

FACTSHEET

t.b.v. gemeentelijke VERKIEZINGSPROGRAMMACOMMISSIES

Uitvoeringslijn uit de MRA Agenda (nr):	2.1 Verstedelijkingsstrategie
Programma-manager	
naam:	Paul Menting
Email:	p.menting@metropoolregioamsterdam.nl
Mobiel:	06-22562434

1) Essentie van de uitvoeringslijn

De Verstedelijkingsstrategie is de gezamenlijke ruimtelijke strategie van de MRA en het Rijk waarmee we (met andere partners) de koers uitzetten naar een duurzame en economisch sterke metropool voor iedereen. Deze strategie brengt samenhang en volgorde aan in de grote hoeveelheid lopende programma's en projecten van MRA en het Rijk.

De urgentie is hoog, gezien de grote en complexe uitdagingen en hoge ambities waar we voor staan op het gebied van wonen, mobiliteit, werken, verduurzaming, landschap en leefbaarheid. Gecombineerd met de relatief geringe ruimte en het gemeentegrens-overschrijdende gehalte van genoemde onderwerpen, is een gezamenlijke strategie onontbeerlijk.

Ontwikkeling van deze strategie is gestart in april 2020 en kent een intensief samenwerkingstraject met MRA- en Rijkspartners. Behandeling in raden en Staten van de finale versie met Rijk-regio-afspraken is beoogd in begin 2022.

2) Ambitie/toegevoegde waarde van de uitvoeringslijn voor de komende vier jaar

We werken toe naar één Verstedelijkingsakkoord dat bestaat uit drie onderdelen: het Verstedelijkingsconcept, afspraken op MRA- en op gebiedsniveau en een governance-deel met details over monitoring en voortgang. Daarnaast wordt een investeringsstrategie ontwikkeld. De inbreng van gemeenten middels wensen en opvattingen (17 mei-12 juli 2021) is richtinggevend in de ontwikkeling van een gemeenschappelijke koers en in om een kader te bepalen van waaruit gezamenlijke projecten in de uitvoering volgen. De Verstedelijkingsstrategie van Rijk en MRA moet daarbij ook uw lokale ambities helpen waar te maken. Bij een aantal van die ambities is de samenwerking met regionale partners en het Rijk nodig. De Verstedelijkingsstrategie biedt daar kansen voor. De Verstedelijkingsstrategie wordt gekoppeld aan een pakket interbestuurlijke afspraken, waarbij de afspraken met het Rijk voorliggen in het BO MIRT van november 2021. Uiteraard worden alleen afspraken gemaakt wanneer daarover binnen de MRA overeenstemming is. Dit zijn zowel inhoudelijke als procesafspraken. Na behandeling in uw raden en Staten wordt de Verstedelijkingsstrategie integraal onderdeel van de Omgevingsagenda Noordwest Nederland (uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie), die in het voorjaar van 2022 wordt vastgesteld.

Voorliggende keