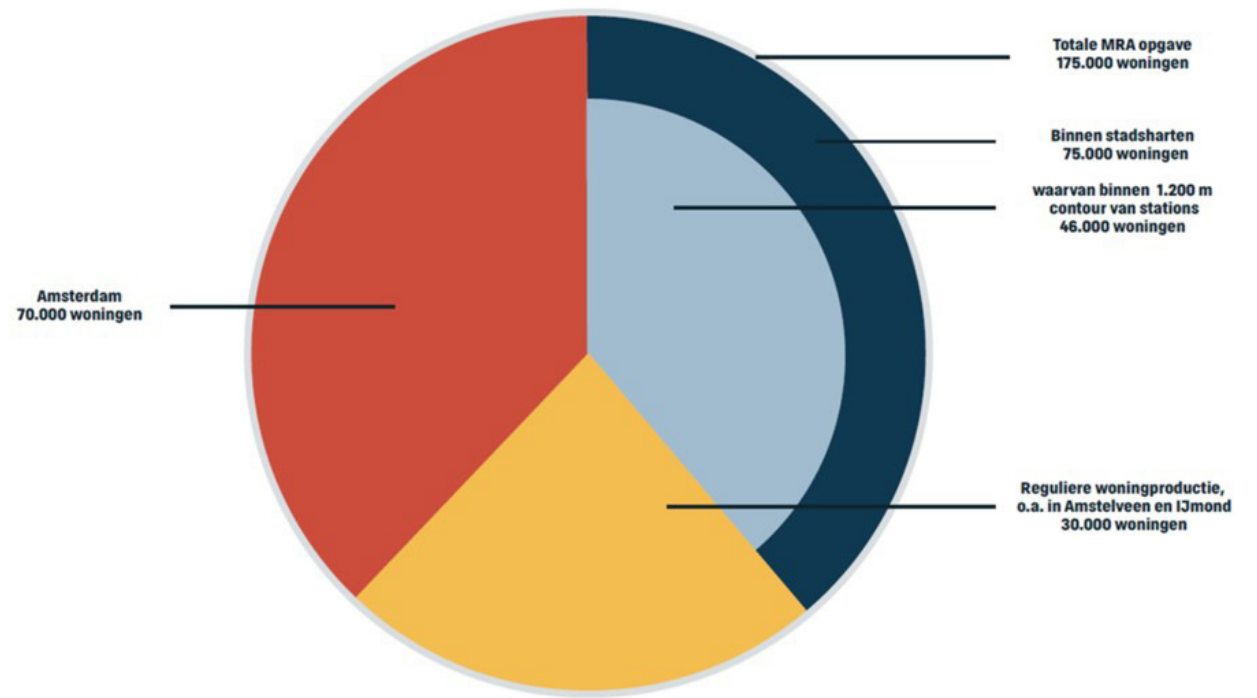
De ambitie is dat zittende bewoners per saldo baat hebben bij de verdichting. In vier gebieden werken Rijk en regio samen aan de stedelijke vernieuwing, binnen het Programma Leefbaarheid en Veiligheid: Amsterdam Zuidoost, Amsterdam Nieuw-West, Lelystad Oost en Zaanstad Oost. Voor deze gebieden werkt het Rijk samen met decentrale overheden en maatschappelijke partners (zoals scholen, bedrijven, politie en woningcorporaties) aan een langjarige maatwerkaanpak per gebied. Ook in andere wijken en buurten met een stedelijke vernieuwingsopgave wordt maatwerk geleverd, waarbij het Programma Leefbaarheid en Veiligheid met kennis, expertise en het stimuleren van doorbraken een bijdrage kan leveren. Een specifieke opgave ligt in de voormalige groeikernen, waar grote delen van de stad gelijktijdig verouderen. Dat gaat om Lelystad, Almere, Purmerend en Haarlemmermeer.

Lange termijn

Na 2030 lijkt de behoefte aan nieuwe woningen af te nemen, maar de prognoses kennen flinke bandbreedtes. Vooralsnog wordt uitgegaan van een bouwopgave van 75.000 woningen tussen 2030 en 2040 en nog eens 75.000 woningen tussen 2040 en 2050. De uitbreidingsvraag lijkt zich daarbij meer dan in de periode tot 2030 te concentreren op (hoog)stedelijke milieus. De focus blijft zodoende liggen op de ontwikkeling van woonwerkmilieus op goed bereikbaar plekken, vooral op knooppunten en stadsharten. Dat neemt niet weg dat er na 2030 ook gebouwd blijft worden in kleinere steden en kernen en op grotere, reeds bekende uitbreidingslocaties in de Flevopolder en Haarlemmermeer. Dat is nodig om voldoende en bij de woningbehoefte passende woningbouw te kunnen realiseren.

Een groot aantal factoren speelt een rol bij de

afweging waar, wanneer en hoe ruimte kan worden benut om de nieuwbouwopgave te realiseren. Denk aan werkgelegenheid, energie, klimaatadaptiviteit, ecologie, landbouw, landschap, mobiliteit (zowel bestaande infrastructuur als eventueel benodigde grote infrastructuur-investeringen, woonwerkbalans), sociaal-maatschappelijke afwegingen (kansengelijkheid, vervoersarmoede, gezondheid) en de woningmarkt (betaalbaarheid, afzetmogelijkheden). Ook zijn hierbij bestaande afspraken en kaders van kracht, zoals ZWASH (Zuidwest Amsterdam, Schiphol, Hoofddorp, Amsterdam Zuidoost) in het zuidwesten van de regio en RRAAM (het Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer).



Woningbouwproductie MRA 2020-2030

Meerkernige metropool

Ontwikkelrichting 2050



schaal 1:100.000



Legenda

- Stadshart
- Meerkernig Amsterdam
- Regionaal Centrum
- Dorps halte
- Halte
- Multimodale knoop
- Potentiele versnellingslocatie
- Bedrijventerrein

Plan capaciteit:
harde en zachte plannen tot en met 2030
(versie 1 mei 2020)

- 0 - 500
- 500 - 1000
- 1000 - 2500
- 2500 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 16500

2.3

Veerkrachtige, schone en inclusieve economie

De economie van 2050 is schoon, veerkrachtig, inclusief en internationaal georiënteerd. Dankzij de brede, gevarieerde basis en een aantal bijzondere clusters is er werk in alle categorieën van de arbeidsmarkt. In stadsharten en bij multimodale knooppunten komen levendige stadsomgevingen tot bloei, met een gemengd gebruik en veel nieuwe banen. Daarnaast kent de MRA bovenregionale clusters van bedrijvigheid en werkgelegenheid die zich niet of moeilijk met een stedelijke omgeving laten verenigen: de haveneconomie van het Noordzeekanaalgebied en Flevokust Haven, de omgeving van de luchthavens, moderne glastuinbouw en grootschalige logistiek.

Voor de kennis- en innovatie-economie die vooral in stedelijke en hoogstedelijke omgevingen een plek vindt, is de bereikbaarheid belangrijk, maar ook de leefkwaliteit. Een hoogwaardige stedelijke omgeving, een levendig cultureel klimaat en een aantrekkelijke landschappelijke omgeving dragen bij aan de internationale concurrentiekracht van de metropoolregio. Een andere vestigingsconditie is de arbeidsmarkt; de aanwezigheid van voldoende talent met opleidingen waar behoefte aan is. In de MRA zetten we in op een goede aansluiting van onderwijs op de arbeidsmarkt met oog voor de verschillende economische profielen die er binnen de MRA zijn. We streven een goede match na tussen waar de banen zijn voor bepaalde opleidingsniveaus en waar de

mensen wonen met die opleiding.

Gemengde woonwerkmilieus

Binnen de MRA concentreert de economische dynamiek zich met name in Amsterdam en in de Zuidflank. Een groot deel van de gemengde woonwerkgebieden zal ook in de toekomst in de Amsterdamse agglomeratie zijn geconcentreerd. Om meer spreiding van werk in de MRA mogelijk te maken, versterken we de vestigingsmilieus elders in de regio door ook daar in te zetten op gemengde woonwerkmilieus met een eigen onderscheidend profiel en een wenkend ontwikkelingsperspectief, in aansluiting op de historisch gegroeide economische karakteristiek. Een aantal steden heeft al een sterk economisch profiel. Zo is Hilversum mediastad, draait Aalsmeer om de sierteelt, scheepsbouw en logistiek, is Lelystad een logistieke en energiehub met een vliegveld voor zakenluchtvaart (dat klaar is voor doorgroei als vakantieluchthaven) en is Haarlem sterk in de creatieve en culturele sector. Met name voor Almere is dat economische profiel nog niet uitgekristalliseerd, vanwege de korte bestaansgeschiedenis. Hier moet aan worden gewerkt door te investeren in de groei van technisch onderwijs voor het ontwikkelen van een eigen economische kracht. Er ligt al een basis door de circulaire economie die een groeiende nichemarkt is in Almere, en waar de komende jaren meer op ingezet gaat worden. Door het profiel in deze richting uit te werken, ontstaan kansen in Almere om nog meer dan nu bij te dragen aan

de transitie voor energie en circulaire economie, en op die manier te profiteren van de economische groei die daarmee samenhangt.

Regionaal economische profielen zijn niet statisch. Ze vragen om een regelmatige actualisering op basis van trends en ontwikkelingen in de markt. De MRA is dit jaar gestart met het opstellen van economische profielen. De komende jaren wordt dat belangrijker. Ze zijn cruciaal voor het kwalitatief versterken van de regionale ontwikkeling, zodat optimaal kan worden geprofiteerd van de ontwikkeling van stadsharten en vestiging van bedrijven op nieuwe regionale groei locaties.

Productieve wijken

Een diverse en inclusieve economie die kansen biedt op werk voor iedereen, vraagt om ruimte voor de inpassing van productieve bedrijven in de stad. Dat geldt in het bijzonder bij transformatie van bedrijventerreinen. De komende decennia worden tal van stedelijke bedrijventerreinen getransformeerd tot gemengde woonwerkgebieden. Grootchalige woningbouw op bedrijventerreinen vergroot de sociaaleconomische opgave om in de stad voldoende ruimte te behouden voor werkgelegenheid, in het bijzonder voor praktisch geschoolden. Dat is een voorwaarde om te zorgen dat de reis tussen woon- en werkplaats voor praktisch geschoolden niet te lang of te kostbaar wordt. Het ontwikkelen van productieve wijken, waarin een deel van de bestaande bedrijven wordt gemengd met woningbouw, is een cruciale opgave voor een economisch evenwichtige metropool en kan bijdragen aan het economische profiel van het gebied of de deelregio. Dat vraagt om aandacht in regelgeving en bij gebiedsontwikkelingen, ook al omdat bedrijfsruimte voor kleinschalige maakbedrijven en stadsverzorgende

bedrijven (net als sociale woningbouw) niet vanzelf door marktpartijen wordt gerealiseerd.

Ongemengde bedrijventerreinen

Niet ieder bedrijf leent zich voor menging met woningbouw in 'productieve wijken'. Voor deze bedrijven, die wel belangrijk zijn voor de werkgelegenheid in de MRA, blijven ongemengde bedrijventerreinen nodig. Bij grootschalige transformatie van bedrijventerreinen ontstaat de noodzaak voor alternatieve vestigingslocaties. Tot 2040 heeft de MRA alle beschikbare harde en zachte plan capaciteit nodig om te voorzien in de behoefte aan bedrijventerreinen, zowel voor nieuwe bedrijven als bedrijven afkomstig van te transformeren terreinen. Die capaciteit is met name te vinden in de gemeenten Lelystad en Almere, ten noorden van het IJ en Purmerend/Volendam-Edam, en in de Zuidflank. Het is noodzakelijk om deze ruimte de komende 20 jaar voor deze twee doelen (nieuwe en te verplaatsen bedrijven) vast te houden, en deze toekomstige groei locaties voor het personeel uit de regio goed bereikbaar te maken.

Haven economie

In de overgang van een fossiele, lineaire economie naar een circulaire economie is een belangrijke rol weggelegd voor het haven gebied. Havens kunnen fungeren als doorvoerhaven van hoogwaardige producten, vestigingsplaats van hoogwaardige industrie en bedrijven, proeftuin voor nieuwe bedrijvigheid en als ecosysteem met interacterende bedrijven, kennisinstellingen en publieke partijen. Hier liggen kansen om nieuwe kennis te ontwikkelen, bedrijfsprocessen met elkaar te verbinden, maar ook om grondstoffen op te slaan en te bewerken voor hergebruik.

Ook in de energietransitie is een belangrijke rol weggelegd voor havens, vanwege de aanwezigheid van grote energievragers en de traditionele, maar eindigende doorvoerfunctie voor grondstoffen zoals kolen. Het Noordzeekanaal gebied ontwikkelt zich tot knooppunt van duurzame energie in de regio. De invulling van die functie is afhankelijk van nationale en regionale keuzes (uiteengezet in de paragraaf over het Noordzeekanaal gebied).

Het haven gebied is voor een blijvend sterke positie op het internationale toneel en voor zijn spilfunctie in de nationale economie niet meer alleen afhankelijk van volumes, maar juist ook van de duurzaamheid van de bedrijfsvoering en de innovaties die daarbij horen. De haven kan met zijn innoverend vermogen de transitie in de bredere regionale economie aanjagen.

De circulaire economie brengt, naast kennisgeoriënteerde bedrijvigheid, ook behoefte met zich mee aan bedrijven die materialen opslaan en bewerken voor hergebruik. De energietransitie vraagt om nieuwe voorzieningen in het energienet voor bijvoorbeeld opslag en conversie. Voor een deel zijn dat activiteiten waar milieucirkels aan verbonden zijn. We houden rekening met de mogelijkheid dat voorzieningen voor de circulaire economie en de traditionele economie gedurende enige tijd naast elkaar zullen bestaan, wat een tijdelijk extra ruimtebeslag tot gevolg heeft.

Transformaties van bedrijventerreinen naar gemengde stedelijke milieus zijn in beeld in het oostelijk deel van het Noordzeekanaal gebied, waar plannen in ontwikkeling zijn voor Haven-Stad en ZaanIJ (de Achtersluis polder en het Hembrug terrein), en in het westelijke deel waar plannen worden ontwikkeld voor de Spoorzone van Beverwijk.

Luchthaveneconomie

In absolute zin waren voor de coronapandemie de hoogste economische groeicijfers te vinden in de Zuidflank van de MRA. De aanwezigheid van Schiphol is, naast de Greenport Aalsmeer, een belangrijke motor voor deze werkgelegenheid. Het gaat om directe en indirecte arbeidsplaatsen, zowel voor praktisch, middelbaar als theoretisch geschoolden; te vinden op het luchthavencomplex, op bedrijventerreinen en in kantoor- en hotelomgevingen. Met Amsterdam is de Zuidflank het enige deel van de MRA waar het aantal arbeidsplaatsen groter is dan de beroepsbevolking, vooral onder praktisch en middelbaar opgeleiden.

Op MRA-niveau is het belangrijk om de kansen die hier liggen te behouden en te benutten, in het bijzonder voor praktisch en middelbaar geschoolde werkgelegenheid. Die banen moeten wel goed en betaalbaar bereikbaar zijn voor de werknemers. De groei van de woningbouw in de nabijheid loopt tegen beperkingen aan vanwege diezelfde aanwezigheid van Schiphol. Opgave hier is om de ontwikkelingsruimte die er wel is, optimaal te benutten. We zoeken naar maatwerkoplossingen in de ruimtelijke ontwikkeling en mogelijkheden via de herziening van het luchtruim. Daarnaast zoeken we naar goede oplossingen voor gebieden waar geen verstedelijking mogelijk of wenselijk is, maar waar wel kansen liggen om de bijdrage aan de leefkwaliteit in de omgeving te verbeteren. De aanpak van verrommelde glastuinbouwgebieden kan daar onderdeel van zijn. In de paragraaf Zuidflank is deze benadering verder uitgewerkt.

Datacenters

De digitale infrastructuur groeit en alles wijst erop dat deze groei zich doorzet. Conform de Nationale

Omgevingsvisie gaat voor hyperscale datacenters (die in bezit zijn van grote techbedrijven en alleen door hen worden gebruikt) de voorkeur uit naar locaties aan de randen van Nederland, maar voor andere datacenters liggen er mogelijkheden in de MRA. Daar worden wel voorwaarden aan verbonden over onder meer de energievoorziening, en het gebruik en het lozen van water. De MRA heeft een Datacenterstrategie in voorbereiding over onder meer de programmering en duurzaamheid.

Op drie locaties biedt de MRA vestigingsmogelijkheden voor datacenters die gebruik willen maken van hyperconnectiviteit, om extra digitale snelheid te kunnen aanbieden. Deze 'hyperconnectiviteitshubs' liggen in Haarlemmermeer (Schiphol) en Amsterdam (Science Park en Zuidoost). Het beleid is gericht op selectieve, geclusterde groei van deze hubs, en tegelijk lijkt in de markt behoefte te bestaan aan een vierde hub. Voor de locatie is een zoekgebied in beeld in Oosterwold, in de gemeenten Almere en Zeewolde. De gemeente Almere voert (in samenwerking met de gemeente Zeewolde) een locatieonderzoek uit naar de inpassingsmogelijkheden.

Veerkrachtige, schone en inclusieve economie

Ontwikkelrichting 2050



schaal 1:100.000



Legenda

1. Versterken van de polycentrische structuur MRA

- Multimodaal knooppunt
- Stadshart ontwikkeling
- Stadshart ontwikkeling regiohalte
- Kennis & Innovatieclusters

2. Circulaire en Energie as MRA

- Circulair
- Energie
- Data
- Milieucategorie
- 4
- 5 - 6

3. Ruimte voor bedrijvigheid in de MRA

- Productieve wijk
- Intensiveren
- Plan aanbod
- Strategische reservering
- Haven
- Strategische reservering haven
- Circulaire- en Energie-as
- Internationale Corridor

2.4

Sociaal sterke metropool

Een sociaal-maatschappelijk sterke metropoolregio is een metropoolregio zonder grote sociaaleconomische verschillen tussen gebieden, waar sprake is van kansengelijkheid en een hoge leefkwaliteit. De Metropoolregio Amsterdam heeft daar een traditie in die we ook in de toekomst willen doorzetten. Met de Verstedelijkingsstrategie willen we bereiken dat de kansen en beperkingen die het ruimtelijk systeem biedt aan individuen en groepen, eerlijk worden verdeeld over de bevolking. Dat betekent dat de magneetwerking van de MRA niet ten koste mag gaan van kwetsbaardere en minder kapitaalkrachtige groepen. Zij delen in de baten van de ruimtelijke ontwikkeling, zoals de economische kansen en de verbetering van de leefkwaliteit, en ontnemen daar zo mogelijk nieuwe kansen aan. Ze ondervinden geen extra hinder van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Op drie punten is via de Verstedelijkingsstrategie sociaal-maatschappelijke versterking wenselijk:

1. kansengelijkheid en het terugdringen van segregatie,
2. woonwerkbalans en het tegengaan van vervoersarmoede,
3. gezondheid als verstedelijkingsopgave.

Inzet op de versterking van de meerkernige structuur van de metropool en een samenhangende benadering van stad en landschap dragen hieraan bij, net als de duurzaamheid van de verstedelijking. Tegelijk is duidelijk

dat op deze punten nog een aantal uitdagingen en taakvraagstukken resteren. Om naar oplossingen toe te werken worden drie handelingsperspectieven geformuleerd.

Kansengelijkheid en het terugdringen van segregatie

- Belangrijkste uitdaging: tegengaan van kansengelijkheid vanwege armoedeproblematiek en (regionale) segregatie door het verbeteren van de sociale balans in de MRA en van de kansen van (bewoners in) de gebieden met een lage 'Sociaal-Economische Score'.
- Handelingsperspectief: o.a. afspraken over woningbouw, woonruimteverdeling, betaalbaarheid, brede armoedeaanpak, voorzieningenplanning, de economische ontwikkeling en bereikbaarheid van kwetsbare gebieden; stedelijke vernieuwing als onderdeel van metropolitane agenda.

Woonwerkbalans en het tegengaan van vervoersarmoede

- Belangrijkste uitdaging: zorgen voor een betere match tussen vraag en aanbod op de lokale en regionale arbeidsmarkt, om o.a. (vervoers)armoede, werknemerstekorten en onbenut potentieel tegen te gaan.
- Handelingsperspectief: o.a. afspraken over differentiëren in (programmering en locaties van) wonen, werken en bereikbaarheid, in samenhang met

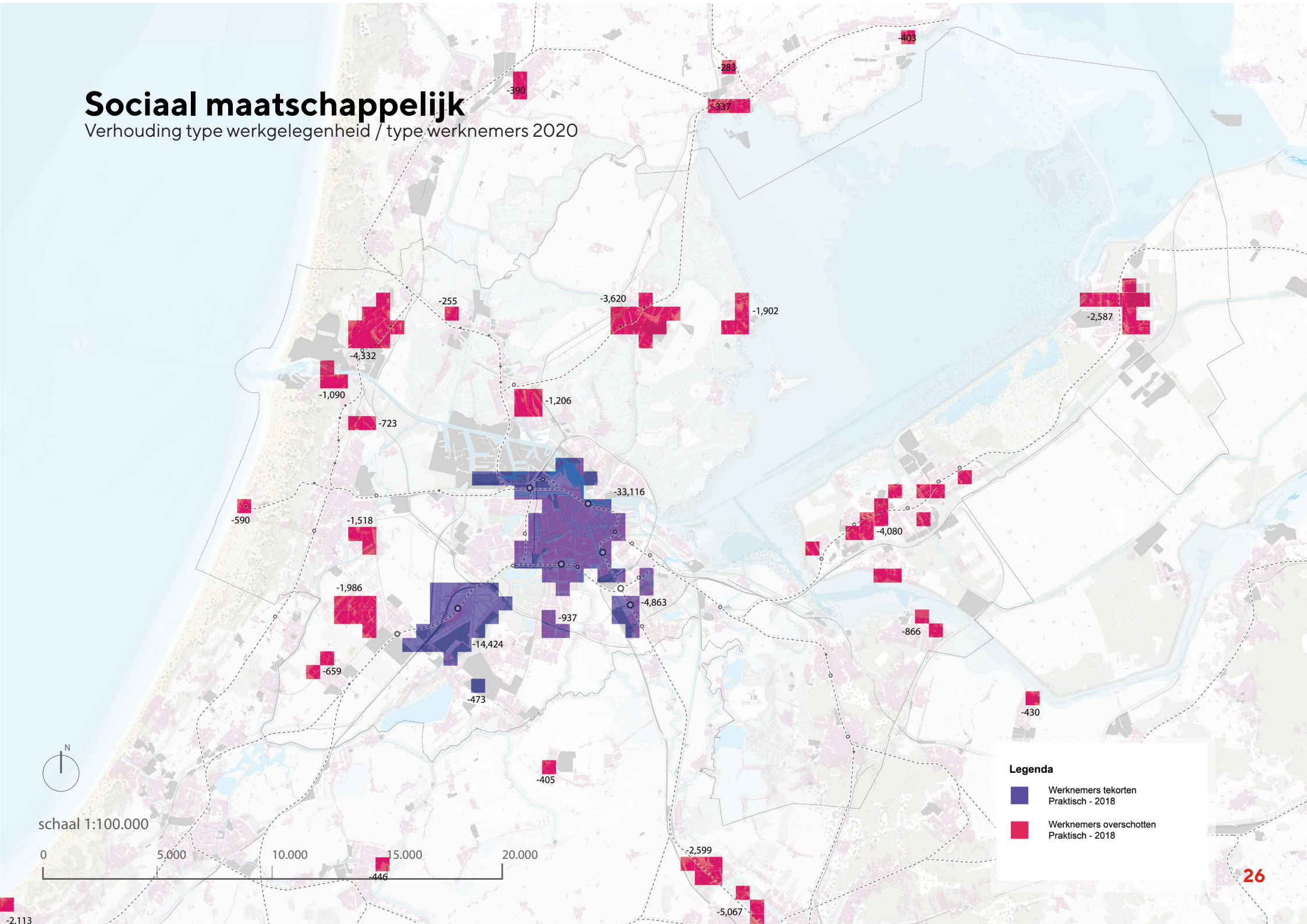
o.a. arbeidsmarktbeleid en vervoersarmoedebelid
om de bereikbaarheid van werk en arbeidsparticipatie
te vergroten.

Gezondheid als verstedelijkingsopgave

- Belangrijkste uitdaging: balans tussen enerzijds de onderlinge nabijheid van wonen, werken, mobiliteit, groen en anderzijds het verbeteren van de fysieke leefomgeving ter bevordering van volksgezondheid en om gebiedsgebonden gezondheidsachterstanden te verkleinen.
- Handelingsperspectief: o.a. locatiekeuzes wonen, werken, infrastructuur, energie, groen, maatregelen tegen verkeerslawaaï en fijnstof, investeren in vergroenen van de woonomgeving, verplaatsen van milieuhinderbronnen, en aanleggen van regionaal groen en fietsroutes voor woon-werkverkeer.

Sociaal maatschappelijk

Verhouding type werkgelegenheid / type werknemers 2020



Legenda

- Werknemers tekorten Praktisch - 2018
- Werknemers overschotten Praktisch - 2018

2.5

Duurzame metropool

In 2050 heeft de Metropoolregio zich heeft aangepast aan het veranderende klimaat en is het gebruik van eindige grondstoffen drastisch teruggebracht. Alleen als we nu forse stappen zetten, is een klimaatneutraal en klimaatbestendig Nederland met een volledig circulaire economie in 2050 een reëel perspectief. Daar zijn nationaal en internationaal afspraken over gemaakt, bijvoorbeeld in het Klimaatakkoord van Parijs en het daaropvolgende nationale Klimaatakkoord. Een duurzame ontwikkeling heeft betekenis voor alle vormen van ruimtegebruik en op alle schaalniveaus: van de individuele woning tot de internationale netwerken.

De keuze om woon- en werklocaties vooral binnenstedelijk te ontwikkelen, is ook een keuze voor duurzaamheid. Stedelijke verdichting nodigt inwoners en bezoekers van de regio uit om te kiezen voor schone en actieve vormen van vervoer, bevordert deelmobiliteit en beperkt het ruimtebeslag op het landschap. Maar ook binnen het stedelijk gebied zal de transitie naar een duurzame samenleving merkbaar zijn. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen worden duurzaam (circulair) gebouwd, zijn klimaatadaptief, natuurinclusief en energieneutraal (dus gasloos). En ook de bestaande bebouwing zal in die richting worden verduurzaamd.

Terugdringen uitstoot broeikasgassen

In het energiesysteem, de circulaire economie en de

mobiliteit liggen belangrijke sleutels om de uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen terug te dringen (zie hoofdstuk 3). Maar ook de landschapontwikkeling biedt kansen om de uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen terug te dringen. Bosaanleg biedt kansen omdat bomen CO₂ opslaan. Een andere lijn is het tegengaan van de bodemdaling in veenweidegebieden, een van de oorzaken van CO₂-emissies. De landbouw kan ook bijdragen aan de opslag van CO₂ in de grond, al is daar nog wel een behoorlijke transformatie voor nodig.

Het vasthouden van CO₂ is een van de beweegredenen achter de nationale Bossenstrategie. Het Rijk en de twaalf provincies hebben zich voorgenomen om 37.000 hectare nieuw bos aan te planten. Een deel daarvan kan goed in de MRA worden aangelegd, in landschapstypen die zich daarvoor lenen en waar bossen kunnen helpen om andere opgaven aan te pakken. Een voorbeeld is Park21 en mogelijk ook de Westeinderscheg. Het aanleggen van nieuwe bossen dient ook andere doelen dan het vasthouden van broeikasgassen. Het is belangrijk voor de recreatie en de biodiversiteit, het kan bijdragen aan de klimaatadaptiviteit, en de houtproductie kan worden gebruikt als duurzaam en hoogwaardig bouw materiaal.

De bodemdaling in veenweidegebieden (Waterland, Amstelscheg, Vechtstreek) is een gevolg van het oxideren van veen. Daarbij komen broeikasgassen vrij. Daling van

veenbodems heeft bovendien gevolgen voor onder meer het beheer van infrastructuur en voor de kwaliteit van houten funderingen. Het tempo waarin het veen oxideert heeft te maken met het grondwaterpeil. Naarmate de grond natter is, daalt de bodem trager. Het huidige peilbeheer in veel agrarische veenweidegebieden, waarbij slootwater wordt weggepompt om de bodem voldoende droog te houden voor agrarische productie, draagt bij aan het tempo van de bodemdaling. Aanpassing van dit peilregime is in veel van deze gebieden onontkoombaar. Een optie is om het grondwaterpeil structureel te verhogen. Dat heeft al gauw gevolgen voor het grondgebruik. Dat zou daarop afgestemd moeten worden, hetzij door een aangepaste agrarische bedrijfsvoering, hetzij door een keuze voor natuur of recreatie, of een combinatie van de drie. Technische oplossingen (zoals drukdrainage of onderwaterdrainage) zijn ook denkbaar, maar hebben ook specifieke effecten, bijvoorbeeld op de zoetwatervoorraad.

Welke oplossing voor welk gebied het meest in aanmerking komt, wordt uitgewerkt in integrale gebiedsprocessen met alle betrokken partijen, zoals in Laag-Holland. In deze integrale gebiedsprocessen wordt gezocht naar oplossingen die de bodemdaling tegengaan en op maatschappelijk draagvlak kunnen rekenen. Ook in de Amstelscheg werken gebiedspartijen samen aan een integraal Gebiedsperspectief, waarin dit onderwerp wordt meegenomen.

Transitie naar een circulaire MRA

Met de opgave om in 2050 volledig circulair te zijn, zullen stromen en kringlopen meer en meer de structuur van de regionale economie bepalen. Reststoffen van het ene bedrijf kunnen worden benut door een ander bedrijf, of door particulieren. Dat kan gaan om grondstoffen,

restwarmte, CO₂, afvalwater. De circulaire economie is een sterk innovatieve sector. Kennisontwikkeling en –toepassing zijn nauw verbonden. De MRA biedt met haar sterke kenniseconomie goede voorwaarden voor broedplaatsen, zowel in een stedelijke als in een industriële omgeving.

Havens hebben een centrale rol in de transitie naar een circulaire economie, die zich ontwikkelt tot een kernactiviteit in de haven economie. Ook op traditionele bedrijventerreinen rond wijken en steden zal de circulaire economie zich manifesteren, bijvoorbeeld voor het laden en lossen van afval en grondstoffen en de voorscheiding, en in wijken is bedrijfsruimte noodzakelijk voor lokale ambachten, herstelbedrijven en eventuele voorscheiding van materialen. Deze opgave vraagt zowel fysieke als milieuruimte en is niet in alle gevallen combineerbaar met milieugevoelige functies.

In de agrarische sector neemt de circulaire economie de vorm aan van kringlooplandbouw. Dat zijn vormen van landbouw waarbij zo min mogelijk afval vrijkomt, de uitstoot van schadelijke stoffen zo klein mogelijk is en grondstoffen en eindproducten met zo min mogelijk verliezen worden benut. De bodem wordt duurzaam beheerd. Kringlooplandbouw is ook een natuur- en landschapsinclusieve landbouw die bijdraagt aan het behoud en vergroten van de biodiversiteit. In de MRA worden proeftuinen voor kringlooplandbouw ingericht – Laag Holland, de Amstelscheg en Flevoland komen daar bijvoorbeeld voor in aanmerking. In Lelystad is in samenwerking met het ministerie van LNV de Boerderij van de Toekomst opgezet. Daarnaast is Flevoland een van de vijf experimenteelgebieden Kringlooplandbouw in Nederland.

Klimaatbestendige en waterrobuuste metropoolregio

Als gevolg van de klimaatverandering moeten we rekening houden met een grotere toevloed van water via de rivieren, een stijgende zeespiegel, extreme buien, maar ook perioden van hitte en extreme droogte. Dat maakt klimaatadaptatie steeds belangrijker voor de keuzes in het ruimtelijk domein. Het vraagt van de regio een klimaatbestendige en waterrobuuste ontwikkeling die het mogelijk maakt om snel en adequaat in te grijpen in geval van dreigende wateroverlast of waterschaarste en die de gevolgen van zo'n crisis beperkt. Het vraagt daarnaast om een inrichting van stedelijk gebied die het 'hitte-eiland'-effect tempert. Hitte vormt een steeds groter gezondheidsrisico, vooral in de stad. Bij een hittegolf ontstaan temperatuurverschillen tot wel acht graden tussen verstedelijkt en landelijk gebied.

Klimaatbestendig en waterrobuust zijn in 2050 betekent ook voorbereid zijn op het klimaat van de vijftig jaar erop. Ruimtelijke ontwikkelingen van nu krijgen gedurende hun levensduur te maken met een wezenlijk ander klimaat. Waarbij de klimaatverandering in de tweede helft van deze eeuw waarschijnlijk zal accelereren. Dat maakt de urgentie om klimaatbestendig en waterrobuust te zijn des te groter. En het betekent ook dat er steeds kortere tijd zal zijn om keuzes te maken, ontwikkelingen voor te bereiden en maatregelen uit te voeren. Wachten met klimaatadaptatieve maatregelen leidt ertoe dat we over enkele jaren de ruimtelijke inrichting en het watersysteem in veel landelijke en stedelijke gebieden opnieuw moeten aanpassen, willen we ze leefbaar houden en mogelijke schade beperken. In gebieden met veel economische waarde, waar veel mensen wonen en werken, is dat ingewikkeld en kostbaar. Enkele jaren voor je uitschuiven of alleen rekenen met mogelijke scenario's

tot 2050 resulteert al snel in miljarden euro's aan extra investeringen in de ruimtelijke inrichting van met name stedelijk gebied en in het watersysteem. Kortom: hoe eerder we beginnen met aanpassen, hoe lager de totale kosten. Dat betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen ook op korte termijn moeten worden getoetst aan alle scenario's voor de lange termijn. Daarbij moeten we nu al de gehele levensduur van de fysieke omgeving meenemen en kijken naar de verre horizon van 2100.

Een regio die klimaatadaptief is, is een regio waar:

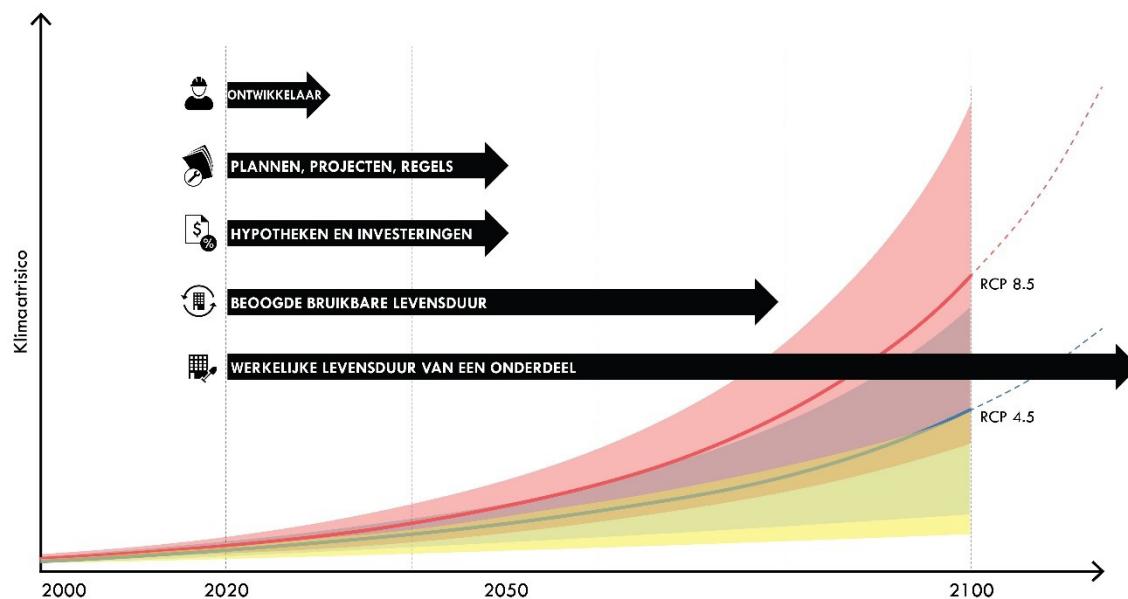
- risico's van overstroming beperkt zijn,
- voldoende ruimte is voor waterberging, ook in periodes van hevige neerslag of grote toevoer,
- voldoende drinkwater, grondwater en zoetwater beschikbaar is, ook in tijden van droogte,

- in stedelijke gebieden voldoende verkoelingsmogelijkheden zijn bij extreme hitte.

De eerste drie punten bevinden zich op het raakvlak van de ruimtelijke inrichting en het watersysteem. Maatregelen in de waterinfrastructuur alleen zijn niet voldoende om de knelpunten op te lossen. Er is meer ruimte nodig voor een natuurlijk waterbeheer, naast het technische watermanagement, op alle schaalniveaus – van de straat tot het nationale watersysteem. De toenemende behoefte aan water moet worden teruggedrongen en de beschikbaarheid van water voor nieuwe functies die veel water nodig hebben, spreekt niet overal meer vanzelf. Bij keuzes in het ruimtegebruik en in de inrichting van ontwikkelingsgebieden moet daarop worden ingespeeld.

Het vierde punt, reductie van hittestress, raakt de leefbaarheid. Het werkt door in de inrichting van nieuwe en bestaande stedelijke gebieden, in het bijzonder bij stedelijke verdichtingsprojecten. Voorbeelden van verkoelende maatregelen zijn het creëren van meer schaduw in de stad en meer ruimte voor groen en bewegend water, zowel in het openbaar domein (parken, plantsoenen, groenstroken) als in het private domein (inwoners en bedrijven stimuleren om daken of verharde tuinen te vergroenen). Op een groter schaalniveau kunnen stedenbouwkundige keuzes helpen om verkoelende wind uit het buitengebied diep de stad in te laten waaien.

Een klimaatadaptieve regio met een waterrobuuste inrichting levert nieuwe kansen op. Het landschap en de openbare ruimte in de stad kunnen er aantrekkelijker en in veel opzichten waardevoller mee worden. Denk aan de landschapsbeleving, gezondheidseffecten, de recreatieve kwaliteit, economische kansen, maar zeker ook aan de biodiversiteit, natuurkwaliteit en thermische energie vanuit oppervlaktewater en afvalwater.



2.6

Waardevol landschap dat de metropool verbindt

De landschappelijke variatie is een unieke, onderscheidende kwaliteit van de MRA. De metropoolregio beschikt over cultuur- en natuurlandschappen, oude en nieuwe landschappen, en natte landschappen in de vorm van plassen, meren en grote wateren zoals het IJmeer-Markermeer en de zee. Samen vormen zij één doorgaande groenblauwe structuur; het landschappelijk raamwerk van de MRA.

Het sterke landschap van de MRA versterkt de steden en draagt bij aan de identiteit van het gebied, is een drager van cultuurhistorische waarden, biedt ontspanning, is productief als landbouwareaal en herbergt een grote biodiversiteit. Het sterke landschap functioneert bovendien als leverancier van een aantal groenblauwe diensten die essentieel zijn voor een hoge leefkwaliteit in de metropoolregio, zoals schone lucht, voedsel, drinkwater, waterbuffering, verkoeling, energie en de mentale gezondheid die verbonden is aan een groene leefomgeving.

Hoewel in het spraakgebruik vaak een onderscheid wordt gemaakt tussen stad en land, is die grens niet zo hard. Integendeel: landschappelijke structuren zetten zich door in de stad, soms verscholen en soms uitgesproken. Verschillende functies van het landschap (zoals natuur, recreatie, water) kennen haarvaten al in de woonbuurt.

Stuk voor stuk vragen de landschappelijke waarden en groenblauwe diensten aandacht en onderhoud, willen we ze op de lange duur kunnen handhaven en versterken. Dat geldt des te nadrukkelijker in het licht van de economische en demografische groei. Het behoud van de doorgaande landschappelijke structuur, en de ontwikkeling van de landschapseenheden die daar deel van uitmaken, hebben een cruciale rol in het borgen van een goede leefkwaliteit voor iedereen in deze groeiende metropoolregio.

In de landschapsontwikkeling van de MRA maken we onderscheid in vijf pijlers:

1. behoud en versterking van bijzondere landschappelijke waarden,
2. landschappelijke versterking,
3. landschappelijke verbindingen,
4. landschapsinclusieve ontwikkeling,
5. beleving van het landschap.

1 - Bijzondere waarden

Een aantal gebieden binnen de MRA kennen bijzondere natuur- of erfgoedwaarden, of hebben een belangrijke functie als recreatiegebied. De grootste concentraties van natuurwaarden zijn te vinden in de gebieden die behoren tot het Natuurnetwerk Nederland, waartoe ook de natuurgebieden behoren die vallen onder het

beschermde Europese netwerk Natura 2000. Twee gebieden hebben het predicaat 'Nationaal Park': Zuid-Kennemerland en Nieuw Land. Erfgoedwaarden zijn in het bijzonder aanwezig in de drie Unesco-werelderfgoederen in de MRA. Naast de grachtengordel van Amsterdam zijn dat de landschappelijke werelderfgoederen van de Beemster en de Stelling van Amsterdam. De laatste wordt in de zomer van 2021 mogelijk uitgebreid met de Nieuwe Hollandse Waterlinie tot het werelderfgoed Hollandse Waterlinies. Andere landschappen met bijzondere cultuurhistorische waarden zijn in Noord-Holland de 'bijzondere provinciale landschappen'.

Ook de open en weidse landbouwgebieden zijn een belangrijk onderdeel van de cultuur en historie van de regio, maar deze zijn niet altijd beschermd. Om deze karakteristieke landschappen te behouden, moet geschikte landbouwgrond behouden blijven. Goede landbouwgronden blijven bovendien noodzakelijk voor de voedselvoorziening; ook voor de transitieopgave naar kringlooplandbouw, de productie van duurzaam streekvoedsel en het verkorten van de voedselketen. Bij afwegingen over ruimteclaims in het landschap moet het behoud van goede landbouwgronden daarom altijd een criterium zijn.

In de gebieden met bijzondere waarden kunnen maatregelen nodig zijn om de landschappelijke hoofdfunctie of kernwaarde (voor natuur, recreatie, cultuurhistorie en landbouw) te behouden of te versterken.

2 - Landschappelijke versterking

Het landschap is voortdurend in beweging en in een aantal gebieden kondigt de verandering zich al aan. Dat gaat lang niet alleen om verstedelijking in de beperkte

zin van het woord: de bouw van stedelijke en industriële functies en infrastructuur. In veel andere gebieden wordt de ontwikkeling aangejaagd door een andere factor. Dat kan de behoefte aan verbetering van de leefkwaliteit van de omgeving zijn, bijvoorbeeld in gebieden met tekorten aan groen in de woonomgeving of direct bij de kernen (zoals het oosten van Haarlemmermeer en de Westeinderscheg), Meer specifiek kan de opvang van de groeiende recreatieve druk een aanleiding zijn. Dat speelt bijvoorbeeld in de scheggen rond Amsterdam en in natuur- en landbouwgebieden rondom de steden van de MRA. Het kan ook om duurzaamheidsambities gaan: het beperken van de bodemdaling in veenweidegebieden of de aanleg van nieuwe bossen. De noodzaak om tot een waterrobuuste, klimaatadaptieve inrichting te komen kan landschappelijke versterking aanjagen in gebieden die met verdroging of verzilting te maken hebben en ook natuurontwikkeling geeft kans op landschappelijke versterking. In de Zuidflank is de noodzakelijke sanering van verouderde glastuinbouwgebieden een directe aanleiding. Vaak is in één gebied meer dan één opgave aan de orde.

Ambitie is dat het landschap daar steeds sterker uitkomt; dat functionele ingrepen in het landschap steeds ook de beleving vergroten, en andersom, dat ingrepen om de landschappelijke beleving te vergroten ook andere doelen dienen.

3 - Landschappelijke verbindingen

Eigen aan de MRA is niet alleen de diversiteit aan landschappen, maar ook de aaneengesloten groenblauwe structuur. De steden en dorpen liggen in het landschap – daarin onderscheidt de MRA zich van andere metropolitane gebieden in de wereld. Juist omdat de landschappen verbonden zijn, kunnen ze hun bijdrage

leveren aan de leefkwaliteit en menselijke maat in de MRA. Dat maakt de landschappelijke verbindingen belangrijk, ook buiten de ecologische verbindingen die zijn opgenomen in het Natuurnetwerk Nederland. De beoogde landschappelijke verbindingen versterken zowel de recreatieve mogelijkheden voor bewoners en bezoekers, als de biodiversiteit en de vitaliteit van de natuur. Als ze historische lijnen of structuren volgen, zoals het Oer-IJ, de Stelling van Amsterdam, ondersteunen ze ook de cultuurhistorische waarde van het landschap. Veel verbindingen moeten worden verbeterd om goed te functioneren. Ze hebben niet altijd een inrichting die bij de verbindende functie past en er moeten barrières worden genomen, vooral van grote infrastructuur.

4 - Landschapsinclusieve ontwikkeling

De groei in de MRA brengt ook ingrepen met zich mee die zich moeilijk laten combineren met de beleving van het landschap. Die spanning bestaat vooral bij nieuwe verkeersinfrastructuur en uitbreidingen van het energienetwerk (zoals leidingen en opwekking) en bij bedrijventerreinen en nieuwe woonwijken. Het ontwikkelprincipe van een 'landschapsinclusieve ontwikkeling' betekent dat als voor zo'n ingreep wordt gekozen, de landschappelijke kwaliteit deel uitmaakt van de afweging en zo mogelijk geïntegreerd wordt in de oplossing. Dat gaat verder dan een zorgvuldige inpassing; het betekent ook dat parallel of anticiperend wordt geïnvesteerd in compensatie van de verloren gegane waarden, op of direct rondom de locatie of het tracé.

In een aantal gebieden leidt de ruimtedruk van infrastructuur en/of stedelijke en economische functies tot een keuzesituatie die zich niet of niet eenvoudig met het ontwikkelprincipe van een landschapsinclusieve ontwikkeling laat oplossen. De ruimtedruk in het

Noordzeekanaalgebied is daar een voorbeeld van. Op locaties waar infrastructuur en/of stedelijke en economische ontwikkeling noodzakelijk wordt bevonden, en landschappelijke waarden daar niet zonder netto kwaliteitsverlies in geïntegreerd kunnen worden, krijgt het ontwikkel- en inrichtingsprincipe van een 'ruimhartige compensatie' invulling op grotere afstand. Dat laat de noodzaak van een goede landschappelijke inpassing onverlet.

5 - Beleving van het landschap

Dankzij de meerkernige stedelijke structuur van de MRA is het landschap nooit ver weg. Een van de ontwikkelprincipes in de Verstedelijkingsstrategie luidt dat vanaf iedere woning binnen vijftien minuten fietsen een aantrekkelijk landschap bereikbaar is. Zo levert het landschap een belangrijke bijdrage aan de leefkwaliteit en de menselijke maat. Of het nu is om stil te genieten van de natuur of om een festival te bezoeken, om een rondje te sporten of een dag op het water door te brengen. De behoefte aan recreatie in landschap nabij de steden groeit als de steden drukker worden. Dat maakt aandacht voor beleving, de recreatieve functie, toegankelijkheid en stad-landverbindingen (de scheggen en stadsranden) op zijn plaats bij ruimtelijke ingrepen die invloed hebben op het landschap.

Aan de basis van de landschapsbeleving staat een uit te bouwen MRA-dekkende recreatieve structuur. Die begint idealiter bij de voordeur, loopt via groenzones in de stad naar stadsparken en via aantrekkelijke stad-landverbindingen naar het buitengebied. Cultuurhistorische structuren kunnen hier een belangrijke rol in spelen, zoals de rivieren, waterlopen en dijken, de Stelling van Amsterdam, et cetera. Onderdelen zijn zowel landschapsparken als goede routestructuren en spreiding van bestemmingen.

Om te komen tot een MRA-dekkende recreatieve structuur van goede kwaliteit, die berekend is op de verwachte bevolkingsgroei van de MRA, is een schaa sprong nodig in het recreatieve netwerk. Dat vraagt om een drievoudige aanpak:

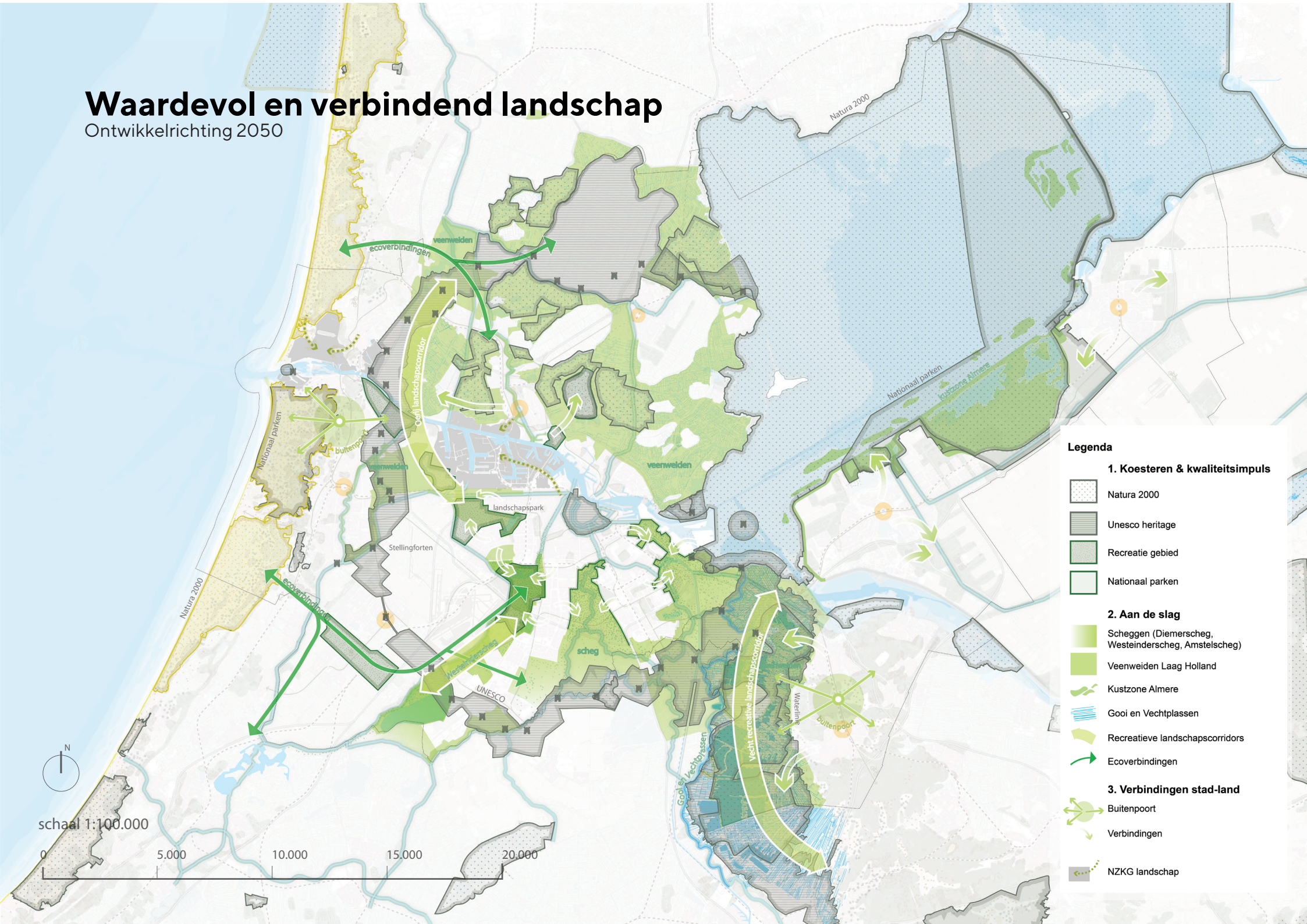
1. Versterking van de bestaande recreatieve structuur (waar deze sleets is en/of schakels mist). Verantwoordelijkheden voor recreatieve voorzieningen die niet onder een recreatieschap vallen, zijn versnipperd over een groot aantal organisaties en een adequaat en helder financieel kader ontbreekt. Deze situatie leidt tot achterstanden in het beheer en ontbrekende schakels in het netwerk. De opgave is niet alleen om deze knelpunten in de huidige recreatieve structuur te verhelpen, maar ook om toe te werken naar een beter systeem om het beheer te bekostigen.
2. Het doorontwikkelen van de bestaande recreatieve structuur. Dit behelst onder meer de lopende ontwikkeling van landschapsparken (zoals Park 21 in Haarlemmermeer en de Noorder IJplas tussen Amsterdam en Zaandam), de doorontwikkeling van Spaarnwoude en de lopende ontwikkeling van gebieden rondom de natuurkernen van Nationale Parken Zuid-Kennemerland en Nieuw Land, die de natuur beleefbaar en toegankelijk moeten maken zonder de ecologische waarde van de natuurkernen zelf aan te tasten. Bij het doorontwikkelen vragen vooral stadsranden en groene verbindingen in de stad aandacht, zeker waar de recreatieve druk hoog is. Onderdeel van het 'doorontwikkelen' is ook het op orde houden dan wel verbeteren van de bereikbaarheid. Sommige gebieden kennen een hoge recreatiedruk en het verkeer erheen zorgt op topdagen voor congestie. Om de bereikbaarheid per

openbaar vervoer te verbeteren, wordt het concept van de 'buitenpoorten' doorontwikkeld. Dit zijn halteplaatsen die direct toegang bieden tot recreatie- en natuurgebieden. De eerste pilot is afgerond (Santpoort-Noord) en vier nieuwe potentiële buitenpoorten worden onderzocht (Bussum-Zuid, Wormerveer, Haarlem-Spaarnwoude en Castricum).

3. Het anticiperen op de toekomstige groei en de recreatieve behoefte van de bewoners. Hierin hebben de gebieden die hierboven zijn benoemd voor 'landschappelijke versterking' en 'landschappelijke verbindingen' een belangrijke rol. Hier liggen de beste kansen om de aantrekkelijkheid en capaciteit voor recreatief bezoek te vergroten, respectievelijk het recreatieve netwerk uit te breiden.

Waardevol en verbindend landschap

Ontwikkelrichting 2050



Legenda

1. Koesteren & kwaliteitsimpuls

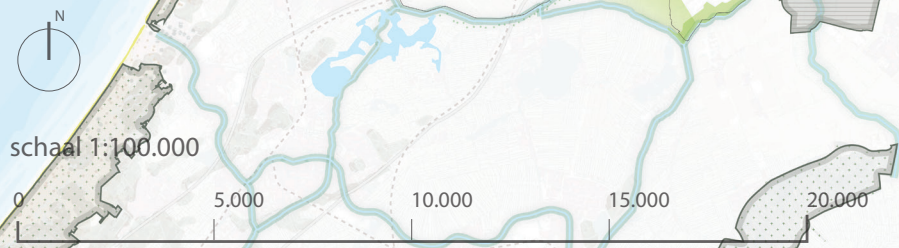
- Natura 2000
- Unesco heritage
- Recreatie gebied
- Nationaal parken

2. Aan de slag

- Scheggen (Diemerscheg, Westeinderscheg, Amstelscheg)
- Veenweiden Laag Holland
- Kustzone Almere
- Gooi en Vechtplassen
- Recreatieve landschapscorridors
- Ecoverbindingen

3. Verbindingen stad-land

- Buitenpoort
- Verbindingen
- NZKG landschap



3. Toekomstbestendige systemen

3.1

Water

Voldoende water met goede kwaliteit, veilig en voorbereid op de toekomst

Tot dusver slagen we erin om het watersysteem met technische middelen aan te passen aan het bestaande of gewenste grondgebruik, verzekerd te blijven van voldoende zoetwater, én watersnood en substantiële wateroverlast te voorkomen. Maar we de druk op het watersysteem loopt op. Klimaatverandering vraagt een klimaatadaptieve en waterrobuuste ruimtelijke inrichting. Naast de klimaatverandering zorgen ook ruimtelijk-economische ontwikkelingen voor toenemende druk op het watersysteem. Stedelijke en economische ontwikkeling hebben een toenemende vraag naar water tot gevolg, waar niet zonder meer in voorzien kan worden. Het beïnvloedt ook de belasting van het watersysteem, bijvoorbeeld doordat extra verharding bij extreme buien leidt tot een grotere waterafvoer. Dit vergroot de opgave om wateroverlast, watertekort en verzilting tegen te gaan. Bovendien staan we voor de opgave om de waterkwaliteit structureel te verbeteren.

De ambitie is om ervoor te zorgen dat de MRA op zo'n manier wordt ontwikkeld, dat er geen onvoorziene, nadelige effecten (afwenteling) ontstaan voor het watersysteem en de klimaatbestendigheid van de regio. Dit betekent onder meer dat we streven naar een MRA waarbij de wijze van bouwen (op niveau van woningen, wijken en regio) niet tot extra belasting van het watersysteem leidt. Of, als dat niet mogelijk is, een oplossing voor het watersysteem waarbij de

consequenties (kosten, planning, ruimte) expliciet worden meegenomen in de businesscase van de verstedelijking.

Waterrobuuste inrichting

Voor een waterrobuuste inrichting is een betere wisselwerking tussen ruimtegebruik en watersysteem noodzakelijk. Dat betekent:

1. De bekende drieslag in het waterbeleid van vasthouden, bergen en afvoeren strikter toepassen. Waarbij meer dan in het verleden de grootste nadruk ligt op vasthouden, vasthouden en nog eens vasthouden, in groen, op alle schalen en in alle gebieden. Op daken, percelen, straten, wijken, polders; lokaal in sloten, in het regionale watersysteem en aan en in het hoofdwatersysteem.
2. De beschikbaarheid van water sturender laten zijn voor de situering van functies die veel water nodig hebben, zoals datacenters, waterstoffabrieken maar ook agrarische bedrijvigheid. Zeker in periodes van droogte is zoetwater niet overal onbeperkt beschikbaar. Het gebruik van drinkwater is geen alternatief voor functies die deze waterkwaliteit niet per se nodig hebben. Water van drinkwaterkwaliteit is schaars en wordt alleen gebruikt als dat noodzakelijk is of als er geen alternatief voorhanden is.

3. Nieuwe ontwikkelingen zodanig vormgeven dat de gevolgen van wateroverlast door regen, mogelijke overstromingen en zeespiegelstijging zoveel mogelijk beperkt blijven. Vitale en kwetsbare functies worden bij voorkeur niet op plekken ontwikkeld waar sprake is van een hoog plaatselijk risico, ofwel worden voldoende robuust aangelegd. Bij ontwikkelingen in kwetsbare gebieden is voldoende aandacht voor calamiteitenbeheersing, bijvoorbeeld door rekening te houden met evacuateroutes en bereikbare veilige plekken in de buurt. Bij nieuwbouw is dat relatief eenvoudig, in bestaande woon- en werkgebieden is dat uitdagender. Een oplossing is om om bestaand stedelijk gebied en nieuwe ontwikkelingen in samenhang aan te pakken.

Verbeteren van de waterkwaliteit

Een goede kwaliteit van het water is belangrijk voor de natuur, maar ook voor de leefbaarheid en de volksgezondheid. Op dit moment worden de normen van de Kaderrichtlijn Water op veel plaatsen niet gehaald. Verstedelijking en klimaatverandering (met bijbehorende droogte en verzilting) kunnen leiden tot een verdere vermindering van de waterkwaliteit. De waterkwaliteit hoeft niet overal hetzelfde te zijn. Van belang is dat er in het watersysteem een ordening ontstaat van schoon naar minder schoon water en van zilt naar zoet water, en dat deze ordening is afgestemd met het bestaande en verwachte ruimtegebruik. De behoefte aan zoet water neemt bijvoorbeeld af als het grondgebruik in verziltende gebieden op die verzilting wordt afgestemd. In combinatie met de opgave om de bodemdaling tegen te gaan, vraagt dat van agrariërs om na te denken over andere teelten of om een ander grondgebruik. De inrichting van de stad kan bijdragen aan de waterkwaliteit door plekken met een hoge gebruiksdruk in en naast het water (denk aan

steigers, vaarroutes, drijvende objecten) af te wisselen met rustige natuurvriendelijke plekken in en op het water. Maar ook het bouwrijp maken zonder drainage op klei- en veengronden bevordert de waterkwaliteit.

De waterkwaliteit van het Noordzeekanaal wordt beïnvloed door indringing van zout water via de zeesluizen. De toenemende droogte kan het zoutgehalte verder doen toenemen. Enige mate van verzilting is geen bewaar en zelfs wenselijk voor natuurwaarden langs de oevers. Teveel verzilting is echter schadelijk, voor het drinkwater, de landbouw, de natuur, maar ook voor de industrie (die het water gebruikt als koel- en/of proceswater). Om een teveel aan zoutwatertoevoer te voorkomen, wordt bij de zeesluizen een constructie gebouwd voor 'selectieve onttrekking', waardoor een deel van het zoute water weer terugstroomt naar zee. Verdere ontwikkeling van de havenconomie kan leiden tot meer scheepvaartverkeer, en daardoor een grotere zoutindringing. Deze verzilting kan via de Oranjesluizen ook de waterkwaliteit van Markermeer-IJmeer beïnvloeden, zeker als een toename van de binnenvaart op die route tot meer schutbewegingen leidt. De omvang van dit effect is onbekend en moet worden onderzocht. Daaruit zal moeten blijken of het een potentieel knelpunt is en wat eraan gedaan kan worden, en of technische middelen zoals de selectieve onttrekking een afdoende oplossing vormen.

Integrale systeemvisie

Rijk en regio stellen een integrale systeemvisie op voor een waterrobuuste en klimaatbestendige regio. Deze systeemvisie geeft onder meer aan hoe en waar de ruimtelijke ordening rekening moet houden met ruimte voor vasthouden, bergen en afvoeren van water, de effecten van zeespiegelstijging en klimaatverandering

op mogelijke locatiekeuzes, het openhouden van verschillende toekomstscenario's (adaptatiepaden) in de ruimtelijke inrichting, en de afweging of bepaalde gebruiksfuncties op lange termijn nog kunnen worden gefaciliteerd. Daarnaast wordt gekeken naar ruimtelijke en economische effecten én welke randvoorwaarden de ruimtelijke en economische ontwikkeling stelt aan het watersysteem, welke koppelingsmogelijkheden er zijn en welke potenties. De systeemvisie wordt opgesteld in samenhang met programma's als 'Toekomstbestendig watersysteem Amsterdam Rijnkanaal-Noordzeekanaal' en de Deltaprogramma's.

Acties waterrobuuste inrichting en klimaatadaptatie

Om te komen tot een waterrobuuste inrichting en een klimaatadaptieve ontwikkeling worden (naast bovenstaande integrale systeemvisie) de volgende acties uitgewerkt:

- Bij (binnen)stedelijke ontwikkelingen wordt de inrichting van het stedelijk gebied zodanig ontworpen, dat er voldoende ruimte is om water vast te houden op het niveau van het perceel, de straat en de wijk. Daarnaast wordt er voldoende rekening gehouden met het voorkomen van hittestress in het stedelijk gebied. Zo kan meer ruimte voor groen positieve effecten hebben op zowel hittestress als benut worden voor water vasthouden.
- Bij alle nieuwe ontwikkelingen inzetten op klimaatrobuuste ontwikkelingen en gevolgbeperking (waaronder ruimte voor verticale evacuatiemogelijkheden op gebieds- of perceelniveau). Essentieel daarbij is dat vooruitlopend op nieuwe gebiedsontwikkelingen alvast wordt voorgesorteerd door het vroegtijdig nemen van klimaatadaptieve en watergerelateerde maatregelen (bijvoorbeeld Almere Pampus nu

al reliëf en natuurontwikkeling aanbrengen, dit ondersteunt klimaatadaptieve ontwikkeling en de ecologische structuur).

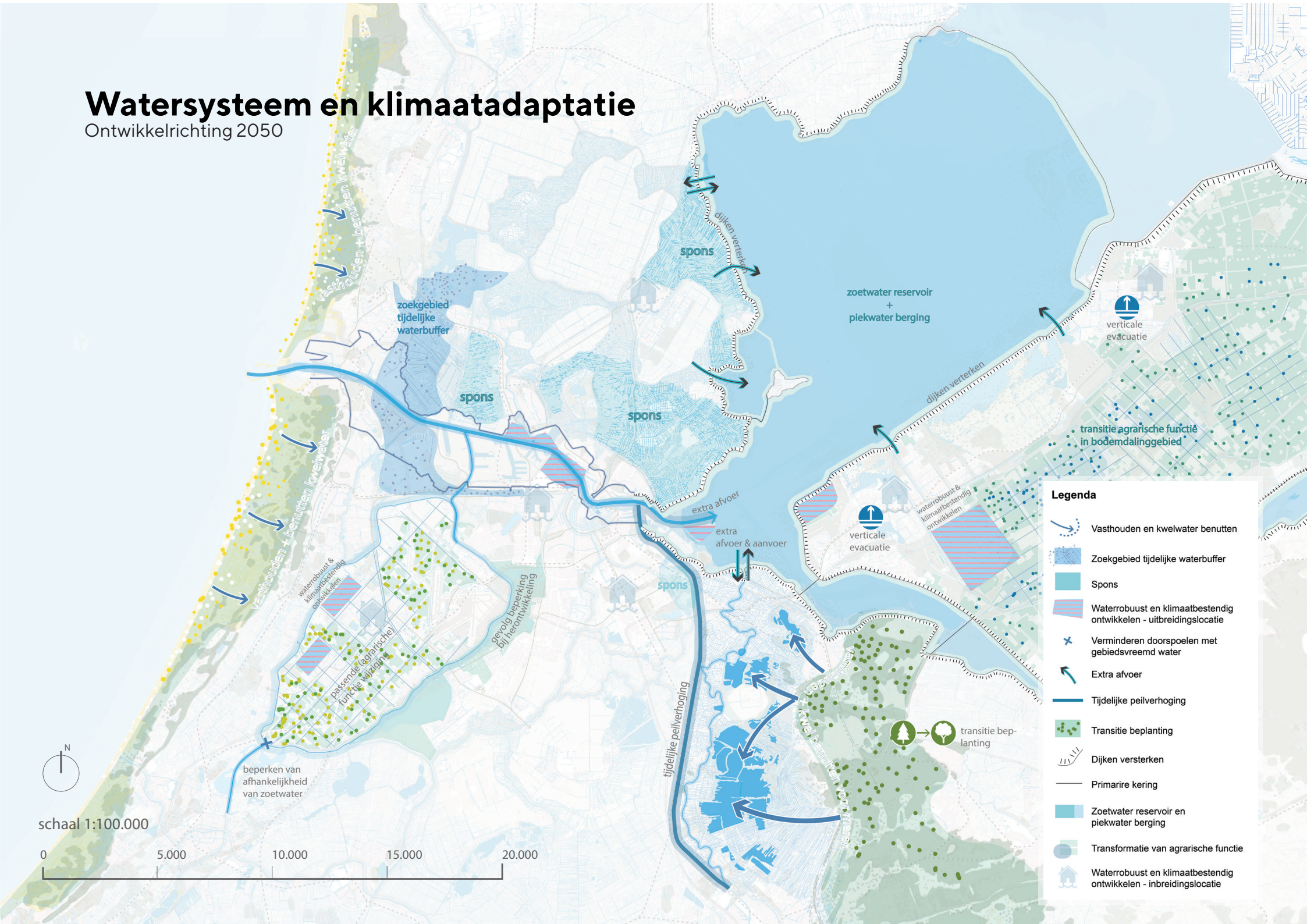
- Voor het klimaatbestendig en waterrobuust aanleggen van vitale en kwetsbare infrastructuur maken Rijk en regio afspraken over de rol die beide pakken richting de verschillende sectoren waar zij verantwoordelijk voor zijn (bijv. energie en data).
- Rijk en regio werken in Gooi en Vechtstreek een integrale aanpak uit voor een waterrobuuste inrichting (zie de paragraaf Gooi en Vechtstreek in hoofdstuk 4).
- Rijk en regio starten een onderzoek naar tijdelijke waterbufferlocaties nabij het hoofdwatersysteem (Noordzeekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal) met als zoekgebieden Oer-IJ en bij de Gooi en Vechtstreek. Dit is in aanvulling op het nieuwe noodoverloopgebied in De Ronde Hoep en de tijdelijke waterberging in de zuidpunt van Haarlemmermeer, waartoe al besloten is. Tijdelijke waterbufferlocaties moeten, afhankelijk van de inrichting, deels samenvallen met andere functies in deze gebieden zoals natuur, recreatie en energie.
- In de duinen en de binnenduinstrand wordt ruimte gezocht om schoon kwelwater in het gebied vast te houden en beter te benutten, met mogelijk beperking of aanpassing van agrarische functies tot gevolg.

De volgende acties worden geagendeerd op andere tafels om klimaatadaptieve verstedelijking in de MRA mogelijk te maken:

- Bij de integrale gebiedsprocessen om de bodemdaling in veenweidegebieden te beperken, agenderen van het tegengaan van fragmentatie in peilvakken (voor zover daar sprake van is). Deze fragmentatie zorgt ervoor dat het waterbeheer steeds complexer en kostbaarder wordt.
- Voor de gebruiksfunctie in de droogmakerijen Haarlemmermeer en Flevoland in overleg met zittende gebruikers een transitie inzetten naar functieverandering passend bij de gebiedseigen waterkwaliteit en grondwaterstanden, zodanig dat er minder water hoeft te worden ingelaten voor doorspoeling met zoetwater. (o.a. agenderen bij Deltaprogramma Zoet Water)
- Onderzoek naar de mogelijkheden om het huidige hoofdwatersysteem in te zetten voor het vasthouden van water; waarbij gedacht kan worden aan het benutten van de ruimte in het Amsterdam-Rijnkanaal (via het incidenteel accepteren van hogere peilen bij een dreigende calamiteit), en een grotere functie van het Markermeer en IJmeer als buffer voor waterbeschikbaarheid (ten behoeve van zoetwater- en drinkwatervoorziening, mogelijk ook voor regio Gooi en Vecht) en voor de piekwaterberging. Dit vraagt om een grotere aan- en afvoercapaciteit richting het Markermeer, waarvoor de gemaalcapaciteit bij omgeving Muiden en Amsterdam-Rijnkanaal vergroot zou moeten worden (o.a. agenderen bij Toekomstbestendig Watersysteem Amsterdam-Rijnkanaal/ Noordzeekanaal, Deltaprogramma's, Programma Grote Wateren).

- Onderzoek naar de mogelijkheden voor een grotere en efficiënte aan- en afvoercapaciteit voor het watersysteem: naast de aan- en afvoercapaciteit op het Markermeer gaat dat om de aan- en afvoercapaciteit van en naar de Lek en de mogelijkheden om meer water naar zee te kunnen afvoeren via de gemalen in IJmuiden en Katwijk (o.a. agenderen bij Toekomstbestendig Watersysteem Amsterdam-Rijnkanaal/Noordzeekanaal, Deltaprogramma's).

Ontwikkelrichting 2050



3.2

Ecologie

Ruimte voor flora en fauna in en om de stad

De MRA onderscheidt zich van de meeste andere metropolen door de aaneengesloten landschappelijke structuur, waardoor nabij de stedelijke gebieden steeds goed bereikbare en waardevolle landschappen te vinden zijn. Zee, strand, duinen, bos, heide, veenweiden, moerassen, polders en de grote meren – ze kennen allemaal eigen en belangrijke natuurwaarden. Een goede ecologische kwaliteit en uitwisseling tussen deze gebieden bevordert de vitaliteit van de natuur. Zeker als de bereikbaarheid geborgd is, dragen ze allemaal bij aan de leefkwaliteit en de economische aantrekkelijkheid van de MRA, en aan de gezondheid en het welzijn van haar inwoners.

Een robuuste ecologische droge en natte structuur is om die reden een voorwaarde voor een duurzame stedelijke en ruimtelijk-economische ontwikkeling. Op lange termijn moet het ecologische systeem zodanig veerkrachtig en robuust zijn, dat de natuur tegen een stootje kan zonder direct aan waarde te verliezen.

Tot 2027 werken we aan de afronding van het Natuurnetwerk Nederland (het netwerk van onderling verbonden natuurgebieden, waaronder de Natura 2000-gebieden). Dat legt de basis voor zo'n robuust en veerkrachtig systeem. Op middellange en lange termijn verschuift het accent naar 'natuurinclusief ontwikkelen', met versterkte aandacht voor de natuur in de nabije omgeving, dus niet alleen in natuurgebieden.

Natuurnetwerk Nederland

De komende jaren zijn nog veel inspanningen nodig om het Natuurnetwerk Nederland af te ronden, en ook daarna vraagt dit netwerk inspanningen voor beheer en verbetering. Zo gaat de agenda voor het 'Toekomstbestendig Ecologisch Systeem' in en om Markermeer en IJmeer veel verder dan 2027. De ambitie met het Nationaal Park Nieuw Land (bestaande uit Markermeer, Trintelzand, Marker Wadden, Oostvaardersplassen en Lepelaarplassen) is om dit systeem robuust en veerkrachtig te maken, zodanig dat het bestand is tegen de jaarlijkse schommelingen die inherent zijn aan elk ecosysteem. Ook in perioden van schaarste, door welke oorzaak dan ook, kan Nieuw Land omvangrijke populaties trekvogels ontvangen – een belangrijke maatstaf voor dit deel van de MRA-natuur. Ook elders in de regio moeten nog verbindingen worden aangelegd of zijn ze kwetsbaar, bijvoorbeeld op plekken waar ze grote infrastructuur kruisen.

De robuustheid en veerkracht van het Natuurnetwerk Nederland wordt sterk beïnvloed door het ruimtegebruik buiten het Natuurnetwerk zelf. Een robuust 'groengehalte', reductie van emissies en een klimaatbestendige waterhuishouding buiten de natuurgebieden zijn ook van belang voor de kwaliteit van het Natuurnetwerk Nederland. De stikstofcrisis is daar een indringend bewijs van. Natuur kan een zuiverende

werking hebben op lucht en water, maar lijdt ook onder lucht- en waterverontreiniging. Die invloed kan vooral consequenties hebben als een grote bron van emissies zich nabij een bestaand of gewenst natuurgebied bevindt. De kwaliteit van grond- en oppervlaktewater heeft eveneens invloed; de normen van de Kaderrichtlijn Water, onder meer afgestemd op een vitale natuur, worden nog lang niet overal gehaald.

Het verbeteren van de ecologische kwaliteit buiten het Natuurnetwerk Nederland en Natura 2000-gebieden, maar wel ten behoeve van het Natuurnetwerk en Natura 2000, is onderdeel van het nationale Programma Natuur, als tweede spoor naast de uitwerking van de ‘basiskwaliteit natuur’

Groene zones

Natuurverbindingen kunnen verschillende vormen aannemen, afhankelijk van de ecologische functie. Binnen het in 2027 af te ronden Natuurnetwerk Nederland zijn ecologische verbindingen aangewezen met een heldere functie binnen dat netwerk. Na 2027 worden nieuwe ‘groene zones’ op regionale schaal voor de natuur geïntegreerd in de landschappelijke verbindingen (paragraaf 2.6), en is menging met andere functies (zoals landbouw, waterbuffering, klimaatadaptatie, gezondheid en recreatie) een uitgangspunt. De landbouw kan hier, gezien haar grote aanwezigheid in en impact op de omgeving, een belangrijke rol in spelen door kringlopen te sluiten en om te schakelen naar een natuurinclusievere bedrijfsvoering, mits er voldoende goede landbouwgrond behouden blijft. Natuurontwikkeling is ook een krachtig middel om de landschapsbeleving te vergroten en daarmee de recreatieve kwaliteit te versterken. Verbindingen lopen over land en over water en vaak ook langs oevers en dijken.

De volgende groene zones op regionale schaal zijn in beeld:

- tussen de duinen en het Groene Hart (via Park21 in Haarlemmermeer, de Westeinderplassen en de Amstelscheg)
- tussen Spaarnwoude en de Zaanstreek (in combinatie met waterbuffering, via het gebied van het Oer-IJ)
- tussen de Zaanstreek en IJmeer (via Waterland)
- de Oostvaardersoever als schakel tussen de Oostvaardersplassen/Lepelaarplassen, IJmeer/Markermeer en Kustzone Lelystad (de kustontwikkeling aan het Markermeer is onderdeel van het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem rond Markermeer en IJmeer, en maakt deel uit van de Natte As tussen de Noord-Hollandse laagveengebieden, het Markermeer en randmeren, en de laagveengebieden in Overijssel)
- groenblauwe dooradering van het landbouwgebied van Flevoland en Noord-Holland.

Natuurinclusieve ontwikkeling

Een logische natuurlijke structuur biedt de beste basis om te komen tot een robuust natuurlijk systeem waarvan zowel het waterbeheer als de biodiversiteit profiteren, en waar een positief effect van uitgaat op de gezondheid en leefbaarheid in de metropoolregio. Het groenblauwe raamwerk van de MRA, de aaneengesloten landschapsstructuur, is het frame waarbinnen de andere ontwikkelingen plaats kunnen vinden. De hier genoemde groene zones hangen nauw samen met de landschapsverbindingen in paragraaf 2.6 (‘Waardevol landschap dat de metropool verbindt’).

De te versterken landschappen en landschappelijke verbindingen buiten het Natuurnetwerk Nederland die hier onderdeel van zijn, hebben een belangrijke rol

in een natuurinclusieve MRA. Nieuwe of te versterken natuurwaarden gaan hier samen met andere functies, zoals recreatie, landbouw en waterbuffering. Maar ook daarbuiten is een natuurinclusieve ontwikkeling gewenst, ook in een stedelijke omgeving.

De beide nationale parken in de MRA, Nieuw Land en Zuid-Kennemerland, kunnen verder in die richting doorontwikkeld worden. In lijn met het programma Nationale Parken Nieuwe Stijl van LNV is in beide parken de ambitie om een ecologische en recreatieve bufferzone rond de Natura 2000-gebieden te realiseren. In Nieuw Land wordt daar een ecologisch-recreatieve ‘mantel’ rondom de natuurkernen voor ontwikkeld, met poortgebieden bij Lelystad en Almere, en in Zuid-Kennemerland is het idee om de binnenduinstrand en de strandvlakte aan het park toe te voegen. Een natuurinclusieve ontwikkeling in de directe omgeving van de natuurkern vergroot niet alleen de toegankelijkheid, maar ook de robuustheid van het Nationaal Park, bijvoorbeeld doordat de ecologische potentie van het kwelwater beter wordt benut.

Basiskwaliteit Natuur

In het Programma Natuur dat het Rijk en de provincies uitwerken, wordt het begrip ‘basiskwaliteit natuur’ gehanteerd als instrument om biodiversiteit buiten natuurgebieden te versterken. Het is gericht op een natuurinclusieve ruimtelijke inrichting bij verstedelijking, infrastructuur, industrie en de energietransitie, dus in de gehele samenleving. Een natuurinclusieve ontwikkeling betekent in het Programma Natuur een vitaal platteland en een vergroende bebouwde omgeving, waarin biodiversiteit als vanzelf verweven is. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat al voorafgaand aan investeringen in woningbouw, economische projecten of infrastructuur

maatregelen genomen worden om het ecologische systeem te versterken, ook als de instandhouding van de ecologische kwaliteit in Natura 2000-gebieden daar niet toe verplicht.

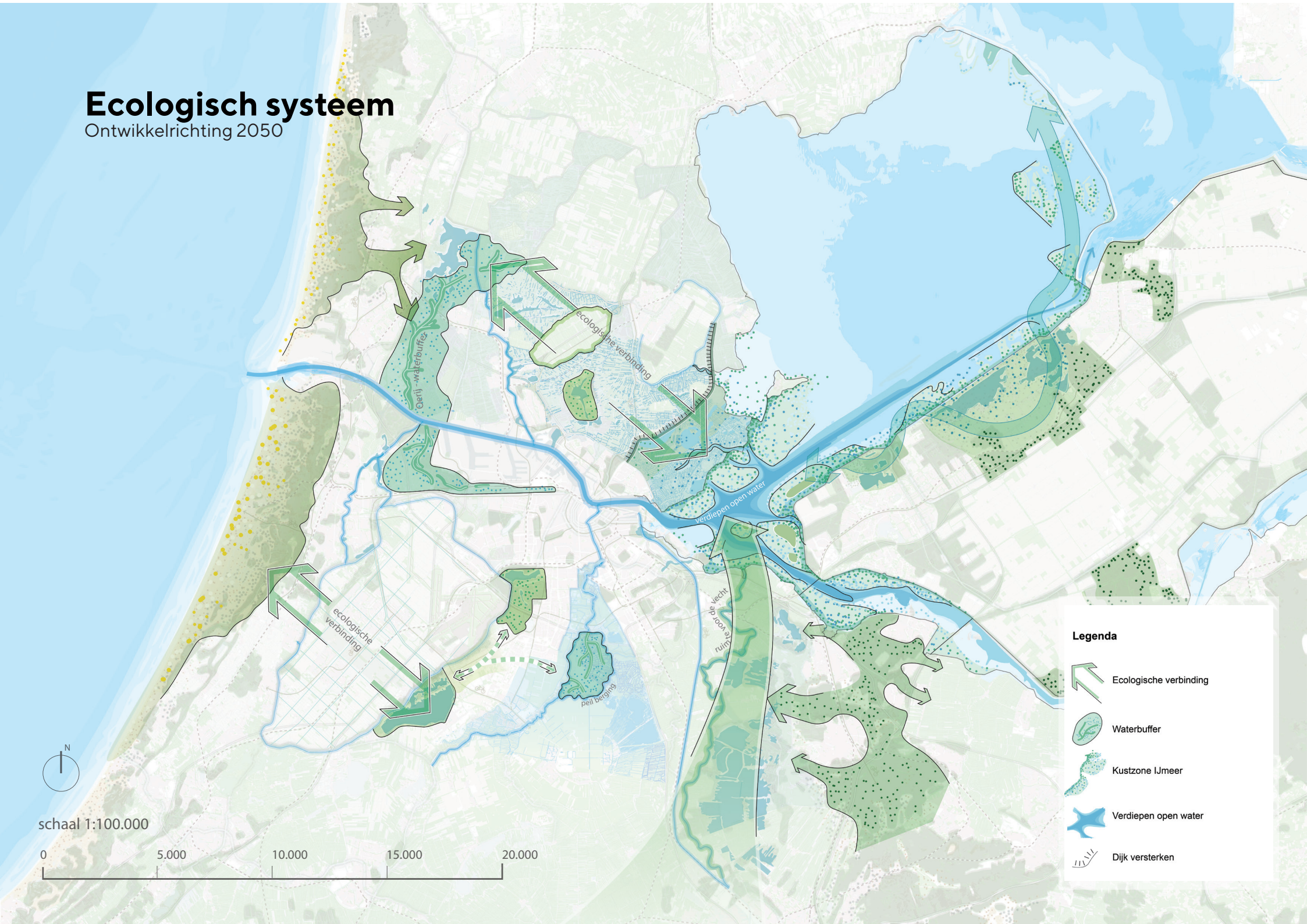
Natuur in de stad

Ook in de eigen woonomgeving moeten inwoners van de regio meer dan nu in aanraking kunnen komen met de natuur. De ambitie van een natuurinclusieve ontwikkeling heeft ook betrekking op stedelijk gebied. In 2019 heeft de minister van LNV de Tweede Kamer geïnformeerd over de wijze waarop zij het groen in de stad wil stimuleren. Groen in de stad dient vele doelen; naast ecologie met name klimaatadaptatie, waterbuffering, verkoeling, educatie en voedselvoorziening. Groen is essentieel voor een gezonde en leefbare omgeving inwoners die gezondheidsachterstanden helpt tegengaan. De opgave om de biodiversiteit in de stad te vergroten (bijvoorbeeld via groenstructuren in de stad, natuurinclusief bouwen en het stimuleren van inwoners en bedrijven om tuinen, balkons en daken te vergroenen) draagt bij aan een robuust en veerkrachtig ecologisch systeem.

We werken toe naar een situatie waarbij de aandacht voor planten en dieren als vanzelfsprekend is ingebed in ieders leefomgeving en in de planning, het ontwerp, de ontwikkeling en het beheer van steden, dorpen en landschappen. De natuur loopt zo vanaf de achtertuin in de stad en het dorp naar de natuurgebieden door de hele MRA. Zo versterkt de natuur zich in alle haarvaten van de samenleving en kunnen inwoners profiteren van de gezondheidseffecten van een groene en biodiverse omgeving.

Ecologisch systeem

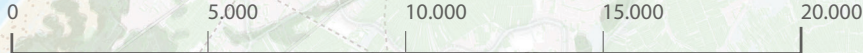
Ontwikkelrichting 2050



- Legenda**
- Ecologische verbinding
 - Waterbuffer
 - Kustzone IJmeer
 - Verdiepen open water
 - Dijk versterken



schaal 1:100.000



3.3

Energie

Een geïntegreerd hybride systeem met slimme clustering van energievragers

Het energiesysteem in de MRA staat voor een fundamentele vernieuwing. Duurzame energiebronnen zoals wind en zon zullen fossiele bronnen vervangen. Waar het stroomnet in het tijdperk van de fossiele energie werd gevoed via een aantal centrales, is die voeding in de toekomst afkomstig van een groot aantal plekken en gebieden: van windparken op zee en op land, van zonnevelden en via kleinschalige opwek. Warmte speelt een grotere rol en in centrales neemt biomassa ten minste tijdelijk en voor een deel de plaats in van kolen en aardgas. Dankzij lopende projecten en investeringen zal het aanbod aan duurzame energie de komende jaren geleidelijk toenemen. Daar staat tegenover dat twee elektriciteitscentrales zullen sluiten (Hemweg en Velsen).

De diversificatie van energiebronnen vraagt om een andere opbouw van het energiesysteem. De levering van stroom moet geborgd zijn; ook in periodes waarin wind en zon weinig opleveren. Zelfvoorzienend zal de MRA niet worden; daarvoor schiet de ruimte tekort. Transport, opslag en conversie van stroom worden belangrijker. Waterstof biedt hier mogelijk een grootschalige oplossing. De noodzaak om toe te werken naar een andere opbouw van het energiesysteem heeft ruimtelijke consequenties, maar ook consequenties voor de governance. Rollen van verschillende partijen (overheid, producenten, netbeheerders en energievragers) vloeien meer in elkaar over. Dat vraagt om betere samenwerking met de hele energieketen, in het bijzonder de netbeheerders.

Deze transitie vindt plaats in een periode waarin het gebruik van stroom blijft toenemen. Behalve door de groei van de bevolking en de economie, komt dat onder meer door de opkomst van elektrische mobiliteit, het terugdringen van het gasverbruik, het 5G-netwerk en de Internet of Things. Een toenemend aandeel van de energiebehoefte is afkomstig van datacenters. De groeiende vraag naar elektriciteit stelt ons al op korte termijn voor opgaven. De aansluitplicht van netbeheerders leidt tot lastige dilemma's en hoge investeringen.

Korte termijn (tot 2030)

Op korte termijn (tot 2030) doen zich al knelpunten in de energie-infrastructuur voor. In het nationale net liggen er knelpunten in het netwerk van 380 kV-hoogspanningsleidingen. Voor de verbinding door Flevoland is een capaciteitsuitbreiding in gang gezet. Momenteel wordt onderzocht in hoeverre een tweede 380 kV-leiding tussen het Noordzeekanaalgebied en Noord-Nederland wenselijk of noodzakelijk is.

In het Noord-Hollandse deel van de MRA vraagt de verstedelijking tot 2030 om capaciteitsvergroting van bijna alle onderstations. Op een aantal onderstations doet zich al voor 2025 een knelpunt voor, zoals in Haarlemmermeer. Een taskforce van de provincie Noord-Holland en de netbeheerders adviseert over het oplossen

van zulke knelpunten, in samenwerking met lokale partijen. In het kader van de Verstedelijkingsstrategie is die taskforce gevraagd om aan te geven wat er nodig is om het voorziene programma tot 2030 (inclusief de opwek van duurzame energie) te faciliteren zonder dat het energiesysteem dwingt tot een prioriteitenstelling, en of daar wellicht een aanpassing in de programma's voor nodig is.

In Flevoland zijn de voorbereidingen gestart voor een nieuw onderstation dat de groei van Almere en de toename in de opwek van duurzame energie in de Flevopolder ondersteunt en dat – bij realisatie van een onderstation met voldoende capaciteit – ook de vestiging van een hyperconnectiviteitshub voor datacenters kan faciliteren. Met dat nieuwe onderstation en andere investeringsplannen van de netbeheerders zijn tot 2030 geen knelpunten te verwachten.

Lange termijn (tot 2050)

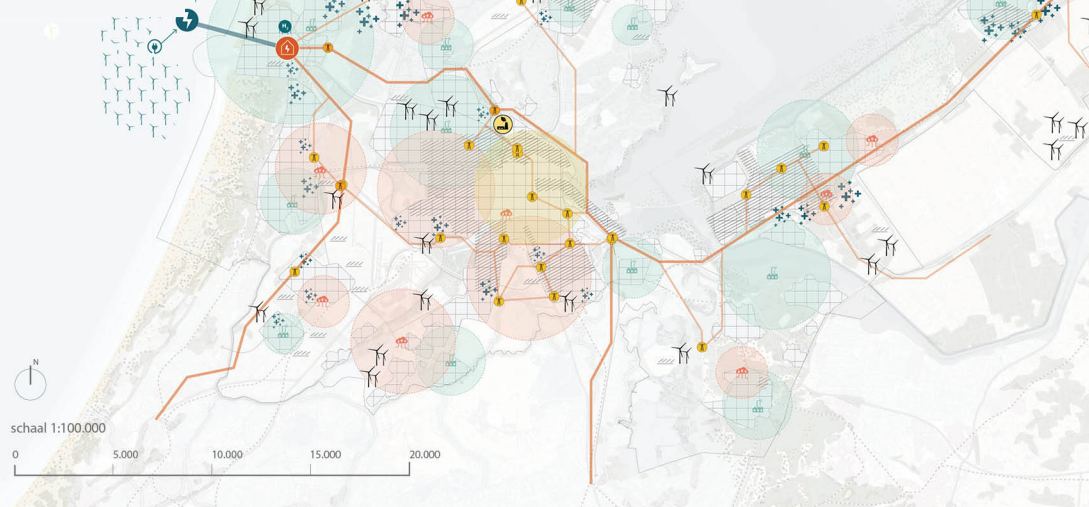
Op lange termijn moet de ombouw van het energiesysteem als geheel gestalte krijgen. We werken toe naar een geïntegreerd, hybride systeem: een systeem dat gebruik maakt van verschillende duurzame bronnen, kleinschalige energiewinning tot op buurtniveau integreert en een stabiele energievoorziening waarborgt. De komende jaren krijgt dat geïntegreerd, hybride energiesysteem van de toekomst verder gestalte, in samenwerking met alle betrokken partijen en in samenhang met keuzes die voor het nationale schaalniveau worden gemaakt. Dat zijn bijvoorbeeld keuzes over de capaciteit van de aanlandingspunten voor windenergie afkomstig van de Noordzee, of over de inzet op waterstof en warmte als energiemodaliteiten.

Aan de keuzes voor het energiesysteem op lange termijn zijn ruimtelijke consequenties verbonden, niet alleen vanwege het ruimtebeslag van de energie-infrastructuur zelf, maar ook omdat het energiesysteem in toenemende mate sturend wordt in de keuze en inrichting van stedelijke en economische ontwikkelingslocaties. De huidige praktijk waarin het energiesysteem volgend is op ruimtelijke ontwikkelingen, is op de lange termijn niet vol te houden. Met de keuzes voor de verstedelijking in de MRA willen we daar voor zover mogelijk op anticiperen. Daartoe brengen we de komende maanden in beeld welke ruimtelijke mogelijkheden en consequenties verbonden zijn aan 3 scenario's voor wezenlijke keuzes over verstedelijking in relatie tot de opbouw van het net:

- het concentreren van verstedelijking op locaties waar capaciteit beschikbaar is in het net en op korte afstand van de opweklocaties voor duurzame energie ('energy oriented development'), waardoor de energie-infrastructuur een aanknopingspunt vormt om nieuwe ontwikkelingen te faciliteren.
- het concentreren van verstedelijking bij knopen in het energienet, waarmee we de energieleverantie het minst afhankelijk maken van een specifieke bron.
- het concentreren van energievragers in zelfvoorzienende clusters: grote energievragers waar het energieaanbod groot is en kleinere energievragers waar het energieaanbod geringer is.

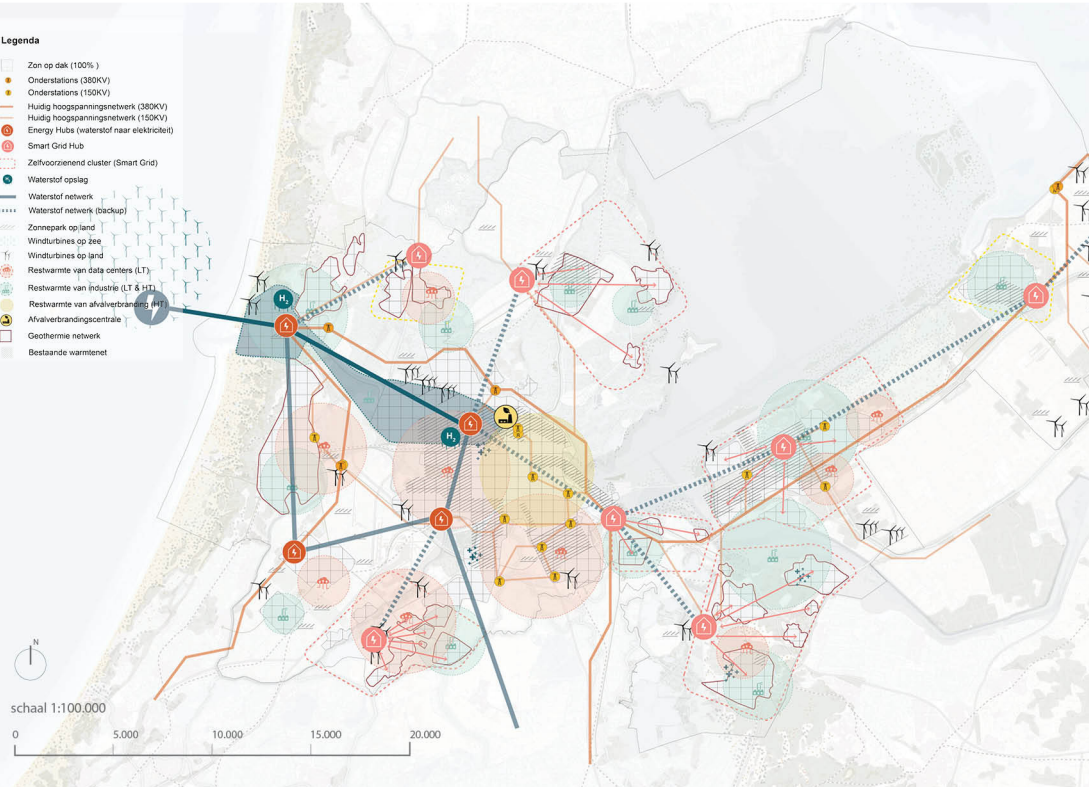
Energiesysteem

4 ontwikkelrichtingen 2050 - geïntegreerd hybride systeem
met slimme clustering van energievragers



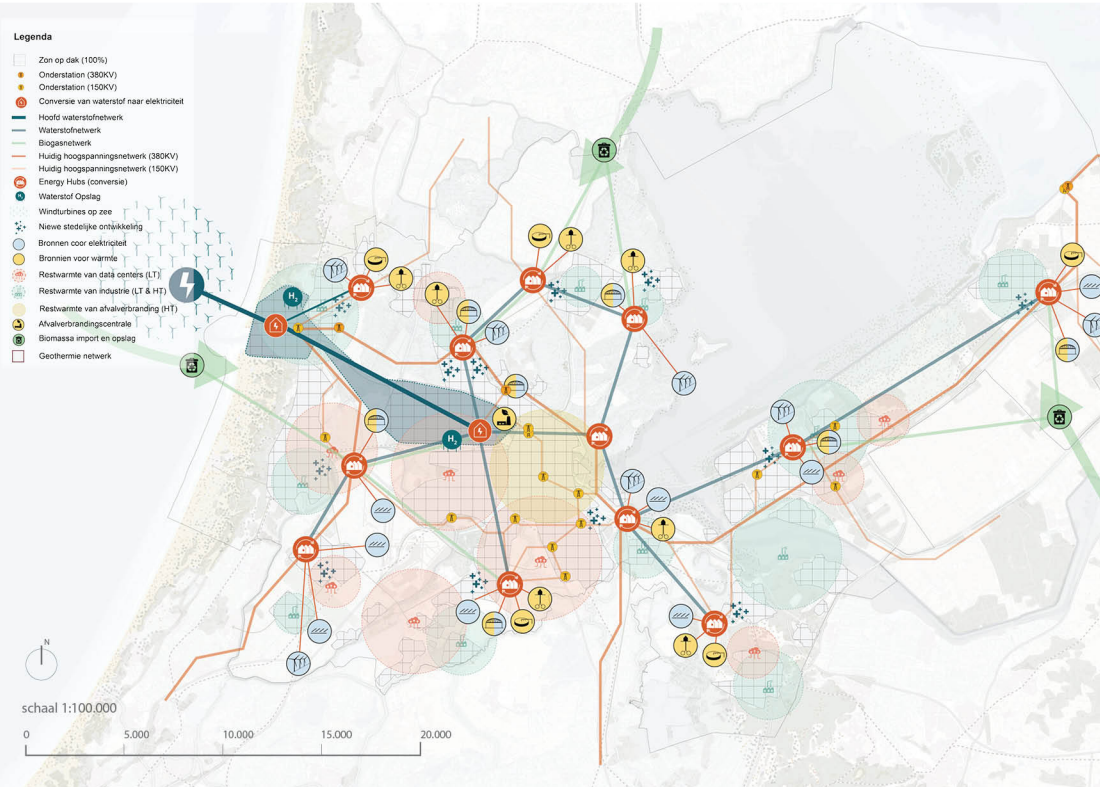
Legenda

- Zon op dak (100%)
- Onderstation (380KV)
- Onderstation (150KV)
- Huidig hoogspanningsnetwerk (380KV)
- Huidig hoogspanningsnetwerk (150KV)
- Energy Hubs (waterstof naar elektriciteit)
- Smart Grid Hub
- Selfvoorzienend cluster (Smart Grid)
- Waterstof opslag
- Waterstof netwerk
- Waterstof netwerk (backup)
- Zonnepark op land
- Windturbines op zee
- Windturbines op land
- Restwarmte van data centers (LT)
- Restwarmte van industrie (LT & HT)
- Restwarmte van afvalverbranding (HT)
- Afvalverbrandingscentrale
- Geothermie netwerk
- Bestaande warmtenet



Legenda

- Zon op dak (100%)
- Onderstation (380KV)
- Onderstation (150KV)
- Converse van waterstof naar elektriciteit
- Hoofd waterstofnetwerk
- Waterstofnetwerk
- Biogasnetwerk
- Huidig hoogspanningsnetwerk (380KV)
- Huidig hoogspanningsnetwerk (150KV)
- Energy Hubs (conversie)
- Waterstof Opslag
- Windturbines op zee
- Nieuwe stedelijke ontwikkeling
- Bronnen voor elektriciteit
- Bronnen voor warmte
- Restwarmte van data centers (LT & HT)
- Restwarmte van industrie (LT & HT)
- Restwarmte van afvalverbranding (HT)
- Afvalverbrandingscentrale
- Biomassa import en opslag
- Geothermie netwerk



3.4

Mobiliteit

Snel, veilig, comfortabel en betaalbaar van A naar B

Een groeiende metropoolregio leidt tot meer mobiliteit. Het daily urban system groeit en bestrijkt inmiddels een groter gebied dan alleen de MRA. Vóór de coronapandemie raakten het wegennet en het openbaar vervoer met name in de spits verzadigd.

Om het mobiliteitssysteem klaar te stomen voor de verwachte verdere groei van de bevolking en de economie, moeten we er op een meer integrale manier naar kijken. Het gaat om de bereikbaarheid, met name van de economische toplocaties, en om de internationale concurrentiekracht van de MRA. Maar het gaat ook om de leefkwaliteit en de duurzaamheid, net als om de betaalbaarheid, ook voor mensen met een lager inkomen. Ook als het aantal verplaatsingen groeit, is het van belang om negatieve effecten terug te dringen – zoals de gezondheidsrisico's en de hinder die mensen ervaren, het gebruik van fossiele brandstoffen en de uitstoot van stoffen als CO₂ en stikstof.

We benaderen het mobiliteitssysteem daarom als één samenhangend systeem van verschillende modaliteiten voor personen- en goederenvervoer: spoor en openbaar vervoer, weg, waterweg, fiets en lopen. Hubs en overstappunten vormen de schakels tussen deze modaliteiten. Ze stellen reizigers in staat om hun reis snel en comfortabel van deur tot deur samen te stellen, mede dankzij het aanbod van deelauto's en deelfietsen,

en ze vormen de knooppunten in het netwerk voor het goederenvervoer.

Bovendien ontwikkelen we het mobiliteitssysteem in nauwe samenhang met de verstedelijkingskeuzes, met name voor het evenwichtige meerkernige netwerk. Door woon- en werklocaties en voorzieningen zoveel mogelijk binnenstedelijk te realiseren, nabij knooppunten van openbaar vervoer, beperken we de reisafstanden en bevorderen we het lopen en het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

Op die manier benutten we de kracht van de verschillende modaliteiten op de verschillende schaalniveaus en schakelen we die in ketenverplaatsingen aan elkaar: lopen, fiets en openbaar vervoer als basis voor het (binnen) stedelijke verkeer, het spoor primair op de relaties tussen de steden en aan de economische kerncorridors en de auto als basis voor de overige relaties.

Multimodale netwerkstrategie

Via deze integrale benadering worden de benodigde maatregelen voor het mobiliteitssysteem uitgewerkt in het Rijk-regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB).

Veel aandacht gaat uit naar de 'draaischijven' van de MRA, de ring van snelwegen en de ring van openbaar vervoer

(metro en trein) rond de Amsterdamse agglomeratie. Deze hebben een vitale positie in het functioneren in het mobiliteitssysteem als geheel; als het verkeer hier vast staat, heeft dat zijn weerslag op de aansluitende corridors en netwerken op alle schaalniveaus.

Voor de draaischijf in het wegnennet wordt in SBAB onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de ring deels te verleggen naar de A9 en A5 (waarbij de ring ten noorden van Amsterdam de A10 blijft volgen). Doorgaand autoverkeer wordt in dit model om Amsterdam heen geleid, waardoor op de andere delen van de A10 meer ruimte ontstaat voor herkomst- en bestemmingsverkeer. Het onderzoek vindt plaats in de context van een herontwerp van het wegnennet waarbij ook de effecten aan bod komen op onder meer de corridors in het nationale en internationale netwerk, en de belangrijkste provinciale wegen.

Voor het openbaar vervoer gaat de aandacht in de eerste plaats uit naar een stapsgewijze schaa sprong in het regionale HOV-systeem in sterk verstedelijkt gebied. Zo'n schaa sprong kan ruimte vrijspelen op het (inter)nationale spoornetwerk en nieuwe ontwikkelgebieden ontsluiten. Over drie trajecten hebben Rijk en regio afspraken gemaakt (zie bijlage 3). Twee verbindingen hebben de eerste prioriteit: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tussen Amsterdam-Zuid en Hoofddorp en het sluiten van de Amsterdamse metroring tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal. Beide zijn gerelateerd aan de economische groei en bevolkingsgroei in de ZWASH-zone (Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp-Amsterdam Zuidoost). Daarnaast hebben Rijk en regio de conclusie over de IJmeerlijn uit het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area onderschreven, namelijk dat "een lightrailverbinding bij de in het onderzoek onderzochte programma's voor wonen en werken

(ca. 100.000 woningen en 40.000 arbeidsplaatsen), een kansrijke oplossing vormt om bij te dragen aan de hoofdpogaven van het programma SBaB en aan de verstedelijkingsopgave in de Oostflank van de MRA".

Deze prioriteiten zijn direct verbonden aan de prioriteiten in de ruimtelijk-economische ontwikkeling en de omvangrijke programma's in de Oostflank en de ZWASH-zone. Het meerkernige ontwikkelingsmodel voor wonen en werken kan ook op andere verbindingen tot de behoefte aan aanleg of versterking van HOV leiden. Om die reden voeren de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland, in samenwerking met de regionale partners, een verdiepend onderzoek uit naar het HOV op de ZaanIJ-corridor. Een andere urgentie die regionale partijen zien, is capaciteitsuitbreiding van het HOV op het traject Haarlem-Schiphol.

Naast deze hoofdkeuzes zijn er voor weg en openbaar vervoer ook opgaven op specifieke corridors, zoals de A27 van Almere naar Utrecht en de Gooicorridor, die met lokale maatregelen kunnen worden opgelost. De (e-)fiets heeft een cruciale rol in het mobiliteitssysteem, mede in combinatie met HOV en binnenstedelijke ontwikkeling. De fiets leent zich uitstekend voor de 'first & last mile' in verplaatsingketens. Het fietsen en het lopen nemen een steeds groter aandeel van de verplaatsingen binnen de MRA voor hun rekening. Dat heeft te maken met het groeiende aantal mensen dat in stedelijk gebied woont, maatregelen om binnensteden autoluw te maken en de opkomst van de e-fiets. Ook de gemiddelde afstand die per fiets wordt afgelegd, neemt toe: de fiets is inmiddels een reëel alternatief voor veel verplaatsingen tot 15 kilometer. Naar verwachting zal de fiets ook op regionale verbindingen een grotere rol gaan innemen. We spelen op die ontwikkeling in met investeringen in de fietsinfrastructuur, waaronder

voorzieningen voor fietsparkeren, fietsbruggen om de barrière van het IJ te slechten, en aanleg van een aantal doorfietsroutes op regionale verbindingen. Dit zijn veilige, comfortabele, aantrekkelijke en snelle fietsroutes, met weinig stops, een goede doorstroming en aandacht voor de omgeving.

Multimodaal Toekomstbeeld 2040

In 2021 wordt de netwerkstrategie uitgewerkt tot een Multimodaal Toekomstbeeld 2040. Dit zal een gedragen eindbeeld geven van de systeemkeuzes voor fiets, openbaar vervoer en weg; inzicht geven in de interactie tussen de systemen vanuit de ketenbenadering (de vervoersketens van deur tot deur) en op basis van de meerkernige verstedelijking in de MRA inzicht geven in de prioritering van bereikbaarheidsmaatregelen in tijd en plaats.

Mobiliteitssysteem

Ontwikkelrichting 2050



schaal 1:100.000



Legenda

- Bestaande snelwegen
- Bestaande wegen
- Bestaande spoorwegen
- Bestaande HOV metrolijnen
- Bestaande snelle fietsnetwerk
- Onderzoek naar re-design wegen
 - onderzoek naar functie 1e ring
 - onderzoek naar 2e ringweg
- HUB (mobiliteitstransitie)
- HOV busstation
- Metrostation
- Sprinter stations
- Intercity stations
- Verbeteren HOV lijnen
- Potentielle nieuwe HOV metrolijnen
- Nieuwe fietsverbinding
- Potentielle nieuwe verbinding A8-A9

zoekgebied
aanlanding

4. Integraal te ontwikkelen gebieden

Integraal te ontwikkelen gebieden

Alle ambities in deze Verstedelijkingsstrategie moeten uiteindelijk landen in de bestaande landschappen, steden en economische centra van de MRA. In een metropoolregio waarvan de kracht schuilt in de diversiteit en menselijke maat, leiden gezamenlijke ambities per gebiedsdeel tot verschillende accenten. Op het schaalniveau van ruimtelijk en functioneel samenhangende deelgebieden worden de consequenties en de samenhang van keuzes het beste zichtbaar. Keuzes voor de ruimtelijke systemen (water, ecologie, energie en mobiliteit) en voor wonen, economie en landschap vallen in hun ruimtelijke context. De impact op het sociaal-maatschappelijke evenwicht en de landschappelijke waarden wordt scherp. En daarmee ook de kansen op synergie én de potentiële dilemma's.

We maken onderscheid tussen zes deelgebieden. Deze komen globaal overeen met de deelregio's van de MRA, maar niet helemaal. Vanwege de sterke samenhang zijn IJmond, Zuid-Kennemerland met andere gebieden langs het Noordzeekanaal samengevoegd in een deelgebied

'Noordzeekanaalgebied en Zuid-Kennemerland'. In de uitwerking van de deelgebieden rond Amsterdam komt daarnaast de sterke relatie met de kernstad Amsterdam tot uiting. Voor elk van deze 'integraal te ontwikkelen gebieden' zijn de meest urgente opgaven beschreven, ook in hun relatie met gebieden buiten de MRA.

In twee deelgebieden doen zich keuzesituaties voor: meerdere opgaven die in het gebied samenkomen, maar niet dezelfde richting op wijzen. Dat is het geval rond het Noordzeekanaalgebied en in de Zuidflank, rond Schiphol. Deze keuzesituaties zijn in de betreffende gebiedsparagrafen afzonderlijk beschreven.

De opgaven en keuzesituaties vragen op onderdelen gezamenlijke inzet van Rijk en regio, en op onderdelen inzet op regionaal niveau. Iedere gebiedsparagraaf mondt uit in een lijst met opgaven waarover afspraken tussen Rijk en regio, en tussen de MRA-partijen onderling, wenselijk zijn. In veel gevallen kan de uitwerking van de afspraken plaatsvinden binnen de context van lopende programma's.

4.1

Noordzeekanaalgebied en Zuid-Kennemerland Leefkwaliteit in de kennis- en energiehotspot aan zee

Gebiedskarakteristiek

IJmond en Zuid-Kennemerland vormen samen de kustregio van de MRA, met Zandvoort als een van Nederlands grootste badplaatsen en de IJmond als nautische toegangspoort van de regio. De combinatie van kust, landschap, cultureel erfgoed en het hoogwaardige woonmilieu kenmerken de ruimtelijke structuur. Het deelgebied biedt de MRA een uniek en aantrekkelijk vestigingsklimaat met ruime mogelijkheden voor recreatie, dankzij de ligging aan de Noordzee en met de historische stad Haarlem, de ruige duinnatuur met een Nationaal Park, landgoederen in de binnenduinrand, de Stelling van Amsterdam, het Oer-IJ en het recreatiegebied Spaarnwoude. Er is een grote verscheidenheid aan woonkwaliteiten aanwezig: van stedelijk tot dorps wonen, van betaalbaar tot duur. Om de druk op de woningmarkt te verlichten levert Haarlem met 15.000 woningen een grote bijdrage aan de woningbouwproductie in de MRA. Bij de binnenstedelijke verdichting wordt nieuw elan gecombineerd met aandacht voor kwaliteit, zodat het authentieke karakter van de regio behouden blijft.

De IJmond is de nautische toegangspoort tot de metropoolregio Amsterdam. De economische ruggengraat van de IJmond wordt gevormd door het Noordzeekanaal, de zeehaven en Tata Steel. IJmond is de Techport van de MRA: het centrum van productie, ontwikkeling, onderwijs en innovatie in de maakindustrie.

Onder de noemer Techport werken meer dan zestig scholen, bedrijven en overheden samen aan de toekomst van de maak- en onderhoudsindustrie. Tegelijk is de IJmond de 'groene stekker' van de MRA vanwege de windparken op zee, en heeft het een sleutelpositie als het gaat om bouw en onderhoud van offshore wind. Daarnaast kent de deelregio een sterke logistieke sector, een regionaal georiënteerde zorgsector (Rode Kruis Ziekenhuis en Heliomare), innovatieve tuinbouw en dienstverlening.

De economie in Zuid-Kennemerland wordt gekenmerkt door een groot aandeel zakelijke dienstverlening, (semi-) overheidsorganisaties (provincie, rechtbank, InHolland en zorg), detailhandel en een sterke creatieve sector. Onderscheidend zijn daarbij culturele voorzieningen als het Frans Hals Museum, de Hallen Haarlem en Teylers Museum, het horeca-aanbod en de positie van Haarlem als een van de beste winkelsteden van Nederland. Recent valt in de Haarlemse regio de dynamiek op van start-ups en scale-ups op het gebied van circulaire economie en toegepaste innovatie, die zich graag in deze attractieve en kapitaalkrachtige regio vestigen. De ontwikkeling van het C-district Waarderpolder (met een Fieldlab) en de komst van een University college in de Koepel zijn daar voorbeelden van. De badplaatsen en de natuur aan de kust vormen een trekpleister voor een groeiende, toeristische bezoekersstroom.

In het Noordzeekanaalgebied doet zich een concentratie van ruimteclaims voor. Over de omvang van die ruimteclaims en het moment waarop ze zich voordoen, bestaat nog veel onzekerheid. Duidelijk is al wel dat er keuzes noodzakelijk zijn over hoe de ruimte in de toekomst kan worden benut, en waar wel of niet ruimtelijke reserveringen voor gemaakt moeten worden.

Verbonden aan de functie als havencomplex zijn de volgende (mogelijke) ruimteclaims aan de orde:

Circulaire economie: met name installaties voor opslag en bewerking van te hergebruiken materialen met hun milieucirkels. Transitie als deze kennen geen lineair verloop, waardoor onduidelijk is of hiervoor in de toekomst significante additionele ruimte nodig is. In de overgangperiode naar een circulaire economie houden we rekening met een tijdelijk extra ruimtebeslag, waarin voorzieningen zowel voor de 'oude' als de circulaire economie nodig zijn. Uitwijk naar Lelystad kan een optie zijn voor bedrijven die niet gebonden zijn aan korte ketenrelaties binnen het Noordzeekanaalgebied en niet diep geworteld zijn in het NZKG.

Duurzame energie: de Havennota 2020-2030 van het Rijk zet in op een sterke offshore windhaven, een (inter)nationale waterstofhub; CO₂ als grondstof; schone brandstoffen met sterke focus op ontwikkeling van synthetische kerosine op basis van groene waterstof en groene CO₂ en (rest)warmte. Omvang en aard van het ruimtebeslag (inclusief milieuzones) is sterk afhankelijk van keuzes over het nationale energiesysteem, zoals de aanlanding van op zee opgewekte windenergie en de inzet van waterstof. Als niet gekozen voor extra aanlandingscapaciteit in de IJmond, kunnen extra 380 kV-hoogspanningsleidingen nodig blijken om de elektriciteit van de aanlandingspunten naar het Noordzeekanaalgebied te brengen. Als wel gekozen wordt voor aanlanding in de IJmond, dan vraagt dit indien mogelijk ruimte op bestaande terreinen zoals bij Tata Steel, en indien niet mogelijk aansluitend op bestaand stedelijk gebied ten oosten van Beverwijk.

Bedrijventerrein: behoefte aan extra bedrijfsareaal is verbonden aan de behoefte voor havengebonden bedrijvigheid en de transformatie van bedrijventerreinen naar gemengd stedelijk gebied in en buiten het Noordzeekanaalgebied. Twee andere locaties kunnen worden onderzocht op de vraag of ze in een deel van deze laatste

behoefte kunnen voorzien: de Baanstee (Purmerend – Edam/Volendam), en buiten de MRA Boekelermeer (Alkmaar). Aansluitend op deze opties kan gedacht worden aan extra terrein ten westen van Zaanstad in een deel van de Wijkermeerpolder.

Verbonden aan de functie van het open landschap zijn de volgende (mogelijke) ruimteclaims aan de orde:

Werelderfgoed: Een deel van het open landschap (globaal het westelijke deel van het Oer-IJ) is onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Dit militair-historische landschap staat op de Werelderfgoedlijst van Unesco. Deze zomer wordt die status herbevestigd indien Unesco besluit om het verzoek tot uitbreiding met de Nieuwe Hollandse Waterlinie te honoreren.

Waterbuffering: Het Oer-IJ is een zoekgebied voor tijdelijke waterbuffering ten behoeve van een klimaatadaptieve en waterrobuuste regio. Die buffer is nodig om overstromingen te voorkomen in periodes van hoge rivierwaterafvoer en als afvoer naar zee niet mogelijk is. Alternatieven zijn onzeker. Ze zouden gevonden kunnen worden op locaties bovenstrooms, in Markermeer-IJmeer en/of via peilverhoging van het Amsterdam-Rijnkanaal – mogelijk alle drie als de bufferingscapaciteit in het Oer-IJ zwaar tekort schiet, maar elk van deze oplossingen kent eigen bezwaren en belemmeringen.

Groene zone: inherent aan de ambitie van de meerkernige ontwikkeling is dat bebouwde gebieden niet aan elkaar groeien. Het Noordzeekanaalgebied is deel van landschappelijke verbinding tussen de Zaanstreek, het Oer-IJ, Spaarnwoude en de westkant van Haarlemmermeer. Deze corridor heeft zowel een recreatieve als een ecologische betekenis en bevat goede landbouwgronden.

Verbonden aan de woonomgeving zijn de volgende (mogelijke) ruimteclaims aan de orde:

Leefbaarheid: de leefbaarheid in de woonwijken in de omgeving staat onder druk door de milieu-effecten van het havencomplex: omgevingsgeluid en luchtvervuiling. Ook voldoende openbaar groen op korte afstand van de woning en goed bereikbare en toegankelijke landschappen in de nabijheid zijn van belang voor de leefbaarheid.

Woon-werkmilieus: op drie locaties is de ontwikkeling van woon-werkmilieus aan de orde: de Spoorzone in Beverwijk, de Achtersluispolder in Zaandam en Haven-Stad in Amsterdam. Voor de laatste twee loopt een onderzoek naar de mogelijkheid om de woningbouw voor 2030 te versnellen. Voorwaarden zijn de aansluiting op het energiesysteem en op de infrastructuur, en een goede oplossing voor het zittende bedrijfsleven op die locaties.

Deze ruimteclaims zijn op een aantal manieren verbonden met elkaar en met de omgeving:

- Als gekozen wordt voor substantiële uitbreiding van het havenareaal in het Noordzeekanaalgebied, dan kan dat alleen in de zone waar de ruimteclaims verbonden aan het open landschap zich voordoen. Concreet gaat dat om het benutten van de strategische reservering voor de Houtrakpolder, gemaakt in de Visie NZKG 2040 (vastgesteld door de gemeenteraden in het Noordzeekanaalgebied, Provinciale Staten van Noord-Holland en het Rijk, opgenomen in de Provinciale Omgevingsvisie, maar op dit punt niet onderschreven door de gemeente Haarlemmermeer). Voor extra bedrijventerrein (niet havengebonden) gaat het om een mogelijke reservering van (een deel van) van de Wijkermeerpolder. Deze keuze zou niet alleen leiden tot een opgave om de te ontwikkelen (haven)terreinen op een groene en klimaatadaptieve wijze te ontwerpen, maar ook tot een landschappelijke compensatieopgave.
- Er worden grote publieke investeringen gedaan in een nieuwe zeesluis om verdere ontwikkeling van de haven mogelijk te maken. Een voorziening voor 'selectieve onttrekking' beperkt de toevoer van zout water via deze sluis. Dat is van belang voor drinkwaterwinning, landbouw en natuur. Verdere ontwikkeling van de haven economie kan leiden tot meer scheepvaartverkeer, en daardoor een grotere zoutindringing. De toenemende droogte zal dit verergeren.

Deze verzilting kan via de Oranjesluizen ook de waterkwaliteit van Markermeer-IJmeer beïnvloeden, zeker als een toename van de binnenvaart op die route tot meer schutbewegingen leiden. De omvang van dit effect is onbekend en moet worden onderzocht.

- Woningbouw kan leiden tot extra verplaatsingsbehoeften bij bedrijven en daardoor een extra ruimteclaim voor bedrijfsareaal. Deze verplaatsingsbehoeften kunnen worden beperkt door maatregelen en innovaties die de milieuhinder beperken, aan de zijde van de bron en/of de ontvanger, en/of door het maximaal benutten van de wettelijke marges om met hogere milieuwwaarden voor woningbouw te werken.
- Het havencomplex is een bron van werkgelegenheid voor praktisch, middelbaar en theoretisch geschoolden. Met name voor praktisch geschoolden zijn korte en betaalbare woonwerkkriten van belang, om vervoersarmoede te voorkomen. Dat vraagt om voldoende passende woningbouw in de omgeving en legt een directe relatie met de stedelijke vernieuwing in met name Zaandam en Amsterdam-West.

Het voorlopige NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied is het samenwerkingsverband waarin deze ruimteclaims met hun onzekerheden in relatie tot elkaar worden gezet. Het werken met scenario's kan daar een geschikte werkwijze voor zijn. Uitgangspunten zijn de afspraken die gemaakt zijn in de Visie Noordzeekanaalgebied, gemaakte afspraken tussen Rijk en MRA in het BO-MIRT over de versnelling van de woningbouw, en de ontwikkelprincipes voor de Verstedelijkingsstrategie (alle opgenomen in de bijlagen). De uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie in 2021 geeft richting, onder meer door uitspraken te doen over:

- wel of niet een ruimtereservering in de Wijkermeerpolder voor bedrijventerrein,
- het zoekgebied voor tijdelijke waterbuffering in het Oer-IJ,
- de mogelijkheid voor versnelling van de woningbouw,
- additionele ruimtereserveringen voor het energiesysteem.

Andere opgaven in Noordzeekanaalgebied / Zuid-Kennemerland

Bereikbaarheid en woonwerkbalans

Het deelgebied heeft over de hele linie een divers economisch profiel met werk voor zowel praktisch geschoolden als kenniswerkers. Het havengebied van de IJmond ontwikkelt zich als TechPort. Opvallend is dat Haarlem voor een stedelijke economie juist relatief veel werk voor praktisch geschoolden heeft. Gevolg is veel pendel in twee richtingen. De ambitie om de economische groei over de MRA te spreiden, is onder meer bedoeld om die mismatch terug te dringen. Het stadshart rond station Haarlem is opgenomen in de programmaliijn Bereikbare Steden. Op een kwartier lopen van het station ligt het voormalige gevangeniscomplex De Koepel, dat wordt ontwikkeld tot een academische campus met studentenwoningen, sociale woningbouw voor jongeren en diverse culturele en maatschappelijke functies. Deze ontwikkelingsgebieden geven kans om het Haarlemse economisch profiel van digitalisering, gezondheid en circulariteit, met name in de sfeer van toegepaste innovaties, te versterken. Intensieve verstedelijking rond station Beverwijk legt een basis voor groei van het economische programma direct ten noorden van het Noordzeekanaal. De ontwikkeling van woonwerkmilieus op openbaarvervoerslocaties is verder aan de orde bij station Haarlem Spaarnwoude en een aan te leggen busstation in Haarlem Nieuw Zuid (Buitenrust).

De kustplaatsen hebben een sterk toeristisch profiel. Onder de noemer Amsterdam Beach, en in samenhang met maatregelen voor een klimaatadaptieve kustverdediging, wordt dit profiel versterkt. De grootste badplaats is Zandvoort. Hier wordt ingezet op het jaarrond-toerisme, het werken aan zee en het versterken van het recreatie- en sportcluster.

De economische kansen hangen sterk samen met de bereikbaarheid. Onderdeel van het onderzoek naar het redesign van het wegennet (ten behoeve van het 'Multimodaal Toekomstbeeld 2040') is het verleggen van de ring om Amsterdam naar de A9, A5 en A10-Noord. Door die verlegging neemt de verkeersdruk op de A9 (tussen de knooppunten met de A1 en de A5) toe. Dat kan doorwerken op de A9 verder in de richting Haarlem, en de A22 als parallelstructuur langs Beverwijk en Velsen-Noord. De netwerkeffecten van het verleggen van de ring worden onderzocht, ook voor de belangrijkste N-wegen en de corridors in de richtingen van Leiden/Den Haag en Alkmaar.

Recreatieve en landschappelijke verbinding

Met de kust, de duinen en de binnenduinrand beschikt dit deelgebied over een aantal drukbezochte landschappen. Hetzelfde geldt voor Spaarnwoude, het recreatiegebied dat deels beschermd wordt als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland en deels als onderdeel van

het werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Toch kan het landschap in dit deelgebied nog beter bijdragen aan de leefkwaliteit van de MRA. De recreatieve druk op Nationaal Park Zuid-Kennemerland is groot. De ambitie is om de strandvlakte en de binnenduinrand aan het Nationaal Park toe te voegen, in lijn met de benadering van Nationale Parken Nieuwe Stijl, verbonden aan een transitie naar natuurinclusieve landbouw en een meer klimaatadaptieve inrichting. Recreatief bezoek kan zich dan meer verspreiden. Voor het verlichten van de recreatieve druk wordt ook samengewerkt met Spaarnwoude. Voor de doorontwikkeling van dit recreatie- en natuurgebied zijn afspraken gemaakt in de Visie Spaarnwoude 2040, onder meer gericht op het ontvangen van een groter aantal bezoekers.

Om het landschap van strand, duinen en binnenduinrand goed te verbinden met het achterland en in te bedden in een regiobrede recreatieve structuur, is meer nodig. Het is van belang om aan beide zijden van het Noordzeekanaal de verbindingen met het polderlandschap te versterken, zowel voor de natuur als voor de recreatie. Grote infrastructuurlijnen, stedelijk gebied en de huidige inrichting van landbouwgebieden maken die landschappelijke verbindingen in de huidige situatie ontoereikend. Ook het landschap van het Oer-IJ kan daar een functie in hebben, in de context van de keuzes die voor het Noordzeekanaalgebied als geheel moeten worden gemaakt.

Afspraken

Onderstaande lijst is bedoeld als aanzet voor het gesprek om in BO-MIRT najaar 2021 tot gebiedsgerichte afspraken tussen rijk en regio te komen

De meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen:

- De keuzesituatie rond het Noordzeekanaalgebied in al haar dimensies: energietransitie, circulaire economie, watergebonden bedrijvigheid, leefbaarheid, waterbuffering, klimaatadaptiviteit, waterkwaliteit, werelderfgoed, landschappelijke verbinding, ontwikkeling en mogelijke versnelling woningbouw en woonwerkmilieus, gericht op:
- afspraken eind 2021 over de reservering van bedrijventerreinen en de ruimte voor waterbuffering,
- uitwerking van de in het Verstedelijkingsconcept te maken afweging in het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied,
- Re-design van het wegennet met aandacht voor onder meer de belasting van de A9 en A22, en de bereikbaarheid richting Leiden, Den Haag en Alkmaar (onderdeel van het Multimodaal Toekomstbeeld 2040, SBaB)
- De integrale ontwikkeling van stadshart Haarlem (onderdeel van Bereikbare Steden)
- Het verbinden van Nationaal Park Zuid-Kennemerland met Spaarnwoude en Park21 in lijn met het programma Nationale Parken Nieuwe Stijl

Om regionale inzet vragen:

- Economische ontwikkeling IJmond en Zuid-Kennemerland op basis van het economische profiel en in aansluiting op de beroepsbevolking in de deelregio's (met het oog op o.a. een evenwichtigere woonwerkbalans en het voorkómen van vervoersarmoede)
- Verbeteren recreatief profiel Spaarnwoude op basis van vastgestelde gebiedsvisie
- Verlichten recreatieve druk Nationaal Park Zuid-Kennemerland
- Kwaliteitsimpuls Noordzeekust ('Amsterdam Beach'): een kwaliteitsslag van Zandvoort en IJmuiden aan Zee, ontwikkeling jaarrond-voorzieningen, werken aan zee en bereikbaarheid van de kust, in samenhang met onderzoek naar de waterveiligheid van de kustregio
- In de duinen en de binnenduinstrand ruimte zoeken om schoon kwelwater in het gebied vast te houden en beter te benutten, met mogelijk beperking of aanpassing van agrarische functies tot gevolg, in samenhang met de ontwikkeling van Natuurnetwerk Nederland en de stikstofaanpak van de provincie
- Landschappelijke verbindingen tussen de kust en het achterland.

4.2

Zaanstreek, Waterland, Corridor Amsterdam-Hoorn

Inclusieve steden in een eigentijds Hollands landschap

Gebiedskarakteristiek

De kwaliteit van Zaanstreek-Waterland is ruimte om te leven middenin authentiek landschap. Wonen in de stad of in het landelijk gebied, met scholen en voorzieningen nabij, altijd nabij water, groen en recreatiemogelijkheden, goed bereikbaar via OV of auto en een energiek regionaal bedrijfsleven gefocust op voedsel, bouw, transport, maakindustrie en een ambitieus techniek- en ICT-cluster.

Het is niet alleen kwaliteit, het is ook identiteit die Zaanstreek-Waterland onderscheidt; Hollandser dan Hollands! Prachtige veenweidegebieden met eeuwenoude dijken en molens, weilanden rondom historische lintdorpen. De regio heeft een historie van economische en stedelijke ontwikkeling. In de 19e en 20e eeuw is de bedrijvigheid in de regio gemoderniseerd, maar sterk ondernemerschap, doe-mentaliteit, en innovatiekracht bleef.

De stedelijke centra groeien de komende decennia sterk, een groei die moet worden ingezet om economisch en sociaal-maatschappelijk waarde toe te voegen. Om evenwicht te creëren tussen wonen en werken, alsook evenwicht in de ontwikkeling van de MRA als geheel. Steden zullen zich complementair aan elkaar ontwikkelen, met de realisatie van multimodale knooppunten, benutting van kansen voor gemengde woon-werkmilieus en steun voor de bestaande sociaaleconomische

inzet. De belangrijkste opgaven gaan over de sociaal-maatschappelijke versterking in relatie tot de meerkernige ontwikkeling van de MRA, en een nieuwe toekomst voor de veenweidegebieden die onderwerp is van een integraal gebiedsproces.

Opgaven

Sociaal-maatschappelijke versterking

De stedelijke gebieden ten noorden van het IJ groeien de komende decennia door tot een totaal van 500.000 tot 600.000 inwoners. Die groei zetten we in om economisch en sociaal-maatschappelijk waarde toe te voegen en zo meer evenwicht in de metropoolregio te creëren. Dat betekent dat het omvangrijke woningbouwprogramma (circa 30.000 woningen tot 2030 inclusief Amsterdam-Noord) gepaard moet gaan met investeringen in werkgelegenheid en bereikbaarheid. De pendelstromen vanuit dit deelgebied zijn buitenproportioneel groot en eenzijdig op Amsterdam gericht. Zaanstad en Amsterdam-Noord kennen relatief veel sociaaleconomisch zwakke wijken met ruimte voor nieuwe economische ontwikkeling.

Twee stadsharten zijn onderwerp van Bereikbare Steden: Zaanstad en Purmerend. De omgeving van het Buikslotermeerplein in Amsterdam-Noord functioneert als derde regionaal centrum. Met een HOV-verbinding

ontstaat in de ZaanIJ-corridor een tweede backbone tussen Amsterdam en de Zaanstreek. De omgeving van Station Kogerveld kan worden ontwikkeld als onderdeel van die corridor. De ontwikkeling van woonwerkmilieus in de ZaanIJ-corridor (Hembrugterrein, Achtersluispolder) en de ontwikkeling van de Noorder IJ-plas als landschapspark dragen bij aan de sociaal-maatschappelijke versterking in dit deelgebied. Deze ontwikkelingen hangen samen met de keuzesituatie in het Noordzeekanaalgebied. Voor de Achtersluispolder wordt onderzocht of de ontwikkeling versneld kan plaatsvinden.

Ook is aandacht nodig voor bestaande wijken en bedrijventerreinen. In wijken met een sociaaleconomische problematiek zijn kwaliteitsverbeteringen nodig. In de Regio Deal ZaanIJ werken Rijk en regio samen aan meer werk, beter onderwijs en een groene en veilige leefomgeving in vooral Amsterdam Molenwijk en Tuindorp Oostzaan en Zaandam Peldersveld en Poelenburg, waarbij de laatste ook onderdeel is van het interbestuurlijke Programma Leefbaarheid en Veiligheid. Bestaande bedrijventerreinen hebben een rol in de herhuisvesting van bedrijven op te transformeren terreinen. Op nieuwe bedrijventerreinen (Baanstee-Noord en HoogTij zijn nu in ontwikkeling) is een slim en zorgvuldig ruimtegebruik nodig.

Verbetering van de hoofdinfrastructuur ondersteunt de aanpak van deze opgaven. Dat gaat vooral om de aansluiting tussen de A8 en A9, en de corridor Amsterdam-Hoorn (de spoorweg en de A7). Die corridor vormt een as voor geclusterde economische ontwikkeling, ook buiten de MRA op locaties als de Poort van Hoorn.

Integraal gebiedsproces over nieuwe toekomst veenweidegebieden

Het veenlandschap in dit deelgebied is hoog gewaardeerd vanwege het typische Hollandse karakter en de erfgoedwaarden die erin vervat zijn, maar staat onder druk. Voornaamste oorzaak (naast de stedelijke druk) is de daling van de bodem. Die hangt samen met het lage grondwaterpeil dat nodig is voor het huidige agrarische gebruik. Verhoging van de grondwaterstand vraagt echter veel van de landbouw, zeker in combinatie met het terugdringen van de stikstofemissies. Het vraagt van de landbouw om zich opnieuw te oriënteren, op zoek te gaan naar nieuwe teelten of nieuwe markten waarover nu nog weinig bekend is. Tegelijk kan het andere ambities dichterbij brengen; bijvoorbeeld om de ecologische waarde van het landschap te vergroten of het toegankelijker te maken voor recreatief bezoek. De verbindende functie van Zaanstreek en Waterland in het landschap (voor zowel recreatie als natuur) kan worden versterkt.

De aanpak van de veenweideproblematiek is sterk gebiedsgebonden. De situatie verschilt per gebied, en daarmee ook de mogelijkheden en oplossingsrichtingen. Het is daarom van belang om de aanpak van onderop te formuleren en het gesprek aan te gaan met alle betrokken partijen, vanuit wederzijdse erkenning van de maatschappelijke urgentie en de belangen van de agrarische ondernemers. Doel van zo'n gesprek is om gezamenlijk toe te groeien naar een nieuwe toekomst, waarbij ook het tijdpad en het instrumentarium aan de orde kunnen komen. Een transitie als deze neemt vele jaren in beslag.

Een gebiedsproces over een nieuwe toekomst van het veenweidelandschap in Zaanstreek en Waterland kan zich van vele kanten laten voeden. Er kan worden voortgeborduurd op onderzoek elders in het land, zoals bij het Veenweide Innovatie Centrum, en op lopende pilots in Laag-Holland. In Noord-Holland wordt gewerkt aan een Regionale Veenweidestrategie voor de hele provincie, en de Regiegroep Laag-Holland werkt samen met de provincie, gemeenten, het hoogheemraadschap en natuur- en landbouworganisaties aan een integraal gebiedsprogramma voor het landschap van Laag-Holland.

Afspraken

Onderstaande lijst is bedoeld als aanzet voor het gesprek om in BO-MIRT najaar 2021 tot gebiedsgerichte afspraken tussen rijk en regio te komen

De meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen

- Integraal gebiedsproces voor de toekomst van de veenweidegebieden, aangestuurd van onderop, in de context van het interbestuurlijke programma Veenweide en het gebiedsproces in Laag-Holland (met aandacht voor de bodemdalings- en de stikstofproblematiek, de transitie van en innovatie in de landbouw, natuurontwikkeling, recreatieve ontwikkeling)
- Integrale ontwikkeling van de stadsharten Zaanstad en Purmerend (onderdeel van het programma Bereikbare Steden)
- Bij gebleken noodzaak voor versterking van het elektriciteitsnet naar Noord-Nederland: onderzoek naar tracé-alternatief 380 kV-hoogspanningsleiding via Noord-Holland Noord

- De verbinding A8-A9 en de inpassing in het landschap van het Unesco-werelderfgoed Stelling van Amsterdam (landschappelijk onderzoek loopt)
- Opgaven die raken aan de keuzesituatie Noordzeekanaalgebied (NOVI-gebied), met name de ontwikkeling van ZaanIJ/Achtersluispolder (woonwerkmilieu) en ruimte voor bedrijven afkomstig van te transformeren bedrijventerreinen
- Versnelling van de ontwikkeling van Achtersluispolder in samenhang met de noodzakelijke randvoorwaarden
- De HOV-verbinding ZaanIJ, waarover het Rijk nog geen standpunt heeft ingenomen.

Rijk-regio inzet op basis van bestaande afspraken:

- Stedelijke vernieuwingsopgave in Zaandam Oost (onderdeel van het Programma Leefbaarheid en Veiligheid)
- Regio Deal ZaanIJ
- De bereikbaarheid op de corridor Amsterdam-Hoorn (spoor en A7) conform de afgesloten bestuursovereenkomst

Om regionale inzet vragen:

- Werken aan doorontwikkeling recreatieve structuur (waaronder de bereikbaarheid van de belangrijkste groene gebieden zoals 't Twiske, Purmerbos en wandel- en fietsroutes in veenweidegebieden, in samenhang met het integrale gebiedsuitwerking over de toekomst van de veenweidegebieden)
- Behoud en ontwikkeling van UNESCO-monumenten (in samenhang met het integrale gebiedsuitwerking over de toekomst van de veenweidegebieden)
- Ontwikkeling landschapspark Noorder-IJplas
- Verstevigen economisch profiel (in de vorm van bijvoorbeeld de complementaire ontwikkeling van regionale centra en een slim gebruik van de ruimte op bedrijventerrein Baansteede-Noord in Purmerend/Volendam-Edam)
- Inpassing opwek energie (via RES) en energie-infrastructuur, mede in relatie tot eventueel tracé 380 kV-hoogspanningsleiding

4.3

Oostflank MRA

Ontwikkeling van complete steden aan de metropolitane baai

Gebiedskarakteristiek

In de Oostflank van de Metropoolregio Amsterdam ligt het nieuwe land van de Flevopolder met Lelystad – de hoofdstad van Flevoland – en Almere, de tweede stad van de MRA. Lelystad en Almere kennen elk een unieke stedenbouwkundige opzet. Bovendien zijn het landschap en de steden tegelijk en in samenhang ontworpen. Er is daardoor een sterke relatie met landbouw, landschap, natuur en water. De nieuwe poldersteden hebben een samenleving die al sinds het begin krachtig verbonden is met de andere delen van de regio, zowel als het gaat om werk en stedelijke voorzieningen als in verhuisbewegingen. Nog steeds biedt de Flevopolder veel mogelijkheden om ruimschoots bij te dragen aan de grote bouwprogramma's waar de MRA mee te maken heeft. Toevoegen van woningbouw aan de stadsranden is noodzakelijk voor het afronden van de stedenbouwkundige opzet van de beide steden.

In dit jonge deel van de MRA is het economisch profiel nog vol in beweging. De economie wordt gekenmerkt door logistiek, hoogwaardige maakindustrie, life science en agrifood (inclusief de keten van toelevering, verwerking, diensten en handel in de foodsector). De ambitie is dat de Oostflank in toenemende mate functioneert als centre of excellence voor de transitiesectoren energie, circulair en digitaal; nieuw land biedt ruimte voor de economie van morgen. De relatief jonge bevolking van Almere en Lelystad vormt nu en in

de toekomst een belangrijk arbeidspotentieel voor de metropoolregio.

Door steeds betere bereikbaarheid (spoor, weg, Lelystad Airport en Flevokust haven) komen Almere en Lelystad mentaal dicht bij Amsterdam/Schiphol en ook Noord- en Oost-Nederland te liggen. Langs deze corridor bieden Almere en Lelystad nog volop ruimte voor wonen en bedrijven. De Oostflank levert een grote bijdrage aan de MRA op het gebied van wonen, werken en recreatie. Door de relatieve betaalbaarheid, gezonde leefomgeving en de economische groeipotentie en bovenal door de unieke ligging aan het Markermeer en het IJmeer, de vele recreatiemogelijkheden en natuurbeleving in onder andere Nationaal Park Nieuw Land.

Almere en Lelystad zijn groeisteden die volop inzetten op groene duurzame verstedelijking en op het bouwen aan een samenleving. Dat betekent dat naast woningbouw ook de stad als geheel en de voorzieningen in de stad meegroeien. Daarbij hoort een goede bereikbaarheid, uitbreiding van werkgelegenheid, een goede gezondheidzorg, sterk onderwijs en een aantrekkelijk opleidingsaanbod (middelbaar en hoger onderwijs).

Opgaven

In de Oostflank spelen veel opgaven waarvoor samenwerking tussen Rijk en regio noodzakelijk is. Voor veel daarvan zijn bestuurlijke samenwerkingsprogramma's

in het leven geroepen. Te noemen zijn het integrale programma RRAAM (Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer), het TBES (Toekomstbestendig Ecologisch Systeem), het MIRT-onderzoek voor Amsterdam Bay Area, de Agenda IJsselmeergebied, het Programma Grote Wateren en het programma Lelystad Next Level.

De hier genoemde opgaven voor versterking van het economisch profiel en samenhang in en om het open water, vloeien voort uit ontwikkelingen en keuzesituaties in de MRA die in dit Verstedelijkingsconcept zijn benoemd. Ze voegen een dimensie toe aan lopende programma's of hebben afzonderlijk uitwerking nodig.

Versterken van het economisch profiel

De ambitie van een evenwichtige, meerkernige ontwikkeling van de MRA, heeft de grootste kans van slagen als iedere deelregio en elk stadshart het specifieke economische profiel kracht bij zet. Lelystad groeit toe naar een economisch profiel als multimodaal bereikbare hub, mede dankzij het vliegveld, de haven, de wind- en zonne-energie in de polder, de agrifood en de ligging aan een backbone voor elektriciteit en gas in het energienetwerk. Hier ontstaat een cluster waar andere werkgelegenheid omheen groeit. De circulaire economie kan binnen dit profiel groeien in samenhang met ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied. Afhankelijk van de te kiezen ontwikkelingsrichting, kan uitwijk van watergebonden en circulaire economie naar de haven van Lelystad een optie zijn. Er ontstaat in dat geval zicht op het ontstaan van een 'circulaire as' tussen IJmuiden, Almere en Lelystad.

Het economische profiel van Almere is nog niet uitgekristalliseerd. Als jongste stad in de regio beschikt Almere over veel mogelijkheden voor woningbouw

en ruimtelijk-economische ontwikkeling, maar de economische activiteit is divers en houdt de groei van de bevolking niet bij. De verstedelijkingsopgave in Almere kan worden ingezet om een sterkere profilering op te bouwen. Dat is een voorwaarde voor en ondersteunend aan een veerkrachtige samenleving. De prioriteit voor wonen en werken in een gemengd milieu bij het stadshart schept daar een stedelijke context voor. Het stadshart van Almere is, net als dat van Lelystad, onderdeel van de programmalijn Bereikbare Steden.

De komst van hoger (technisch) onderwijs kan een belangrijke pijler zijn onder een volwaardige economische clustervorming waarbij kansen liggen in specialisatie in de transitiesectoren. De afgelopen jaren heeft Almere ingezet op de ontwikkeling van de circulaire economie, en inmiddels is te zien dat deze niche markt duidelijk aan het groeien is. Op bedrijventerreinen als De Vaart en De Steiger tekent zich een cluster circulaire economie bedrijven af, en deze ontwikkelingen kunnen nog verder doorgroeien. De combinatie met de bouwopgave biedt hier ook kansen om stevig in te zetten op een circulaire bouweconomie en circulaire gebiedsontwikkeling. In combinatie met de energie transitiebedrijven die ook in Almere gevestigd zijn, lijkt een economisch profiel rondom transitie economie (energie en circulair) hier heel passend.

De ligging in de natuurrijke omgeving van Nationaal Park Nieuw Land en het groene karakter van het stedelijke gebied geven aanleiding om ook de vrijetijdseconomie van Lelystad en Almere verder te ontwikkelen. Doorgroei naar complete steden betekent verder een wenselijke groei in de voorzieningen voor cultuur, gezondheidszorg

en sociale infrastructuur. Daarnaast heeft Lelystad grote kansen op gebied van de zachte vestigingsvoorwaarden. De natuurontwikkeling voor de kust kan een zeer bijzonder recreatie- en woonlandschap opleveren en daarmee het palet aan milieus in de MRA verder verrijken.

Integraal inpassingsonderzoek hyperconnectiviteitshub Zeewolde-Almere

De MRA heeft besloten om ruimte te bieden aan een vierde hyperconnectiviteitshub in de regio; een cluster van datacenters dat gebruik wil maken van de extra snelheid die hyperconnectiviteit biedt. Er is locatieonderzoek gedaan dat zich toespitste op ruimtelijke mogelijkheden, de aansluiting op het stroomnet en de kansen van restwarmte. Daaruit kwam een zoekgebied naar voren in Oosterwold, nabij Almere op grondgebied van de gemeente Zeewolde. Datacenters zijn grootverbruikers van energie, en in dit gebied kan voor de stroomvoorziening worden aangesloten op een nieuw onderstation dat ook gebruikt zal worden om de groei van Almere te faciliteren en de windenergie uit de omgeving naar het net te brengen.

De eerste stap die genomen moet worden is locatieonderzoek naar de inpassingsmogelijkheden. Hierbij moeten ook andere zaken aan de orde komen dan de beschikbare ruimte en de energievoorziening; het gaat bijvoorbeeld ook om de mogelijkheden van een klimaatadaptieve ontwikkeling (ten eerste risicobeperking bij overstromingen of wateroverlast en ten tweede de wijze van koeling – als daarvoor een beroep op drink- of oppervlaktewater moet worden gedaan, is ook de beschikbaarheid daarvan een criterium, vooral in periodes van droogte, alsmede de wijze van lozen), en om de economische effecten (waaronder de werkgelegenheid). Op grond van dit onderzoek en de marktsituatie beslissen

de colleges van Almere en Zeewolde vervolgens of zij een locatie in het zoekgebied willen toewijzen. De definitieve locatiekeuze vindt vervolgens plaats in het kader van de Verstedelijkingsstrategie. Als de colleges negatief beslissen, dan komt de vraag naar de mogelijkheid en wenselijkheid van een vierde hyperconnectiviteitshub terug bij de MRA.

Samenhang in en om het open water

Het Markermeer en IJmeer behoren in veel opzichten tot de grote ruimtelijke kwaliteiten van de MRA. Niet voor niets is het open water, samen met de oevers, deel van veel lopende rijks-regionale programma's. Die gaan onder meer over verbetering van het ecologische systeem, de betekenis voor het regionale watersysteem en de samenhang met de stedelijke ontwikkeling in de Oostflank. Op het raakvlak met de stedelijke ontwikkeling kan de inpassing van de IJmeerlijn zich tot een opgave ontwikkelen, nu gebleken is dat deze lightrailverbinding een kansrijke oplossing vormt bij de in Amsterdam Bay Area onderzochte programma's voor wonen en werken. Als nut en noodzaak vaststaan kunnen tracévarianten worden uitgewerkt, al dan niet deels ondergronds. Vooralsnog is een verbinding over het oude land nog niet uitgesloten – maar ook dat zou tot inpassingsvragen leiden.

Ontwikkelingen en opgaven elders in de MRA kunnen op een aantal manieren invloed hebben op het IJmeer-Markermeer en zijn oevers. Die liggen voor een belangrijk deel aan de zuidoever van het IJmeer. Dit gebied is een schakel in de open landschappelijke structuur met waterrijke natuur die loopt tussen de Vechtstreek, via het IJmeer, naar Waterland – deel van de Stelling van Amsterdam. Naar het westen gaat de zuidoever over in de Diemerscheg, een van de

groene scheggen rond Amsterdam. Een aantal grote infrastructuurlijnen doorkruist deze zone. Dat leidt tot een opgave van landschappelijke versterking. Die opgave kan aan urgentie winnen als nieuwe infrastructuur zich aandient. De kans bestaat dat de IJmeerlijn in de oostkant van Amsterdam aan land komt en er is een kans dat de energie-infrastructuur verzaamd zal worden, bijvoorbeeld met een 380 kV-hoogspanningsleiding, mede vanwege de aanwezigheid van de Diemercentrale. Daar zijn inpassingsvragen en/of compensatievragen aan verbonden.

Aanpassingen in het watersysteem in de MRA kunnen hun weerslag hebben op de waterkwaliteit of waterhoeveelheid in het Markermeer en IJmeer. Of dat aan de orde is en zo ja, hoe substantieel die effecten zijn, is nog niet duidelijk. Het kan gaan om het verder versterken van de nu al belangrijke functie van het Markermeer en IJmeer als 'regenton': buffer voor waterbeschikbaarheid en voor de piekwaterberging. Als gekozen wordt voor de haven van Lelystad als uitwijkmogelijkheid voor circulaire en watergebonden bedrijven uit het Noordzeekanaalgebied, zijn meer schutbewegingen in de Oranjesluizen nodig en kan meer brak water het IJmeer-Markermeer binnendringen. De consequenties van een nog sterkere regentonfunctie, bijvoorbeeld voor de fluctuatie van het waterpeil, is deel van onderzoek dat geagendeerd wordt in de Verstedelijkingsstrategie. Het effect van verzilting via de Oranjesluizen moet worden onderzocht zodra een dergelijke ontwikkeling concreet in beeld komt.

Afspraken

Onderstaande lijst is bedoeld als aanzet voor het gesprek om in BO-MIRT najaar 2021 tot gebiedsgerichte afspraken tussen rijk en regio te komen

De meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen

- Natuur- en landschapsontwikkeling verbonden aan het totstandbrengen van een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem Markermeer-IJmeer, op basis van de ontwikkelprincipes van Panorama Markermeer-IJmeer en in de context van Amsterdam Bay Area, Nationaal Park Nieuw Land en de Kustzone van Lelystad
- Ontwikkelen economisch profiel Almere door o.a. uitbreiding van het onderwijsaanbod en voorzieningen
- Integrale ontwikkeling stadsharten Almere (verbonden aan het ontwikkelen van het economisch profiel) en Lelystad onderdeel van Bereikbare Steden
- Versnelling woningbouw in Almere Pampus en Almere-Centrum
- Multimodale bereikbaarheid, waaronder de uitwerking van nut en noodzaak van de IJmeerlijn en bij positief resultaat de inpassing ervan in het IJmeer, de Stelling van Amsterdam (eiland Pampus) en de Diemerscheg
- Mogelijke aanleg van een hyperconnectiviteitshub in Zeewolde
- Als vervolgacties m.b.t. het watersysteem er aanleiding toe geven: onderzoek naar invloed van ingrepen elders op het waterbeheer van het Markermeer en IJmeer (bufferingscapaciteit en voorraadfunctie in relatie tot een mogelijk grotere aan- en afvoercapaciteit bij Muiden; verzilting via Oranjesluizen)

Rijk-regio inzet op basis van bestaande afspraken:

- Het programma Lelystad Next Level
- Stedelijke vernieuwingsopgave in Lelystad-Oost (onderdeel van het Programma Leefbaarheid en Veiligheid)

Om regionale inzet vragen:

- Corridorontwikkeling Amsterdam-Almere-Lelystad (economisch profiel, woon- en werkmilieus)
- Ontwikkelen van Lelystad als multimodaal bereikbare hub en regionale multimodale energiehub, door het benutten van de ligging aan energienetwerken, windparken, Maximacentrale, Flevokust Haven, luchthaven en agrifood
- Ontwikkelen van oevers Gooimeer
- Verdere ontwikkeling van de vrijetijdseconomie
- Ontwikkeling van een proeftuin voor kringlooplandbouw.

4.4

Gooi en Vechtstreek, Diemerscheg Wonen, werken en recreëren in een landschap met grandeur

Gebiedskarakteristiek

Gooi en Vechtstreek is de groenblauwe verbinder van de dichtbevolkte stedelijke regio's Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht. Met hoogwaardige voorzieningen is Gooi en Vechtstreek een prettige plek om te wonen, werken en recreëren.

De woonomgeving is organisch gegroeid. Dit heeft geleid tot een grote variatie in woonmilieus. Er zijn verschillende typen kernen met ieder een eigen identiteit. Het hart van de mediavalley ligt in Gooi en Vechtstreek. Sectoren zoals ICT, Artificial Intelligence, zorg en recreatie vormen ook een belangrijk onderdeel van de economie.

Het landschap van Gooi en Vechtstreek is speciaal en heel divers. Er is bos, heide, open weilanden, historische buitenplaatsen en water, zoals het Naardermeer, Diemerscheg, het plassengebied, het IJmeer en het Gooimeer. Verschillende gebieden hebben een nationale of zelfs internationale beschermde status. De verscheidenheid aan landschapstypen en de kwaliteit daarvan, in een relatief klein gebied in de verstedelijkte Randstad, maken Gooi en Vechtstreek uniek.

Gooi en Vechtstreek verbindt de metropool Amsterdam met de regio Utrecht. Via treinverbindingen en via de wegen als A1 en A27 en het landschap, maar ook in economische relaties.

Dit gebied draagt op verschillende manieren bij aan de verstedelijking en groei van de MRA. Ten eerste via woningbouwontwikkeling die met name plaatsvindt rondom de OV-knooppunten in dit gebied. Daarnaast via het toevoegen van arbeidsplaatsen, veelal passende bij het economisch profiel van de regio. In eerste plaats is dat de media (in brede zin) en aanvullend sectoren zoals ICT, AI, zorg en recreatie. Dit draagt mede bij aan de versterking van de economie voor de gehele MRA op deze profielen. Daarnaast het kunnen recreëren van inwoners van de MRA in de veelzijdige landschappen en recreatiegebieden die dit deelgebied rijk is. Opgaven in dit gebied zijn te clusteren rond een klimaatrobuuste inrichting van de Heuvelrug en het Vechtplassengebied, en de economische profilering in relatie tot de woonwerkbalans.

Opgaven

Klimaatrobuuste inrichting Heuvelrug en Vechtplassengebied

Gooi en Vechtstreek onderscheidt zich door de grote cultuurhistorische gelaagdheid en diversiteit van het landschap en natuur. Dit is een voorwaarde voor de bijzondere woon-, werk en recreatieomgeving. De natuur en het landschap in zowel het hoge als het lage gedeelte van de Gooi en Vechtstreek staan onder druk door verdroging in de Utrechtse Heuvelrug. Grondwater

stroomt van de hogere zandgronden van het Gooi naar de veengebieden. De natuurwaarden van de Vechtplassen en het Naardermeer, Natura 2000-gebieden, zijn afhankelijk van deze kwel. Drinkwaterwinning en verminderde infiltratie in de stuwwal, en bemaling van de polder zetten dit systeem onder druk. In de Vechtstreek moet gebiedsvreemd water uit het Markermeer worden ingelaten om brak (kwel)water uit polders af te voeren en het water van Naardermeer en Vechtplassen aan te vullen. Het is daardoor lastig om de natuur- en waterkwaliteitsdoelen te halen. Voor het ecologische systeem is dat geen duurzaam houdbare situatie, maar voor het watersysteem evenmin. Ook de bebouwde omgeving heeft er last van doordat bij extreme buien het water niet weg kan en dit tot overlast en schade leidt. De klimaatverandering (met name de droogte) en de groeiende vraag naar drinkwater zullen dit systeem steeds verder onder druk zetten. De zandgronden moeten het water zo lang mogelijk vasthouden en het kwelwater kan beter benut worden.

De vraag is wanneer het punt wordt bereikt dat principieel moet worden gekozen voor een andere oplossing dan grote (technische) investeringen om de huidige aanpak vol te blijven houden. Zo'n oplossing zou gericht moeten zijn op een klimaat- en waterrobuuste inrichting van landelijk en stedelijk gebied, met een tijdspad op weg daarnaartoe. Rijk en regio gaan binnen de Verstedelijkingsstrategie een integrale aanpak uitwerken van het watersysteem in relatie tot functies en inrichting in de Gooi en Vechtstreek, met aandacht voor de Natura 2000-gebieden, de landbouw, de inrichting van natuur- en woningbouwgebieden op de Heuvelrug, drinkwaterwinning in het gebied, het peilbeheer van de Vechtplassen, het benutten en vasthouden van kwelwater, mogelijke piekwaterbergingslocaties en extra gemaalcapaciteit bij Muiden.

De uitwerking vindt plaats in de context van de waardevolle cultuurlandschappen in dit deelgebied: de Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Utrechtse Heuvelrug en het Groene Hart met daarin Natura 2000-gebieden zoals het Naardermeer en de Vechtplassen. Het Groene Hart heeft in de Nationale Omgevingsvisie de status gekregen van NOVI-gebied. De opgave is in dit NOVI-gebied als geheel is gericht op het beperken van bodemdaling, van CO₂-uitstoot en het aanpassen van de waterhuishouding, ruimte voor landbouw, het verbeteren van de relatie stad-land, omgaan met nieuwe bebouwing, erfgoed en bereikbaarheid.

In Gooi en Vechtstreek gaat de aandacht sterk uit naar een aantal landschappelijke verbindingen, belangrijk om het karakter van de MRA in stand te houden als netwerk van steden en dorpen in een aaneengesloten landschap, en voor een robuust en veerkrachtig ecologisch systeem. Er is sprake van twee grote structuren: de 'natte natuur' in de Vechtstreek en de 'droge natuur' van de Heuvelrug. Deze structuren moeten worden verbonden met de natte natuur van Waterland en de bosgebieden van Flevoland. Met name de verbindingen tussen het Naardermeer en omgeving aan de ene kant, en het noordwesten van het Gooi aan de andere kant zijn erg kwetsbaar. De monding van het IJ is ook een grote barrière. Aan de oever van het IJmeer en in de Diemerschedijk ligt een opgave voor landschappelijke versterking (opgenomen bij het deelgebied Oostflank).

Economische profilering en woonwerkbalans

De media vormen in dit deelgebied een herkenbaar cluster binnen het economische profiel. Dat profiel wordt versterkt via onder meer de programmalijn Bereikbare Steden, waarin de stadshartontwikkeling van Hilversum

is opgenomen. In Hilversum liggen kansen voor een gefaseerde door groei tot Artificial Intelligence (AI)-Campus. Zo'n ontwikkeling kan worden gestimuleerd via een verdicht programma, een gemengd milieu en zo mogelijk een hogere frequentie van openbaar vervoer. Ook versterking van andere openbaarvervoerlocaties aan de Gooicorridor, onder andere met onderwijsvoorzieningen, helpt om het economisch profiel verder uit te bouwen.

Gevolg van de ligging tussen Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht is dat veel pendelstromen het gebied doorkruisen. De balans helt over naar uitgaande pendel, maar er is ook een pendelstroom naar het gebied toe. Oplossingen liggen in de bereikbaarheidsagenda (voor weg en spoor), waarbij onder meer de gelijkvloerse overwegen een punt van aandacht zijn, maar ook in de economische relatie met Flevoland. Woon-werkrelaties tussen Gooi en Vechtstreek en Flevoland groeien langzaam. Een betere spreiding in het pendelpatroon ontstaat door het economische profiel in beide gebieden onderscheidend te ontwikkelen en versterken, zonder elkaar te beconcurreren, en door te investeren in de onderlinge bereikbaarheid.

In het Multimodaal Toekomstbeeld 2040 (SBaB) wordt onderzocht of de corridors naar de ring van Amsterdam aangepast moeten worden om optimaal te functioneren. Onder die corridors vallen onder meer de A1 en A27, die een rol kunnen hebben in het tot stand brengen van een meer evenwichtige woonwerkbalans. Frequentieverhoging op het spoor (de Gooilijn) is afhankelijk van de toekomst van het goederenvervoer dat nu op die lijn zit. Dat valt buiten het bestek van SBaB, maar is onderdeel van het nationale Toekomstbeeld OV 2040.

Afspraken

Onderstaande lijst is bedoeld als aanzet voor het gesprek om in BO-MIRT najaar 2021 tot gebiedsgerichte afspraken tussen rijk en regio te komen

De meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen

- Uitwerking van een integrale aanpak van het watersysteem in relatie tot functies en inrichting in de Gooi en Vechtstreek met aandacht voor de Natura 2000-gebieden, de landbouw, de inrichting van natuur- en woningbouwgebieden op de Heuvelrug, drinkwaterwinning in het gebied, het peilbeheer van de Vechtplassen, het benutten en vasthouden van

kwelwater, mogelijke tijdelijke waterbuffers en extra gemaalcapaciteit bij Muiden.

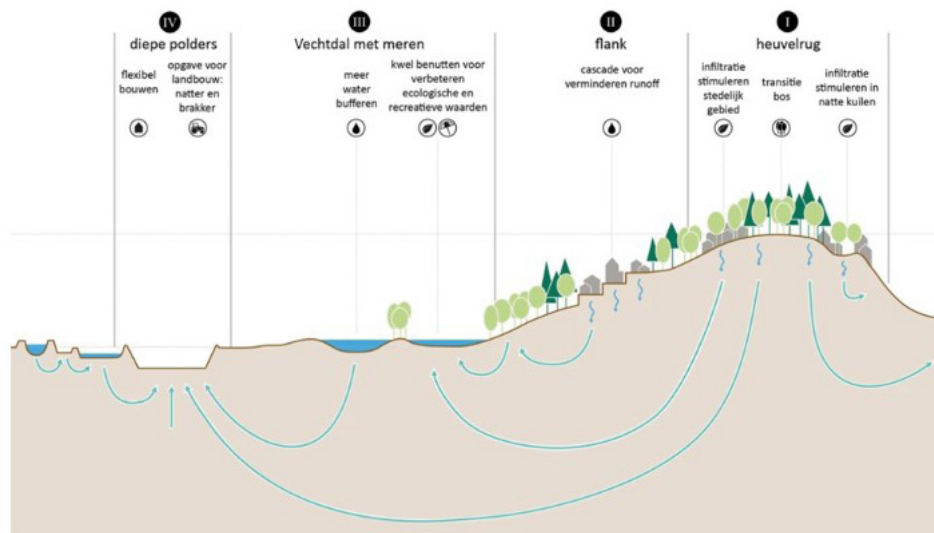
- De re-design van het wegennet met aandacht voor onder meer het functioneren van de A1 en A27, en ontwikkeling van de Gooicorridor en spoorverbindingen door het gebied, als onderdeel van het Multimodaal Toekomstbeeld 2040.
- De integrale ontwikkeling van stadshart Hilversum (onderdeel van Bereikbare Steden)

In het NOVI-gebied Groene Hart werken Rijk en regio samen aan:

- Behoud en ontwikkeling van oude cultuurlandschappen (waaronder een deel van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam en het beoogde werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie)

Om regionale inzet vragen:

- Versterken economisch profiel Gooi en Vechtstreek op media (Mediapark) met het perspectief van een AI-campus, gezondheid (in Arenapark en elders in het deelgebied) en vrijetijdseconomie
- Voldoende aandacht voor behoud van praktijkgeschoolde werkgelegenheid in Gooi Vechtstreek, als voorwaarde voor leefbaarheid en inclusiviteit
- De woon-werkrelatie met Utrecht, Amersfoort, Amsterdam en Flevoland, met aanvullend aandacht voor HOV- en fietsverbindingen richting de werkplekken in deze gebieden
- Behoud en verdere groen-recreatieve ontwikkeling van de Diemerscheg en onderzoek naar mogelijkheden om landschappelijk goed ingepaste bijdragen te leveren aan klimaatadaptatie en energietransitie (waarbij op dit laatste punt rijksbetrokkenheid aan de orde kan zijn).



Figuur 2: Resilience by design – Defacto – mogelijke ingrepen Gooi en Vechtstreek

4.5

Zuidflank MRA Leefbare internationale entree van Nederland

Gebiedskarakteristiek

De Zuidflank neemt een stevige economische positie in binnen de MRA. De mainports Schiphol en Greenport Aalsmeer zijn belangrijke motoren van onze nationale economie; bronnen van werkgelegenheid en brandpunten van internationaal transport. Vervoer en opslag, groothandel, detailhandel en overige zakelijke diensten zijn de grootste economische sectoren. Vanwege deze sterke concentratie van (internationale) economische activiteit heeft het deelgebied een grote aantrekkingskracht op arbeid vanuit heel Nederland. Het aantal arbeidsplaatsen is er groter dan de beroepsbevolking.

Deze aantrekkende werking heeft ook een weerslag op de woningbehoefte. De plancapaciteit voor woningen in de deelregio Amstelland-Meerlanden, die grotendeels overeenkomt met de Zuidflank, is (met ruim 60.000 woningen tot 2050 en bijna 40.000 tot 2030) na Amsterdam de grootste in de MRA. Door de aanwezigheid van Schiphol en geluids- en stikstofnormen is het bouwen van wenselijke nieuwe woningen in dit gebied een uitdaging.

Ruimtelijk biedt de Zuidflank diverse hoog gewaardeerde woonmilieus. Van stedelijke appartementen tot historische kernen en landelijk wonen, aangevuld met hoogwaardige culturele voorzieningen en liggend in een rijk geschakeerd landschap. Van buitenplaatsen langs de Amstel, recreatie bij de Westeinderplassen, Ouderkerkerplas, Diemerscheg en in het Amsterdamse Bos, natuurschoon in de

Amstelcheg met de Ronde Hoep, de weidsheid van de Bovenkerkerpolder tot nieuwe landschappen als Park 21. De sterke toename van de verstedelijking, met name langs de A4-A10-A2, zorgt voor een toenemende druk op deze landschappen en op de infrastructuur.

Locaties voor woonwerkmilieus en woningbouw worden conform de bestaande afspraken uitgewerkt, met de grootste aantallen in het stadshart van Hoofddorp en de westflank van Haarlemmermeer en daarnaast de ontwikkelingen in de verschillende kernen waaronder Stadshart, Kronenburg/Uilenstede en Legmeer in Amstelveen, De Nieuwe Kern in Ouder-Amstel en Holland Park in Diemen. De bestaande plancapaciteit voor bedrijventerreinen, verspreid over het gebied, zal in zijn geheel nodig zijn om de economische groei te faciliteren en de overloop te accommoderen van bedrijven op te transformeren terreinen in de regio. Een op te lossen knelpunt voor 2030 is de energievoorziening voor deze bedrijventerreinen en nieuw te bouwen woningen. Daarnaast valt het niet uit te sluiten dat meer ruimte voor de werkfunctie nodig is vanwege de behoefte aan meer arbeidsplaatsen in de nabijheid van de extra woningen die gerealiseerd worden.

In dit gebied is één keuzesituatie aan de orde: de leefkwaliteit rondom Schiphol in relatie tot de verstedelijking en verrommelde glastuinbouwgebieden. Daarnaast spelen opgaven rond het landschap in balans met verstedelijking, en rond de samenhang tussen mobiliteit en verstedelijking.

Schets van de kezesituatie

De economische kansen in de Zuidflank hebben in veel gevallen te maken met de aanwezigheid van Schiphol, een economische motor voor Nederland die tegelijk een grote claim legt op de ruimte in de omgeving en beperkingen stelt aan de ontwikkelingsmogelijkheden evenals aan de leefkwaliteit in de regio.

Die economische groeipotentie is er ook in de toekomst, maar als gevolg van de beperkingen die verbonden zijn aan de luchtvaart, houdt de woningbouw daar geen gelijke tred mee. De aanwezigheid van Schiphol beïnvloedt ook de mogelijkheden om het areaal verrommeld glas (zo'n 800 hectare) te saneren. Vanwege de beperkingen voor woningbouw en andere gevoelige functies is het moeilijk om hier een sluitende businesscase voor te formuleren. Een knelpunt wat voortsleept waardoor de gebieden verder verpauperen, met negatieve gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

Het kabinet heeft zijn koers voor de ontwikkeling van de luchtvaart uiteengezet in de Luchtvaartnota 2020-2050 'Verantwoord vliegen naar 2050', in november aangeboden aan de Tweede Kamer. Hierin is onder meer opgenomen dat er ruimte voor groei van de luchtvaart kan ontstaan, als door innovatie en vlootvernieuwing de negatieve effecten van de luchtvaart op het klimaat en de leefomgeving worden verminderd. 'Van ongeclausuleerde groei kan niet langer sprake zijn'. De bestaande strategische reservering voor een mogelijke parallelle Kaagbaan is in de nieuwe Luchtvaartnota gehandhaafd.

Bouwrestricties volgen uit het Luchthavenindelingbesluit (LIB) voor Schiphol. Grenzen van LIB-gebieden en de bijbehorende bouwrestricties kunnen in principe worden gewijzigd, maar daar is altijd een herziening of aanpassing van het LIB voor nodig met de bijbehorende integrale afweging. De mogelijkheid om het LIB te wijzigen zal in ieder geval aan de orde moeten zijn zodra het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) Schiphol gewijzigd wordt.

Het Rijk verkent samen met regionale overheden de mogelijkheden voor meer ruimtelijke ontwikkelingen rond burgerluchthavens, bijvoorbeeld voor nieuwe woningen. Dit gebeurt binnen de randvoorwaarden voor veiligheid en gezondheid en in lijn met de Omgevingswet. In de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota is

een verkenning opgenomen naar de verruiming van mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen en proefprojecten rond Schiphol.

Oplossingsrichting

De principekeuze is hier om op de middellange termijn een ontwikkeling na te streven waarin de belangen van de luchtvaart, de ruimtelijk-economische ontwikkeling en de leefkwaliteit met elkaar in evenwicht zijn. Het is een principekeuze waar de nodige onzekerheid omheen hangt en die stap voor stap concreet moet worden gemaakt, onder mee door de effecten van de verschillende keuzemogelijkheden in beeld te brengen.

Voor de korte termijn (tot 2030) is uit te werken hoe de stedelijke ontwikkeling met maatwerk vorm kan krijgen binnen de voorwaarden die de luchtvaart met zich meebrengt, en hoe gebieden waar niet gebouwd kan worden, kunnen bijdragen aan de leefkwaliteit in de regio.

Maatwerkoplossingen in de stedelijke ontwikkeling kunnen volgen uit de volgende oplossingsrichtingen:

- ruimte voor maatwerk voor een integrale belangenafweging (door gemeenten) en de beoordeling daarvan en het verlenen van de verklaring van geen bezwaar overlaten aan decentrale overheden (provincies). Conform het adagium 'decentraal, tenzij',
- aanpassingen van het LIB die kleinschalige woningbouw mogelijk maken om het voorzieningenniveau (en daarmee de leefbaarheid) van kleine kernen te ondersteunen,
- optimalisatie van vliegroutes om intensiever (o.a. hoger) te kunnen bouwen op ontwikkelingslocaties,
- innovaties op het gebied van geluidsadaptief bouwen, waardoor de hinder van het vliegverkeer voor bewoners afneemt (onderdeel van de hierboven genoemde verkenning).

Om zones waar niet gebouwd kan worden te laten bijdragen aan de leefkwaliteit van de regio, kan bijvoorbeeld gedacht worden aan landschappelijke ontwikkelingen met functies die zich verhouden tot de nabijheid van Schiphol. Deze kunnen worden omschreven als attractieve en vitale landschappen, die bijdragen aan de gezondheid

Andere opgaven in de Zuidflank

Landschap, groen/blauw en recreatie in balans met verstedelijking

In de Zuidflank is het (bestuurlijk vastgestelde) ontwikkelingsprincipe dat stad en landschap in samenhang worden ontwikkeld, nadrukkelijk aan de orde. De Zuidflank raakt een aantal landschappen met een bijzondere beleidsstatus: het Groene Hart, de duinen met de binnenduintrand en de Stelling van Amsterdam. Samen met de groene scheggen in de omgeving van Amsterdam zoals de Amstelscheg, de Westeinderscheg en de Diemerscheg, zorgen deze landschapsstructuren ervoor dat een uitgestrekt uitloopgebied voor niemand in de MRA ver weg is.

Deze groenstructuur brengt de behoefte met zich mee aan een duurzame inrichting van de Westeinderscheg in de gebieden waar nu verouderde of in onbruik geraakte tuinbouwkassen staan. In de Greenport als geheel gaat dat om ongeveer 800 hectare. Tevens speelt de behoefte om de verschillende landschappen in de Zuidflank te verbinden, en bestaande verbindingen te verbeteren dan wel te behouden. Uit analyses van het Planbureau voor de Leefomgeving voor de MRA blijkt dat de aanwezigheid van groen en landschap in deze deelregio ver onder de maat is (met name in het gebied tussen Hoofddorp/ Nieuw-Vennep enerzijds en Aalsmeer/Uithoorn anderzijds). Vanwege vele barrières (weginfrastructuur, Ringvaart Haarlemmermeer) is de bereikbaarheid ook zeer beperkt. Er is in het bijzonder behoefte aan

een ecologische verbinding tussen de duinen en het Groene Hart (via Park21 in Haarlemmermeer en de Westeinderplassen en Amstelscheg) en een recreatieve verbinding die daar grotendeels mee overlapt: van de Amsterdamse waterleidingduinen via Park 21 naar de Westeinderscheg, Amsterdamse Bos en Amstelscheg. Daarnaast is behoefte aan een recreatieve verbinding 'Amsterdamse waterleidingduinen-Heemstede-Westflank-Haarlemmermeer/Liniepad (ten noorden van Hoofddorp)' en een recreatieve corridor door de Westeinderscheg.

Tot slot komt uit het watersysteem de behoefte voort om het doorspoelen van het verziltende grondwater met zoetwater te begrenzen. Dat zou van agrariërs vragen om na te denken over andere teelten en kan nieuwe kansen voor natuur en recreatie opleveren. Op lange termijn kan een klimaatadaptieve ontwikkeling vragen om ruimtelijke ingrepen aan bestaande dijken of om nieuwe compartimenteringsdijken, als de verdere ontwikkeling in Haarlemmermeer (die tot een hogere economische waarde leidt) om een hoger beschermingsniveau vraagt. Door de bouwprogramma's en de ligging spelen klimaatadaptiviteit en zeker ook inzetten op gevolgbepierking een belangrijke rol bij gebiedsontwikkelingen in Haarlemmermeer. Bij de Westeinderscheg en de Amstelscheg moet balans worden gevonden tussen stedelijke druk en landschap, tussen klimaatadaptatie, energie, bodemdaling, veranderingen in

de landbouw, natuurontwikkeling en recreatie.

De landschappelijke ontwikkelingsbehoeften zetten we in om de groenblauwe structuur op regionaal niveau te versterken: een doorgaand groenblauw netwerk dat de groene gebieden onderling verbindt en een bijdrage levert aan andere opgaven (water, klimaat, erfgoed). Het voorstel betekent concreet:

- inzet op de verdere ontwikkeling van Park 21 en in het bijzonder de verbindingen met het omliggende landschap, waarbij vooral de kruisingen met de A4 en de spoorlijn aandacht vragen. Hier speelt zowel de barrièrewerking van de infrastructuur als de afstemming met de economische ontwikkeling langs de A4. Dit is een vitale schakel in een recreatieve en ecologische structuur die verbindingen legt tussen het duinlandschap, Park21, Westeinderscheg, Amstelscheg, Groene Hart.
- de keuze voor de Westeinderscheg als volwaardige groenblauwe scheg, in aansluiting op het Amsterdamse Bos met daarin functies die zich tot de ontwikkeling van de scheg verhouden.

Voor de Westeinderscheg is recent een gebiedsproces gestart, waarin onderzocht wordt om het gebied te definiëren als een aaneengesloten landschappelijke structuur tussen het IJ en het Groene Hart ver voorbij Aalsmeer. Het project geeft vorm aan de

Westeinderscheg, zet het op de kaart en zal het bestuurlijk verankeren. In de Zuidflank gaat het vooral om het gedeelte ten zuiden van het Amsterdamse Bos, dat is vorm te geven als volwaardige groene scheg, in aansluiting op de Amsterdamse Bos-visie die recent is uitgekomen.

De groene verbinding tussen het Groene Hart en Park 21 (en verder naar de duinen) vraagt om uitwerking op verschillende punten:

- de programmatieke uitwerking: wat is er nodig voor een doeltreffende ecologische en recreatieve verbinding;
- (daaraan verbonden) het ambitieniveau: inzet op een groenstructuur en onderzoeken van de mogelijkheden om aan te sluiten bij de nationale Bossenstrategie waarin het Rijk en de twaalf provincies zich hebben voorgenomen om 37.000 hectare nieuw bos aan te planten (dit kan ook voor de Westeinderscheg relevant blijken als nieuw bos past in het op te stellen ontwikkelingsbeeld);
- de wisselwerking met het agrarisch grondgebruik en de wateropgaven in Haarlemmermeer;
- de vormgeving van de zone waar de ecologische en recreatieve verbinding grote infrastructuur kruist (het spoor en de A4);
- de kruising met de Ringdijk, waar een ecologische en recreatieve ontwikkeling kan samengaan met verbetering van de waterveiligheid op lange termijn in Haarlemmermeer;
- het inpassen van economische functies binnen de hierboven genoemde randvoorwaarden.

Tot slot is het van belang om de aansluiting tussen beide gebieden in beeld te houden. De Westeinderscheg en

de verbinding met Park 21 raken elkaar ter hoogte van de Westeinderplassen en Rijsenhout. Sanering van oud glas in deze omgeving biedt kansen op nieuwe groenblauwe verbindingen, die tegelijk een impuls bieden aan de leefbaarheid van Rijsenhout. Het is de bedoeling dat ze uiteindelijk als één aaneengesloten landschappelijke structuur gaan functioneren.

Verstedelijking en mobiliteit in samenhang

De Zuidflank is een magneet voor economische groei, met name in de stedelijke band tussen Hoofddorp, Schiphol, de Zuidas, Zuidoost/Duivendrecht en Diemen. Die groei weerspiegelt zich in de druk op de infrastructuur. De corridor ZWASH (Zuidwestkant-Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp) heeft daarom prioriteit binnen het Rijks-regionale SBAB-programma. Daarin zit onder meer de ontwikkeling van een woonwerkmilieu in het stadshart van Hoofddorp, gerelateerd aan het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Ook elders in het deelgebied spelen nog omvangrijke gebiedsontwikkelingen, voor wonen, werken of gemengde woon-werkmilieus. Met name de groei van de bedrijvigheid in Haarlemmermeer leidt tot een acute behoefte om de capaciteit van het energienetwerk te vergroten.

In deze context speelt een aantal specifieke mobiliteitsvraagstukken, die geadresseerd zijn in SBAB. Voor het wegverkeer gaat dat vooral om het onderzoek dat voortkomt uit de Multimodale Netwerkstrategie naar het verleggen van de ring rond Amsterdam naar de A9, A5 en A10-Noord. De effecten op de verkeersintensiteit, onder meer op de A9 en de N201, zijn onderwerp van onderzoek naar het redesign van het hoofdwegennet in het Multimodale Toekomstbeeld 2040. In het openbaar vervoer is het behoud en het versterken

van de bereikbaarheid rond gebiedsontwikkelingen bij knooppunten van belang (zoals Duivendrecht en Diemen-Zuid), op alle schaalniveaus: nationaal, regionaal en fijnmazig. En mede in combinatie met het openbaar vervoer is een steeds belangrijker rol weggelegd voor de (al dan niet elektrische) fiets. Dit speelt zeker in de Zuidflank waar wonen en werken voor MRA-begrippen dichtbij elkaar zijn gesitueerd. Ook die elementen krijgen een plek in de programmalijn 'Multimodaal Toekomstbeeld 2040' van SBAB.

Afspraken

Onderstaande lijst is bedoeld als aanzet voor het gesprek om in BO-MIRT najaar 2021 tot gebiedsgerichte afspraken tussen rijk en regio te komen

De meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen

- Het uitwerken van het keuzevraagstuk rond Schiphol in een integrale aanpak van de leefkwaliteit en wat die nodig heeft in het gebied dat onder de invloed van Schiphol ligt, de ruimtelijk economische ontwikkelingen rond Schiphol en de ontwikkeling van Schiphol zelf (in samenhang met de Luchtvaartnota)
- Het gebied PARK21/A4 als zoekgebied voor ecologische en recreatieve verbindingen en functies in combinatie met economische ontwikkelingen (waarbij mogelijke inbreng wordt bekeken vanuit de nationale Bossenstrategie en synergie wordt gezocht met een klimaatadaptieve inrichting)
- Uitwerken van de Westeinderscheg als volwaardig te ontwikkelen groenblauwe scheg met recreatieve functies en verbindingen
- Transformeren van het verrommelde glas mede ten behoeve van verbetering van de leefkwaliteit

en een landschappelijke verbinding tussen de Westeinderscheg, de Amstelscheg en het Groene Hart.

- Integrale ontwikkeling van het stadshart Hoofddorp (onderdeel van Bereikbare Steden)
- Behoud en versterken OV-bereikbaarheid (nationaal, regionaal en fijnmazig) ten behoeve van gebiedsontwikkelingen bij OV-knooppunten (zoals Duivendrecht en Diemen-Zuid), onderdeel van SBaB
- Acties en afspraken verbonden aan het programma ZWASH, onder meer t.a.v. het doortrekken van de Noord/Zuidlijn van Amsterdam-Zuid naar Hoofddorp
- Versnelling woningbouw Haarlemmermeer Westkant en Hoofddorp in samenhang met de noodzakelijke randvoorwaarden
- Redesign van het wegennet (met aandacht voor het functioneren van de A9 en de N201 in de context van de optie om de ring rond Amsterdam te verleggen) en versterking van het fietsnetwerk (beide onderdeel van het Multimodaal Toekomstbeeld 2040, SBaB)
- Transformatie van de Amstelscheg vanwege onder meer bodemdaling, ander type landbouw, natuurontwikkeling en recreatie, in de context van het interbestuurlijke programma Veenweide

In het NOVI-gebied Groene Hart werken Rijk en regio samen aan:

- Behoud en ontwikkeling van de cultuurlandschappen van het Groene Hart (waaronder een deel van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam)

Om regionale inzet vragen:

- Greenport Aalsmeer, herclustering en oplossen probleem verouderd glas door andere functies: woningbouw, landschapsontwikkeling/recreatie, voedsel (keten verkorten), opwek zonne-energie,

bosbouw, innovatie glastuinbouw

- Substantiële woningbouwprogramma's in Amstelveen, Ouder-Amstel, Aalsmeer, Haarlemmermeer
- Integrale ontwikkeling van het stadshart Amstelveen,
- Aanleg bedrijventerreinen in Haarlemmermeer met een oplossing voor het knelpunt van de energievoorziening
- Aanpak verouderde monofunctionele kantoorgebieden

4.6

Amsterdam Groene wereldstad, creatieve handelsstad en cultureel hart van Nederland

Karakteristiek

Amsterdam vormt de kernstad van de metropoolregio. Met name het Amsterdam binnen en nabij de ring/ A10 heeft alle kenmerken van een hoogstedelijk woon-werkmilieu, met een hoge bebouwings- en bevolkingsdichtheid en een veelheid en veelzijdigheid aan functies. Er is een hoge concentratie aan banen in onder meer de zakelijke en financiële dienstverlening en in de creatieve en kennissectoren. Voorts zijn er tal van internationaal vermaarde culturele instellingen gevestigd zoals het Concertgebouw, het Van Gogh- en het Rijksmuseum. Buiten de ring liggen in alle windrichtingen uitgestrekte, modernistische tuinsteden waar met name wordt gewoond, maar waar ook steeds meer werkfuncties en voorzieningen neerstrijken.

Amsterdam groeide in de zeventiende eeuw uit tot centrum van internationale handel, waar tot op de dag van vandaag grote stromen mensen, goederen, informatie en geld samenkomen. De zeehaven en de luchthaven Schiphol spelen hierbij een vooraanstaande en onmisbare rol, maar hebben ook een negatieve impact op het klimaat en de leefbaarheid in de stad en de rest van de regio. Zakendistrict Zuidas en de geavanceerde digitale infrastructuur dragen in toenemende mate bij aan het fundament van de economie.

De bevolking is divers, met inmiddels zo'n 180 nationaliteiten. De aantrekkingskracht van Amsterdam is nog immer groot, niet in de laatste plaats door de cultuurhistorische rijkdom van de binnenstad met zijn grachtengordel en de internationale, vrijzinnige ambiance. Amsterdam trekt hierdoor niet alleen drommen toeristen, maar het heeft de handelsstad ook tot een centrum van kennis, onderzoek en innovatie gemaakt. De universiteiten, scholen en kennisintensieve bedrijven trekken het talent aan dat het menselijke kapitaal vormt voor de groeiende kenniseconomie. Het omringende landschap dringt, via groene scheggen tot diep in het stadslichaam door, waardoor voor iedere inwoner substantieel groen op fietsafstand ligt.

Opgaven

Amsterdam ziet zich in metropoolverband voor de complexe taak gesteld om de demografische en economische groei op een zorgvuldige en evenwichtige wijze te faciliteren, waarbij het leefklimaat in de stad verder wordt vergroot, de negatieve impact op het milieu niet verder toeneemt en de sociaal-ruimtelijke ongelijkheid wordt teruggedrongen. De stad neemt hiervoor nadrukkelijk haar verantwoordelijkheid, onder meer door ongeveer de helft van de woningbouwopgave van de MRA op Amsterdams grondgebied te laten landen. De stad koerst op minimaal 150.000 woningen erbij, voor 250.000 inwoners, in 2050 – en op 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen.

Deze opgave krijgt met name gestalte via omvangrijke verdichtings- en transformatieprojecten zoals Haven-Stad en Amstelstad (Amsterdam Zuidoost/Duivendrecht). Om deze te kunnen realiseren, moeten de randvoorwaarden op orde zijn. Knelpunten in het energiesysteem en de verkeersinfrastructuur moeten worden weggenomen en er is ruimte nodig voor bedrijven op deze locaties die zich niet laten mengen met woningbouw. Naast de huidige focus op de ringzone en de IJ-oever, richt Amsterdam zich steeds meer op de flanken van de stad. In de stadsdelen Nieuw-West, Zuidoost en Noord ontstaan eigenstandige kernen met gemengde, stedelijke woonwerkmilieus, in een duurzame en groene leefomgeving. Amsterdam wordt zo een meerkernige stad binnen de meerkernige metropool. De nieuwe woonwerkgebieden liggen dicht bij de regio en sluiten vaak aan op ontwikkelingen bij buurgemeenten. Dit vraagt om een uitgelezen samenhang met de opgaven op MRA-niveau in de omliggende vijf deelgebieden.

Daarbij wordt Amsterdam steeds duurzamer en klimaatbestendiger gemaakt, zowel de buurten en de wijken als de bedrijventerreinen en de haven. De overstap wordt gemaakt naar een duurzame energievoorziening en een circulaire ontwikkeling.

In de verdichtende stad wordt de schaarse openbare ruimte steeds belangrijker. Deze moet van hoge kwaliteit zijn en uitnodigen tot ontmoeten en bewegen. Het publieke domein wordt rigoureus vergroend. Er wordt geïnvesteerd in parkontwikkeling (onder meer Oeverlanden, Gaasperdakpark en Zuidasdokpark), in groene routes en ecologische verbindingen. Verkeerswegen, zoals Gooiseweg en Lelylaan, worden

groene stadslanen begeleid door bebouwing. Maar er wordt ook geïnvesteerd in het landschap en de groene scheggen, via natuurontwikkeling, het bevorderen van kringlooplandbouw en het creëren van meer ruimte voor sporten en bewegen.

Voorts wordt de infrastructuur voor voetganger, fiets en openbaar vervoer uitgebreid. Er wordt gestreefd naar een aantal vaste IJ-oeververbindingen erbij en uitbreiding van het HOV en het metronet. Ook worden de stationsomgevingen verder ontwikkeld. De stad wordt meer en meer autoluw gemaakt.

Amsterdam wil een inclusieve stad zijn en blijven. Het vervullen van deze wens is allesbehalve vanzelfsprekend. In de steeds duurder wordende stad vergt het voortdurende en vergaande interventies op de woningmarkt om ook lage en middeninkomens blijvend aan de stad te binden. Om sociaal-ruimtelijke segregatie tegen te gaan streeft Amsterdam naar een evenwichtiger verdeling van arbeidspotentieel, werk, onderwijs en voorzieningen over de stad en de metropool. Hiertoe dient de vervoersarmoede in delen van stad en regio te worden teruggedrongen en moet worden ingezet op het behoud voor de stad van praktische werkgelegenheid en praktisch en middelbaar opgeleide arbeidskrachten.

Amsterdam wil de burger een grotere rol laten spelen bij de ontwikkeling van de stad, en meer ruimte bieden aan initiatieven uit de samenleving. Een en ander kan gestalte krijgen via onder meer buurtbatenovereenkomsten en buurtomgevingsvisies. Zogeheten 'vrije ruimte' wordt een vast onderdeel van de planvorming.

Afspraken

Over de volgende ambities, plannen en projecten zijn binnen afzienbare tijd (nadere) afspraken noodzakelijk met Rijk en/of regio:

1. De bouw van 150.000 woningen met bijbehorende voorzieningen en werkruimtes binnen de bestaande stad tot 2050, via verdichting en transformatie Rijk-regio:

- het uitvoeren van de gemaakte afspraken in de Woondeal, onder meer om de bouw van sociale en middeldure huurwoningen te bevorderen; met nadere afspraken over het optimaliseren van de inzet van bouwimpulsgelden ten behoeve van de benodigde infrastructuur, de betaalbaarheid van woningen en de - complexe en kostbare - transformatie van gebieden (bijvoorbeeld voor het uitkopen van bedrijven);
- versnelling van de bouwproductie tot 2030 in Haven Stad en Amsterdam Zuidoost

Regio:

- het versterken van de samenhang tussen de verdichtings- en transformatieprojecten in de flanken van de stad en naburige ontwikkelingen in omliggende deelregio's.

2. Het verminderen van de sociaal-ruimtelijke ongelijkheid in stad en regio

Rijk-regio:

- Inzet van Rijksregelgeving die excessen op de Amsterdamse woningmarkt helpt tegengaan;
- Het helpen verminderen van de stedelijke en regionale vervoersarmoede;

- Het terugdringen van milieugezondheidsrisico's in specifieke delen van stad en metropool;

Regio:

- Een evenwichtiger verdeling van arbeidspotentieel, werk, onderwijs en voorzieningen over de stad en de metropool.

Met het Rijk zijn afspraken gemaakt over de inzet van het Rijksprogramma Stedelijke Vernieuwing in de stadsdelen Nieuw West en Zuidoost.

3. Optimaliseren en toekomstbestendig maken van het nationaal, regionaal en stedelijk verkeers- en vervoerssysteem

Rijk-regio

- Nadere uitwerking en implementatie van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB), waaronder:
 - Het verbeteren van de koppeling tussen de OV-systemen op internationaal, nationaal, regionaal en stedelijk niveau;
 - Het doortrekken van de Noordzuidlijn van de metro naar Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn van de metro;
 - Inzet op internationale treinen ter vervanging van het Europese vliegverkeer, waarbij onder meer NS-station Zuidas een vooraanstaande rol gaat spelen;
- De aanleg van een aantal nieuwe vaste oeververbindingen over het IJ (afspraken met het Rijk/Rijkswaterstaat zijn in voorbereiding)
- Het bevorderen van de autoluwe stad, via innovatieve regulering met betrekking tot het autoverkeer en verdere verbetering van de integratie tussen het Rijkswegennet en de stad;
- Het bevorderen van innovatieve infrastructuur zoals hubs, overslagpunten voor goederenvervoer, distributie over water (in samenwerking met SBaB)

4. Toekomstbestendig integreren van de luchtvaart/Schiphol in de groeiende en intensiverende stad en metropool

Rijk-regio

- Conform de in paragraaf 4.5 (Zuidflank) opgenomen keuzesituatie zoeken naar een integrale aanpak van de leefkwaliteit en wat die nodig heeft in het gebied dat onder de invloed van Schiphol ligt, de ruimtelijk economische ontwikkelingen rond Schiphol en de ontwikkeling van Schiphol zelf (in samenhang met de Luchtvaartnota)
- Acties en afspraken verbonden aan het programma ZWASH (zie paragraaf 4.5 Zuidflank)

5. Verwezenlijken van de metropolitane energietransitie met het Noordzeekanaalgebied als spil

Rijk-regio

- Afspraken en afwegingen voortkomend uit de in paragraaf 4.1 opgenomen integrale keuzesituatie Noordzeekanaalgebied, uit te werken in het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied, op basis van de afspraken uit onder meer de Visie Noordzeekanaalgebied 2040;

6. Het realiseren van een robuust, veerkrachtig en klimaatbestendig watersysteem in stad en regio

Rijk-regio

- Het versterken van de samenwerking om het groeiende aantal knelpunten in het stedelijke en regionale watersysteem op te lossen en de stad en regio waterrobuust en klimaatadaptief in te richten, volgens de in de paragraaf 3.1 (watersysteem) omschreven prioriteiten

7. Openhouden en versterken van de groene scheggen en de metropolitane landschappen, mede in het licht van de toenemende recreatieve druk

Rijk-regio

- Een gebiedsgerichte aanpak van de bodemdaling in veenweidegebieden zoals omschreven in paragraaf 4.2 (Zaanstreek-Waterland) als 'Integrale gebiedsuitwerking over de toekomst van de veenweidegebieden';
- Het doorontwikkelen van de Westeinderscheg, de Amstelscheg, de Diemerscheg en Waterland zoals omschreven in de paragrafen Zuidflank, Oostflank, Gooi en Vechtstreek en Zaanstreek-Waterland.

Regio

- Versterking van de recreatieve structuur door een kwaliteitsslag in de bestaande recreatiegebieden, met onder meer de aanpak van het achterstallig onderhoud in de gebieden van Staatbosbeheer (afspraken zijn in voorbereiding met recreatieschappen en Staatsbosbeheer).

5. Van concept naar uitvoering

5.1

Van concept naar uitvoering

[nog in te vullen]

hier benoemen:

- aan welke bestuurlijke tafels rijk en regio samenwerken en aan welke opgaven
- welke opgaven we vanuit de Verstedelijkingsstrategie aan die tafels willen agenderen
- welke opgaven niet belegd of geagendeerd zijn aan bestaande tafels, en waar dus een nieuwe samenwerking voor nodig is (bv de Verstedelijkingsstrategie-tafel zelf)

uitvoeringsprogramma, governance, monitoring
(acties, rollen rijk/regio, kosten)

Bijlage

Bijlage A

Ontwikkel- en inrichtingsprincipes

De teksten in deze bijlage bevatten de ‘ontwikkel- en inrichtingsprincipes’ die zijn vastgesteld tijdens de voorbereiding van de Verstedelijkingsstrategie. Ontwikkelprincipes zijn onderdeel van de bestuurlijke uitgangspunten die zijn vastgesteld in BO-MIRT van november 2019. Al deze principes van het BO-MIRT worden in deze bijlage cursief geciteerd. Om ze nader te duiden, zijn deze principes op onderdelen verder ingevuld. Deze invullingen komen voort uit eerder gemaakte afspraken of lopende beleidstrajecten (zoals Samen Bouwen aan Bereikbaarheid – SBaB en Metropolitaan Landschap) en zijn vastgesteld door de Stuurgroep in haar vergadering van 13 mei 2020.

1. Algemene ontwikkelprincipes

Principe 1.1

“Rijk en MRA streven naar een duurzame, sociaal-maatschappelijk en economisch sterke metropoolregio. Het verstedelijkingsconcept voor de middellange en lange termijn moet het gemeenschappelijke kader bieden voor de afwegingen en keuzes met goed interbestuurlijk samenspel.”

Principe 1.2

“De polycentrische metropoolregio vormt de basis voor de verdere doorontwikkeling van het verstedelijkingsconcept. We werken aan verdere functionele integratie van de verschillende karakteristieken en elkaar versterkende kernen en aan de identiteit van de metropoolregio die als één grote stad functioneert.”

2 Borgen van een goede leefbaarheid

Principe 2.1

“Rijk en MRA houden nadrukkelijk oog voor de effecten van de verstedelijkingsstrategie die de burger dicht bij huis, in bestaande wijken en buurten in de steden en in de kernen in landelijk gebied, ervaart en die de directe leefomgeving aantrekkelijker, gezonder en duurzamer kunnen maken”.

Voor de uitwerking van dit principe in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- gezondheidsrisico's waaraan mensen worden blootgesteld (zoals geluid, hittestress en fijnstof) worden teruggedrongen,

- de inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan een gezonde leefomgeving, sociale interactie én een aantrekkelijk vestigingsmilieu,
- het lokale voorzieningenniveau wordt op een aanvaardbaar peil gehouden of gebracht, ook in gebieden waar dat onder druk staat (zoals in kleinere kernen in het landelijk gebied),
- de beschikbaarheid en robuustheid van voldoende groen in de wijken en op korte afstand wordt bevorderd.

3 Stad en landschap worden in samenhang ontwikkeld

Principe 3.1

“De ontwikkeling van stad en landschap is een samenhangende opgave. Onze inzet is landschap inclusieve ontwikkeling, waarbij we de functies en kwaliteiten van het landschap versterken. Het landschap vormt de contouren van de verstedelijking. De uitgangssituatie en de karakteristieken van het landschap in relatie tot verstedelijking verschillen binnen de MRA”.

Voor de uitwerking van dit principe in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- Waarden en kansen van het landschap op het gebied van bijvoorbeeld water, bodem, erfgoed, natuur, recreatie en beleving zijn intrinsiek onderdeel bij alle ontwikkelingskeuzes, en ook het landschapsbeheer wordt daarbij betrokken, zodanig dat een bijdrage wordt geleverd aan een gezonde leefomgeving én een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor bedrijven.
- Waar en wanneer nieuwe bouwlocaties (voor functies als wonen, werken, infrastructuur, energie) buiten stedelijk gebied gevonden moeten worden, zijn landschappelijke kwaliteiten bepalend voor de locaties en begrenzingen.
- Als ruimtelijke ontwikkelingen niet binnen bestaand stedelijk gebied plaats kunnen vinden, nemen de regionale partijen een houding aan van ruimhartige compensatie van de vermindering van oppervlakte en aantasting van landschappelijke, recreatieve en ecologische kwaliteiten.
- Vanaf iedere woning is een aantrekkelijk landschap binnen vijftien minuten fietsen bereikbaar.
- Aan stedelijke ontwikkelingen worden investeringen in een aantrekkelijk landschap gekoppeld.
- Ruimtelijke ontwikkelingen in het landschap dienen altijd meerdere doelen, bijvoorbeeld op het gebied van de waterhuishouding, het klimaat, de stikstofdepositie, de kringlooplandbouw, de biodiversiteit, de recreatie, het erfgoed of de bodemdaling.

4 Te ontwikkelen woonmilieus zijn divers, leefbaar en sociaal-inclusief

Principe 4.1

“Rijk en MRA verbeteren het functioneren van de woningmarkt en de leefbaarheid, zodat het zowel voor huidige als toekomstige bewoners mogelijk is een passende en aantrekkelijke woonplek te vinden. We werken aan voldoende woningen, met een divers en betaalbaar woningaanbod in diverse woonmilieus, in kwalitatief goede en veilige leefomgevingen”.

Voor de uitwerking van dit principe in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- Op ontwikkelingslocaties worden woningen gebouwd in verschillende prijsklassen, waaronder voldoende betaalbare woningen, en in verschillende woningtypen in aansluiting op de woningbehoefte (tenzij het om een locatie met een zeer beperkt aantal woningen gaat).
- Waar eenzijdigheid in de woningvoorraad of bevolkingssamenstelling de kansengelijkheid in de regio bedreigt, doorbreken we dat door bij de woningbouw in of nabij dergelijke clusters slim te programmeren in woningtypen, voorzieningen en hun ontsluiting.
- Woonomgevingen nodigen uit tot een gezonde levensstijl, onder meer door voldoende groen en goede wandel- en fietsvoorzieningen.
- Bij locatiekeuzes voor woningbouw, infrastructuur en werklocaties wordt gezocht naar toekomstbestendige maatwerkoplossingen, waarbij altijd de vraag centraal staat hoe we kunnen borgen dat mensen gezond, veilig en prettig kunnen wonen.
- Waar door verdichting de druk op de groenvoorzieningen toeneemt, worden de kwantiteit, kwaliteit en bereikbaarheid van het groen vergroot.

5 Stedelijke ontwikkelingen en investeringen in mobiliteitssystemen versterken elkaar in een samenhangend en evenwichtig mobiliteitsnetwerk

Principe 5.1

“Rijk en MRA realiseren woon-, werklocaties en voorzieningen zoveel mogelijk binnenstedelijk. Deze realiseren we via binnenstedelijke verdichting in gemengde milieus en geconcentreerd rond OV-knooppunten. De focus voor toekomstige binnenstedelijke ontwikkeling ligt bij de sleutelgebieden, de zoekgebieden voor grootschalige ontwikkellocaties in de MRA zoals opgenomen in de Ontwerp NOVI”.

Principe 5.2

“Rijk en MRA realiseren de al aangewezen en toekomstige uitleglocaties op voorwaarde dat ze goed en tijdig ontsloten worden, ook met het openbaar vervoer”.

Principe 5.3

“Om binnenstedelijke verdichting en concentratie rond knooppunten mogelijk te maken zetten we vooral in op regionale OV- en fietsverbindingen om ketenreizen beter mogelijk te maken”.

Principe 5.4

“Ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties en recreatiegebieden gebeurt in wisselwerking met het regionale OV-systeem en fietsnetwerk, zowel wat betreft capaciteit van de lokale, regionale en bovenregionale netwerken als ook in de tijd.”

Principe 5.5

“We zetten in op een mobiliteitssysteem met aandacht voor alle modaliteiten (fiets, regionaal openbaar vervoer, spoor, auto), slimme mobiliteit (‘smart mobility’) en in wisselwerking met het verstedelijkingsconcept. Voor de grotere systeemopgaven werken we aan een netwerkstrategie en een goed functionerend ‘daily urban system’.”

Voor de uitwerking van deze principes in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- o bij de verdeling van woon- en werkprogramma’s nabij openbaar vervoer hanteren we een onderscheid tussen:
- o multimodale knooppunten: direct bereikbaar per bus, trein én metro, met (aanwezig of in potentie) een hoogstedelijk gemengd milieu en een zwaar economisch programma;

- o stadsharten: direct bereikbaar per bus en per trein of metro, met een hoogstedelijk gemengd milieu en groeimogelijkheden voor het economische programma;
- o haltes: direct bereikbaar per trein of metro met een stedelijk woonmilieu of met potentie voor een licht commercieel programma.
Het RO/EZ-kader, opgenomen in de bijlagen, bevat een programmatische invulling in bandbreedtes van het woon- en het werkprogramma.

Voor de uitwerking van het mobiliteitsnetwerk voegen we hier de zes principes aan toe die voortkomen uit het programma SBaB (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid). Deze worden in de eerstvolgende Programmaraad van SBaB ter vaststelling aangeboden (14 mei a.s.).

1. we benutten de kracht van de modaliteiten en we faciliteren verschillende schaalniveaus van mobiliteitssystemen met hun eigen voorkeursmodaliteiten:
 - o lopen, fiets en openbaar vervoer als basis in binnenstedelijk gebied,
 - o openbaar vervoer primair op relaties tussen de grote steden en op de economische kerncorridors,
 - o de auto als basis voor overige relaties;
2. we transformeren naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem;
3. we stellen de reiziger/verlader centraal; denken van deur-tot-deur;
4. we creëren vloeiende overgangen tussen schaalniveaus en tussen modaliteiten;
5. we werken aan leefbare (binnen)stedelijke gebieden met een focus op voorzieningen voor wandelen, fiets en openbaar vervoer;
6. we benutten de bestaande infrastructuur optimaal.

6 De ontwikkeling van economische centra en andere werklocaties draagt bij aan een veerkrachtige, schone en inclusieve MRA-economie

Principe 6.1

“Nieuwe plannen voor woningbouw die leiden tot transformatie en verlies aan bedrijventerrein kunnen als voldoende ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar is”.

Principe 6.2

“Rijk en MRA houden rekening met extra ruimte voor bedrijvigheid die nodig is voor de transformatieperiode naar een klimaatadaptieve, energieneutrale en circulaire economie, in het bijzonder in haven- en industriegebieden”.

Principe 6.3

“Rijk en MRA ontwikkelen bestaande en nieuw te ontwikkelen woon- en werklocaties zoveel mogelijk circulair en met nadruk op de toepassing van hoogwaardige materialen”.

Voor de uitwerking van deze principes in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- De ruimtelijk-economische ontwikkeling draagt bij aan de internationale concurrentiekracht en het innovatievermogen van de regio en van Nederland.
- Werkgelegenheid en arbeidsmarkt in de regio sluiten op elkaar aan. De druk op de ruimte mag er niet toe leiden dat voor veel praktisch geschoolden passende werkgelegenheid niet meer op een snelle en betaalbare manier bereikbaar is.
- In de overgangsperiode naar een circulaire economie houden we rekening met een tijdelijk extra ruimtebeslag, waarin voorzieningen zowel voor de ‘oude’ als de circulaire economie nodig zijn. Dit kan betekenen dat er strategische ruimtereserveringen worden gemaakt, en de aanwezige milieuruimte op die locaties nodig blijft en mogelijk wordt uitgebreid.

7 Ruimtelijke ontwikkelingen dragen bij aan de versnelling van de energietransitie

Principe 7.1

“Rijk en MRA zetten in op energieneutraal of energieleverend ontwikkelen”.

Principe 7.2

“Rijk en MRA accommoderen vraag (verbruik energie) en aanbod (opwekking duurzame energie) zo dicht mogelijk bij elkaar en passend bij eigenschappen en efficiëntie van het netwerk. Daarbij houden we er rekening mee dat vanwege de energietransitie het elektriciteitsnetwerk versterkt moet worden en andere energienetwerken (warmte, waterstof) opgezet en uitgebreid moeten worden”.

Principe 7.3

“Rijk en MRA houden regie op het ontwikkelen van datacenters afgestemd op de beschikbaarheid van stroom, de aanwezigheid van een warmtenetwerk en het verkleinen van de afstand tot de aanlanding van wind op zee of lokale (duurzame) opwekking”.

Principe 7.4

“Het Noordzeekanaalgebied vormt hét knooppunt voor duurzame energie in de MRA”.

Voor de uitwerking van deze principes in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- De capaciteit van de energieinfrastructuur (opwekking, transport, conversie, opslag) wordt meegewogen in de keuze en inrichting van stedelijke ontwikkelingslocaties.
Daarbij wordt rekening gehouden met de verwachte omslag naar een ‘geïntegreerd hybride energiesysteem’ dat meerdere duurzame energiebronnen en modaliteiten (elektriciteit, waterstof, warmte en CO₂) benut en vraag en aanbod ook op wijk- en buurniveau koppelt.
- Met name grote energieverbruikers worden gesitueerd in de buurt van locaties waar duurzame energie gewonnen wordt en nabij de hoofdverbindingen in het energienet tussen het Noordzeekanaalgebied en Groningen (voor elektriciteit en mogelijk ook voor waterstof, als de huidige aardgasleiding wordt omgevormd tot waterstofleiding).
- Op plekken en in gebieden die een rol spelen in het toekomstige energiesysteem of daarvoor (na afweging in het Verstedelijkingsconcept) in

aanmerking komen, kunnen strategische ruimtereserveringen worden gemaakt.

De aanwezige milieuruimte blijft daar in stand en wordt mogelijk uitgebreid.

- Voor nieuwe datacenters die gebruik maken van hyperconnectiviteit wordt één locatie in de regio aangewezen van maximaal 150 hectare. Bij de locatiekeuze voor deze en andere nieuwe datacenters is de beschikbaarheid van voldoende koelwater een voorwaarde (tenzij voor een innovatieve, niet-watergekoelde oplossing wordt gekozen).

8 Ruimtelijke ontwikkelingen dragen bij aan een klimaatbestendige metropoolregio

Principe 8.1

“Rijk en MRA verstedelijken klimaatbestendig, door de gevolgen van klimaatveranderingen (droogte, hitte, extreme regenbuien en mogelijke overstromingen) te verkleinen”.

Voor de uitwerking van dit principe in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- Nieuwe locaties en herstructureringsgebieden voor wonen en werken worden klimaatbestendig en waterneutraal ontwikkeld: regenwater wordt ter plekke vastgehouden en vertraagd afgevoerd, hittestress wordt tegengegaan en de schade bij mogelijke overstromingen blijft beperkt.
- Nieuwe stedelijke ontwikkelingen vinden alleen plaats op locaties waar ze te combineren zijn met een robuust en toekomstbestendig systeem van water en bodem. Dat betekent onder meer dat niet wordt gebouwd in gebieden met een relatief hoge kans op overstromingen met een relatief grote diepte, tenzij gebouwd wordt op een wijze die bestand is tegen zo’n overstroming. Dat geldt in het bijzonder voor kwetsbare functies zoals datacenters, ziekenhuizen en vitale infrastructuur.
- Ontwikkelingen dragen zo mogelijk bij aan het tegengaan en vertragen van de bodemdaling.
- Er wordt voldoende ruimte gecreëerd voor tijdelijke waterberging in natte periodes, zowel in polders als aan het regionale watersysteem en het hoofdwatersysteem.
- Er wordt voldoende water vastgehouden of opgeslagen, zodat er ook in lange periodes van droogte voldoende zoetwater beschikbaar blijft voor natuur, drinkwater en landbouw. Nieuwe functies die veel water vragen worden gesitueerd op een locatie waar voldoende water in de nabijheid aanwezig is.

Bijlage B

Gemaakte afspraken

Uitkomsten BO Leefomgeving 8 juni 2020

(bron: brief van de minister van BZK aan de Tweede Kamer, 25 juni 2020, kenmerk 2020-0000381130)

Met de verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam (MRA) zetten Rijk en regio de koers uit naar een duurzame, sociaal-maatschappelijk en economisch sterke MRA in 2050. Een polycentrische ontwikkeling van de MRA met elkaar versterkende kernen vormt de basis voor de verdere doorontwikkeling. Hiervoor creëren Rijk en regio gezamenlijk en integraal randvoorwaarden en maken keuzes op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, landschap, energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire economie en leefbaarheid. Er zijn afspraken gemaakt over de polycentrische en evenwichtige ontwikkeling van woningbouw en werkgelegenheid tot 2030 in samenhang met bereikbaarheid en de energietransitie tot 2050 in relatie tot de verstedelijking.

De MRA kent een urgente woningbouwopgave. Door de toenemende bevolkingsgroei moet de bouwproductie voor de MRA worden verhoogd naar 175.000 woningen tot 2030 (CBS prognose 2019). Voor de woningbouwontwikkeling tot 2030 hebben Rijk en regio afgesproken om in aanvulling op eerder gemaakte afspraken de nadruk te leggen op versnelling van de uitvoering van vastgestelde plannen, plannen in voorbereiding en potentiële plannen tot 2030 en daarbij rekening te houden met de gevolgen voor de bereikbaarheid waarover besloten wordt in het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB).

Om te voorzien in de toegenomen woningbehoefte zal ik samen met de regionale partners volop meewerken om de jaarlijkse productie van 17.500 woningen te kunnen realiseren en om gezamenlijk de knelpunten, zoals benoemd in de woondeal, weg te nemen. Hierbij sturen we niet alleen op aantallen. We zorgen voor een evenwichtige verdeling van de woningvoorraad over de regio en een nieuwbouwprogramma dat aansluit bij de behoefte met betaalbare woningen voor zowel de lage- als middeninkomens. Ook pakken we de excessen op de woningmarkt aan. Voor de woningbouwontwikkeling tot 2030 is afgesproken om in samenhang met bereikbaarheid prioriteit te geven aan het ontwikkelen van de internationale corridor Zuidwest Amsterdam Schiphol Hoofddorp, inclusief Amsterdam Zuidoost, verder het ontwikkelen van de Westkant Amsterdam en aan de oostkant in te zetten op de centrumontwikkeling Almere t/m 2030 en waar mogelijk additionele stappen te zetten ten aanzien van Amsterdam Bay Area.

Er worden niet alleen woningen gebouwd, maar steden en samenlevingen. Voor een evenwichtige ontwikkeling van de polycentrische metropoolregio en het versterken van de leefbaarheid in bestaande kernen hebben Rijk en regio afgesproken om gezamenlijk uitvoering te geven aan de beleidsintentie indicatief 10% van de werkgelegenheidsgroei

in de periode 2020-2030 evenwichtig te spreiden over de stadsharten van Almere, Haarlem, Hoofddorp, Hilversum, Zaanstad, Purmerend en Lelystad. Hiermee wordt ook een bijdrage geleverd aan het zo optimaal mogelijk benutten van het bereikbaarheidssysteem, inclusief OV-knooppunten en (OV-)infrastructuur en het beter bereikbaar maken van arbeidsplaatsen voor met name praktisch en middelbaar opgeleiden in kernen buiten de kernstad.

Voor een duurzame MRA zijn tot 2030 aanzienlijke ingrepen en uitbreidingen nodig in de energie-infrastructuur. Het hoogspanningsnetwerk (150/380KV) kent anno 2020 al capaciteitsproblemen, evenals een aantal onderstations, die nodig zijn voor de regionale stroomdistributie. Het energienetwerk staat dan ook voor de middellange (tot 2030) en lange termijn (2030-2050) niet alle ambities op het gebied van woningbouw, werklocaties en energietransitie toe. Met betrekking tot de energietransitie hebben Rijk en regio afgesproken om de hoofdstructuur van de energievoorziening volwaardig mee te nemen in de afweging bij de verstedelijking en deze te koppelen aan de locaties voor opwek van hernieuwbare energie (RES) en ruimtelijk economische ontwikkelingen in de MRA in de periode 2020-2050. Voor de middellange termijn werken Rijk en regio in nauwe samenwerking met de netbeheerders een selectie van prioritaire no regret maatregelen uit, gericht op het oplossen van capaciteitsproblemen in de energienetwerken in de periode 2020-2025 en 2025-2030. Dit met als doel zoveel mogelijk te voorkomen dat vertraging optreedt en/of keuzes voor prioritering moeten worden gemaakt bij de gebiedsontwikkeling. De overige keuzevraagstukken voor het verstedelijkingsconcept over energietransitie, de vierde hyperconnectiviteitshub, landschap, water en bodem voor de periode 2030-2050 zullen de komende maanden verder worden uitgewerkt. Het streven is om de besluiten hierover en de verstedelijkingsstrategie in het BO MIRT najaar 2020 vast te stellen. Het besluit over de fasering van grootschalige woningbouwlocaties tot 2050 zullen in samenhang met het bereikbaarheidsprogramma SBaB worden genomen.

De opgaven binnen de MRA voor de (middel)lange termijn hangen in meer of mindere mate samen met opgaven in de aan de MRA grenzende gebieden (Noord-Holland Noord, overig Flevoland, Utrecht, Leidse regio). Waar dit relevant is, zal de Verstedelijkingsstrategie MRA hier aandacht aan besteden of zullen deze worden uitgewerkt in de Omgevingsagenda Noordwest.

Voor het opstarten van de Omgevingsagenda Noordwest is besloten om dit jaar prioriteit te geven aan lopende Rijk-regiotrajecten, zoals de verstedelijkingsstrategieën MRA en MRU, waarin een groot aantal gebiedsgerichte opgaven al worden opgepakt. Zo ondersteun ik ook de NOVI-alliantie Noord Holland bij het opstellen van een Regionale Investeringsagenda's voor het gebied boven het Noordzeekanaal. Rijk en regio hebben afgesproken in januari 2021 te starten met een verkenning van aanvullende gebiedsgerichte opgaven, die mogelijk kunnen landen in de Omgevingsagenda. In het BO Leefomgeving van voorjaar 2021 wordt vastgesteld welke aanvullende gebiedsgerichte opgaven een plek krijgen in de Omgevingsagenda. De Omgevingsagenda Noordwest zal dan in principe in het BO MIRT van najaar 2021 worden vastgesteld.

De verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven in de MRU en MRA zijn groot en urgent. Voor de realisatie van de opgaven zijn onvoldoende financiële middelen beschikbaar bij Rijk en regio. Dit vraagt om een reële fasering van de gebiedsontwikkelingen voor de middellange en lange termijn. Daarnaast zullen Rijk en regio moeten bezien in hoeverre extra financiële middelen beschikbaar kunnen komen.

Rijk-regio afspraken BO-MIRT 25 november 2020

Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam

- Rijk en regio constateren een enorme woningbouwopgave in de MRA. Deze woningbouwopgave kan niet worden gerealiseerd, als er geen gezamenlijke maatregelen worden getroffen door zowel het Rijk als de regio op de noodzakelijke randvoorwaarden zoals mobiliteit, bereikbaarheid, economie, energie, klimaatadaptatie, water, ecologie, landschap en inclusiviteit. Deze randvoorwaarden zijn het cement voor de woningbouwopgave. Daarnaast zijn er op korte termijn maatregelen nodig inzake de stikstof en PFAS problematiek, geluidscumulatie en de coronacrisis die de bouwproductie enorm vertragen.
- Een versnelling van de woningbouwopgave betekent ook een versnelling van deze randvoorwaarden.
- Rijk en regio constateren dat de benodigde opgaven op wonen, werken, bereikbaarheid, landschap, ecologie, klimaatadaptatie, energie, circulaire economie en inclusiviteit vragen om systeemspongen. Hierbij moet aandacht blijven voor hoge kwaliteit van leven in de MRA en de bijzondere kwaliteiten van een evenwichtige polycentrische metropool (zowel in sociaal-maatschappelijk als economisch opzicht) in een uniek en cultuurhistorisch waardevol landschap.
- Rijk en regio werken aan deze benodigde randvoorwaarden samen in de verstedelijkingsstrategie, Woondeal en het bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Daarnaast biedt de woningbouwimpuls mogelijkheden om de woningproductie op korte termijn te versnellen.
- Rijk en regio spreken af om richting het BO Leefomgeving en BO MIRT 2021 de uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie voort te zetten, ten einde een verstedelijkingsconcept MRA inclusief fasering en investeringsstrategie vast te stellen, waarbij in ieder geval de volgende onderwerpen in samenhang nader worden uitgewerkt.
- Rijk en regio bevestigen de ingeslagen hoofdkoers van de evenwichtige ontwikkeling van een polycentrische metropoolregio, met tot 2030 de ontwikkeling van 175.000 woningen en de inzet om het beïnvloedbare deel (ca. 10%) van werkgelegenheidsontwikkeling te spreiden over de stadsharten in de MRA. Daarbij geldt een aantal nadere afspraken, te weten:
 - Versnelling woningbouw en noodzakelijke randvoorwaarden tot 2030:
 - o Rijk (interdepartementaal, coördinatie BZK) en regio besluiten tot het uitwerken in concrete en integrale gebiedsplannen van de versnelde woningbouwontwikkeling 2021-2030 in de stadsharten Almere, Haarlem, Hoofddorp, Hilversum, Lelystad, Purmerend en Zaanstad, inclusief voor deze integrale ontwikkeling cruciale (financiële) randvoorwaarden onder andere op het gebied van bereikbaarheid en energie-infrastructuur. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de programmalijn Bereikbare Steden van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Over de bereikbaarheidsonderdelen vindt besluitvorming plaats binnen SBaB. Deze onderdelen krijgen een plaats in de Uitvoeringsagenda SBaB.
 - o Rijk en regio komen met een uitgewerkt voorstel op welke wijze en met welke noodzakelijke randvoorwaarden de woningbouw in de grootschalige locaties Achtersluispolder in Zaanstad, Almere Pampus, station Hoofddorp en westflank in Haarlemmermeer, Havenstad in Amsterdam en Zuidoostflank Amsterdam, die nu gepland staan na 2030, naar voren kunnen worden gehaald, in aanvulling op de reeds afgesproken doelstelling van 175.000 nieuwe woningen tot 2030, zonder deze doelstelling te frustreren en rekening houdend met de (MIRT) onderzoeken die voor deze locaties in het kader van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid al lopen.
 - o De voortgang van de hiervoor beschreven besluiten wordt besproken tijdens een extra BO Woningbouw in februari-maart 2021 vooruitlopend op de integrale besluitvorming in het BO Leefomgeving voorjaar 2021, en besluitvorming in BO MIRT najaar 2021.
 - Water/klimaatadaptatie: o.a. afspraken maken tussen regio en Rijk (ministeries I&W/BZK/EZK/LNV) om vanuit eigen bevoegdheden in te zetten op klimaatadaptatieve maatregelen bij alle gebiedsontwikkelingen (natuur, landbouw, wonen, bedrijvigheid, energie en infrastructuur) om te voorkomen dat toekomstige schade later onevenredige kosten met zich meebrengt. Daarnaast verkennen Rijk en regio gezamenlijk welke vervolgonderzoeken nodig zijn op het gebied van water en klimaatadaptatie; waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij bestaande programma's.

- Landschap en ecologie: o.a. afspraken maken tussen regio (deelnemers MRA) en Rijk (ministerie LNV) om vanuit eigen bevoegdheden in te zetten op gezamenlijke belangen, zoals bodemdaling in veenweidegebieden, verbeteren en aanvullen van ecologische verbindingen, stikstofgevoelige N2000, de landbouwtransitie naar kringlooplandbouw en natuurinclusieve landbouw en het versterken van de biodiversiteit. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan bij bestaande structuren en samenwerkingsverbanden (Veenplan, programma Natuur, bossenstrategie, NOVI gebieden, Stuurgroep Markermeer-IJmeer etc.).
- Energie: Rijk en regio spreken af om het proces voort te zetten om te komen tot een selectie van prioritaire no regret maatregelen gericht op het oplossen van huidige capaciteitsproblemen in de energienetwerken in de periode 2020-2025 en 2025-2030, in relatie tot de in die periode voorgestelde verstedelijkingslocaties en de resultaten daarvan voor te leggen in het BO Leefomgeving van voorjaar 2021;
- Energie: Rijk en regio nemen de hoofdstructuur van de energie volwaardig mee in de afweging bij de verstedelijking van de MRA en koppelen deze aan de locaties voor opwek van hernieuwbare energie (RES) en ruimtelijk economische ontwikkelingen in de MRA in de periode 2020-2050. Waarbij in ieder geval de volgende afwegingen worden geagendeerd voor verdere uitwerking:
 - o Het koppelen van wonen, werken, bereikbaarheid aan de beschikbaarheid van energie en netwerken van energie met concrete voorstellen in het verstedelijkingsconcept;
 - o Antwoord geven op de vraag of en zo ja waar ruimte is voor conversiefaciliteiten;
 - o Uitspraken over de noodzakelijke/wenselijke toevoeging en/of aanpassing van hoofdnetwerken van energie;
- Economisch profiel Almere: Rijk en regio spreken af de komende maanden te verkennen welke gezamenlijke inspanning noodzakelijk is voor het versterken van het kennisprofiel in Almere ten behoeve van de groei van de stad en specifiek de groei van de lokale economie en werkgelegenheid. Indien nodig kan dit leiden tot aanpassing van het Convenant Hoger Onderwijs Flevoland.

Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)

M.b.t. Netwerkstrategie

Rijk en regio constateren en concluderen dat:

- De verstedelijking leidt tot een forse groei van de mobiliteit. Het aantal auto- en openbaar vervoerplaatsingen van, naar en binnen de MRA groeit tot 5,6 miljoen per dag in 2040, dit is een groei van 56% ten opzichte van 2014. Er is sprake van groei van verschillende mobiliteitssystemen: 1. binnen het sterk verstedelijkte gebied, waar openbaar vervoer (bus, tram, metro en trein), lopen en (elektrische) fietsen sterk zijn; 2. tussen steden, waar de trein sterk is en 3. overige verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in de MRA, waar de auto sterk is.
- Als gevolg van COVID-19 er op de korte termijn een afvlakking is van de mobiliteitsgroei, maar dat door de sterke ruimtelijk economische ontwikkeling van de MRA richting 2040 de mobiliteitsgroei naar verwachting weer sterk zal toenemen.
- Als gevolg van de verstedelijking en de ligging van de Rijksinfrastructuur in de MRA en rond Amsterdam in het bijzonder, deze in toenemende mate gebruikt wordt voor verplaatsingen met herkomst-/bestemming Amsterdam. Dit leidt ertoe dat zowel lokaal als doorgaand verkeer gebruik maken van de beperkte beschikbare capaciteit op de weg en het spoor. Zonder ingrijpende keuzes en maatregelen lopen de netwerken vast en verslechtert de bereikbaarheid van de steden en economische toplocaties (zoals de Zuidas, Schiphol en de Haven van Amsterdam).
- Om de groei de komende jaren op te kunnen vangen dienen de lopende MIRT afspraken uitgevoerd te worden (o.a. ZuidasDok, OV SAAL, A8-A9, Amsterdam Zuid, PHS) en de benodigde stedelijke bereikbaarheidsinvesteringen (lokale fietsnetwerk, uitbreiden BTM) in de MRA uitgevoerd te worden.
- Om een toekomstvast oplossing voor zowel het (inter)nationale- als het regionale/ stedelijke verkeer te bieden is een Netwerkstrategie richting 2040 opgesteld die bestaat uit de volgende hoofdkeuzes voor een samenhangend multimodaal netwerk:
- Een stapsgewijze schaa sprong in het regionaal HOV-systeem in het sterk verstedelijkte gebied van de MRA om ruimte te creëren op het (inter)nationaal spoornetwerk en als ontsluiting van nieuwe ontwikkelgebieden. Deze schaa sprong is nodig omdat het huidige openbaar vervoersysteem de sterke mobiliteitsgroei van, binnen en naar de MRA (69% groei t.o.v. 2014) niet kan opvangen. De eerste stappen zijn onderzocht en uitgewerkt in de MIRT-onderzoeken Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp en Amsterdam Bay Area.

- Een stapsgewijs re-design wegennet met het verleggen en versterken van de draaischijf voor het doorgaande verkeer rond Amsterdam (A5, A9, A10-Noord). Een re-design is nodig omdat de Ring A10 bij sterke groei van de automobiliteit tot 2040 van, binnen en naar de MRA (52% groei t.o.v. 2014) niet zowel het doorgaande verkeer als het herkomst-/bestemmingsverkeer kan blijven opvangen. Er is verdiepend onderzoek nodig om de optimale configuratie van maatregelen (fysiek en gedrag) te kunnen bepalen.
- De fiets is een belangrijke en kansrijke modaliteit om de MRA op een duurzame en gezonde wijze bereikbaar en leefbaar te houden. Drie oplossingsrichtingen bieden daarbij potentie: 1) het voltooien van regionale doorfietsroutes, 2) realiseren van aantrekkelijke routes (feederoutes) naar OV-knopen voor verbetering ketenreis en 3) de ontwikkeling van kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen bij OV-knopen.
- Zet in op hoogwaardige stedelijke en regionale overstapvoorzieningen tussen mobiliteitssystemen (hubs).
- Naast de hoofdkeuzes die impact hebben op doorstroming in de hele MRA zijn er voor weg en OV ook opgaven op specifieke corridors, zoals de A27 van Almere naar Utrecht en de Gooicorridor, die met lokale maatregelen kunnen worden opgelost.

Rijk en regio spreken af:

- In de MRA integraal te werken aan (1) een stapsgewijze schaalessprong in het regionaal HOV-systeem in het sterk verstedelijkte gebied van de MRA om ruimte te creëren op het (inter)nationaal spoornetwerk en als ontsluiting van nieuwe ontwikkelgebieden, (2) een re-design van het wegennet en (3) het benutten van de groeiende potentie van de (e)fiets. Dit gebeurt stapsgewijs en in samenhang met (de fasering in) de verstedelijkingsstrategie. Deze strategie wordt in de MIRT-studies ZWASH en Amsterdam Bay Area gebiedsgericht uitgewerkt.
- Een onderzoek te starten naar het re-design van het (hoofd)wegennet, gericht op het verleggen en versterken van de draaischijf voor het doorgaande verkeer rond Amsterdam (A5, A9, A10-Noord). Dit onderzoek zal voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021 inzicht geven in de optimale combinatie van weg-infrastructuurle maatregelen en beleidsinzet om het wegennet (hoofdwegennet en onderliggend wegennet) in de MRA in beweging te houden.
- Voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021 een multimodaal toekomstbeeld 2040 MRA op te stellen als uitwerking van de Netwerkstrategie.

Met als doel de samenhang tussen de modaliteiten, de gebiedsonderzoeken en de transitie naar een veilig, slim en duurzaam mobiliteitssysteem verder uit te werken; passend bij de verstedelijkingsafspraken. Binnen dit toekomstbeeld wordt samen met maatschappelijke partners en kennisinstellingen:

- o de regionale bouwsteen voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld;
- o het (door)ontwikkelen van multimodale hubs op stedelijk en regionaal niveau uitgewerkt;
- o verbinding gelegd met het vervolgonderzoek binnen ZWASH en Amsterdam Bay Area (in beide MIRT-studies zal de fiets worden betrokken);
- o verbinding gelegd met raakvlakken als de Verstedelijkingsstrategie MRA, Landelijk OV toekomstbeeld en projecten/studies van Rijk en regio (A27, Hoornse lijn, IJ-oeververbindingen, lokale maatregelen in het kader van autoluw, etc.).

M.b.t. MIRT-onderzoek ZWASH

Rijk en regio constateren en concluderen dat:

- Het doortrekken van de (metro) Noord/Zuid-lijn (NZL) tot Hoofddorp een goede oplossing is om ruimte te creëren voor de verdere groei van treinverkeer op het (inter)nationale netwerk.
- Het doortrekken van de NZL verdere ontwikkeling van de kerncorridor tussen de Zuidas en Hoofddorp als internationaal vestigingsklimaat mogelijk maakt en bijdraagt aan de ontwikkeling van dit gebied als de Internationale Entree van Nederland.
- Het doortrekken van de NZL belangrijk is voor een toekomstbestendige ontsluiting van de luchthaven Schiphol en het ontlasten van het drukke treinstation.
- Het doortrekken van de NZL belangrijk is voor diverse grootschalige woningbouwprojecten in zowel de directe omgeving van station Hoofddorp als in de hele Haarlemmermeer en aansluit op de ontwikkeling van 50.000 arbeidsplaatsen in de Haarlemmermeer binnen de invloedssfeer van de kerncorridor (inclusief Schiphol).
- Het sluiten van de Ringlijn randvoorwaardelijk is om de gebiedsontwikkeling in HavenStad met 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen mogelijk te maken, en bijdraagt aan het scheiden van verkeersstromen in het OV (in het bijzonder in de Schipholspoortunnel) en zo aan een verbeterde nationale en regionale bereikbaarheid.

- De Airportsprinter een belangrijke rol kan vervullen in het OV-netwerk, maar minder kansen biedt voor woningbouw en ontvlechting in het netwerk om capaciteit op het spoornetwerk vrij te spelen op de lange termijn.
- Dat een airportsprinter-station 'HavenStad' geen toekomstbestendige optie is voor na 2040, zonder omvangrijke investeringen in het onderliggend tramnetwerk.
- De OV-onderwerpen voldoende uitgewerkt zijn om een verkenning te starten, maar dat het zicht op 75% financiering ontbreekt.
- Voor de onderzochte wegmaatregelen geldt dat uitbreiding van de wegcapaciteit voor een aantal wegvakken tot een verbetering van de doorstroming leidt, en de onderzochte pakketten tot een vermindering van de capaciteitsknelpunten in het gebied leidt, maar nog onvoldoende tot een oplossing van de knelpunten.
- Toekomstige investeringen nodig blijven om deze knelpunten op de weg op te lossen.
- Er nog informatie ontbreekt en dat dit vraagt om verdere verdieping in een vervolgonderzoek naar de wegmaatregelen.

Rijk en regio spreken af om:

- Het MIRT-onderzoek Zuidwestkant-Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp als afgerond te beschouwen en de conclusies vast te stellen.
- Er nu geen middelen beschikbaar zijn om een startbeslissing te kunnen nemen voor de voorkeursalternatieven doortrekken Noord/Zuidlijn Amsterdam Zuid – Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn Isolatorweg – Amsterdam Centraal voor een totaalbedrag van € 4,7 miljard.
- Partijen om geen tijd te verliezen wel inhoudelijk doorwerken om een startbeslissing voor te bereiden.
- Gezamenlijk door te gaan met de verdere uitwerking van een integrale ontwikkelstrategie, waarin de ruimtelijke economische ontwikkelingen inclusief versnelling woningbouw en de ontwikkelingen omtrent luchtvaart en internationaal treinverkeer aansluiten op de bereikbaarheidsmaatregelen in openbaar vervoer, weg en fiets.
- Een verdiepend onderzoek uit te voeren naar de optimale combinatie van weg infrastructuurle maatregelen voor de opgaven op de weg in de corridor, met nauwe afstemming met het onderzoek naar beleidsinzet en maatregelen op systeemniveau binnen de programmalijn Netwerkstrategie MRA.
- De onderdelen verstedelijking, OV, fiets en weg in de programmaraad weer bij elkaar te brengen richting het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021, zodat integrale besluitvorming plaats kan vinden.

M.b.t. MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area

Rijk en regio constateren en concluderen dat:

- Er een grote woningbouwbehoefte in de MRA is van 250.000 woningen tot 2040 en dat de oostkant van de MRA een substantiële bijdrage levert aan deze woningbouwopgave, zoals in de verstedelijkingsstrategie is opgenomen.
- De woningbouwopgave tot 2030 vooral gericht is op het realiseren van een substantieel aantal woningen in IJburg en Almere, waarbij de grootste ontwikkelopgave ligt op het creëren van woon- werkmilieus in het Almeerse stadshart, door verdichting rond station Almere Centrum. De overige opgave focust zich op het toevoegen van woonmilieus rond de bestaande Almeerse stations en het versterken van de bestaande buurten.
- Na 2030 de grootste verstedelijkingsambitie rondom Almere Pampus ligt. Dat levert een belangrijke bijdrage aan de grote woningbehoefte in de MRA na 2030, en er wordt nog gekeken naar mogelijkheden om deze verstedelijkingsambitie te versnellen.
- Er een MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area is uitgevoerd, waarbij een integrale ontwikkelstrategie voor dit gebied is opgesteld. Vertrekpunt hiervoor vormen de RRAAM-afspraken uit 2013.
- De fiets en het onderliggende OV-netwerk een belangrijk onderdeel zijn van de ontwikkelstrategie voor de Oostflank en bijdragen aan een mobiliteitstransitie.
- Om een (substantieel) aantal woningen aan de oostkant van de MRA toe te voegen is een goede bereikbaarheid met alle modaliteiten van belang. In het onderzoek zijn verschillende OV-varianten onderzocht, waaronder een IJmeerverbinding en de verbetering van het bestaande spoor. In het onderzoek zijn de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling op de weginfrastructuur in beeld gebracht, waarbij gebleken is dat er knelpunten zijn. Wegmaatregelen zijn in deze fase nog niet onderzocht.
- Uit de Mini-MKBA blijkt dat een IJmeerverbinding, bij de in dit onderzoek onderzochte programma's voor wonen en werken een maatschappelijke meerwaarde heeft. In de ontwikkelstrategie is uitgegaan van de bouw van ca. 100.000 woningen en de realisatie van ca. 40.000 arbeidsplaatsen in het gebied, waarvan 75.000 woningen en 35.000 arbeidsplaatsen in Almere.
- Los van alle ruimtelijke ontwikkelingen zijn maatregelen noodzakelijk om het ecologische systeem van het IJmeer/Markermeer te herstellen en bij te dragen aan de totstandkoming van een Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem (TBES). Met financiering door onder andere organisaties voor natuur en ecologie, zoals de

partijen in de Stuurgroep Markermeer en IJmeer (SMIJ). Dit is conform eerdere afspraken in de RRAAM bestuursovereenkomst. Het Rijk investeert met enkele projecten zoals Markerwadden, Oostvaardersoevers en NH Markermeerkust, al in het verbeteren van de ecologische kwaliteit en zal dat ook in de toekomst doen.*

Rijk en regio spreken af om:

- Het rapport 'Naar een ontwikkelstrategie voor Amsterdam Bay Area' met daarin de (tussen)resultaten en conclusies van het MIRT-onderzoek vast te stellen en daarmee het onderschrijven van:
 1. *De integrale ambities rond verstedelijking, bereikbaarheid, natuur en ecologie in dit gebied.*
 2. *De noodzaak en uitgangspunten voor de verdichting in Almere, versnelling Almere Centrum en de realisatie van Almere Pampus om daarmee een bijdrage te leveren aan de grote woningbehoefte in de MRA.*
 3. *De IJmeerverbinding in de vorm van een light railverbinding, bij de in het onderzoek onderzochte programma's voor wonen en werken (ca. 100.000 woningen en 40.000 arbeidsplaatsen), een kansrijke oplossing vormt om bij te dragen aan de hoofdpogingen van het programma SBaB en aan de verstedelijkingsopgave in de Oostflank van de MRA.*
 4. *De noodzaak van investeringen in natuur en ecologie in en rond het IJmeer/Markermeer.*
- Het MIRT-onderzoek voort te zetten en voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021 een gefaseerde en adaptieve ontwikkelstrategie af te ronden en te komen tot een integrale en robuuste afweging op het gebied van wonen, werken, ecologie, natuur, landschap, recreëren en bereikbaarheid (o.a. OV-systeemkeuze), in relatie met de hoofdpogingen van het programma SBaB en de verstedelijkingsstrategie.
- Dat voldoende nieuwe werkgelegenheid een essentiële voorwaarde is voor een goede balans in de stad en een evenwichtige gebiedsontwikkeling. Hier ligt een gezamenlijk opgave voor de regio en het rijk.
- In het vervolgonderzoek in ieder geval aandacht te besteden aan de benodigde fiets-, weg- en OV-maatregelen in relatie tot (de fasering van) de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving (verstedelijkingsstrategie).
- Als onderdeel van de ontwikkelstrategie een financieel beeld te ontwikkelen, met een overzicht van de kosten, baten en (alternatieve) bekostiging van de maatregelenpakketten.

- Als eerste stap om de doorstroming op de A27 te verbeteren, de regio zal werken aan de realisering van de Quick Win A27, aansluiting Eemnes. Een reconstructie van het kruispunt onderaan de afrit Eemnes, draagt bij aan een betere doorstroming van het verkeer op de A27. De kosten hiervan zijn geraamd op € 2,4 – 3 miljoen (incl. btw). De Rijksbijdrage bedraagt maximaal € 1,5 miljoen (incl. btw). De realisatie is voorzien in 2022.
- Als tweede stap wordt gestart met een MIRT-verkenning naar de capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes als oplossing voor het NMCA-knelpunt op dit tracé en het leveren van een bijdrage aan een betere betrouwbaarheid van het HOV. De scope van de MIRT-verkenning zal integraal binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid worden ingebed. Hierover zullen Rijk en regio gezamenlijke afspraken maken in de startbeslissing. De investeringskosten voor een verbreding zijn geraamd op € 29 miljoen (incl. btw). De regiobijdrage bedraagt 25%.

Colofon

Versie 1 – 29 maart 2021

Kernteam	Ton Bossink Saskia Newrly Jurjen Tjarks Judith Lekkerkerker Martijn Veenstra PeterPaul Witsen
Tekst en redactie	
Ontwerpteam	PosadMaxwan strategy x design Generation Energy Must Stedebouw
afbeelding pagina 18	
Thematrekkers	
Economie	William Stokman
Landschap	Marja van Nieuwkoop Birte Querl Andreas van Braam
Wonen	Ivo Hamelynck Jan Jaap Visser Maaïke Stoop Bart Boon
Energie	Geert Haenen Joost Gottmer Jeroen Bakker
Mobiliteit	Ivo Frantzen Anne Blankert Leo van t Hof
Klimaat	Lot Locher
Sociaal Maatschappelijk	Ralph Ploeger

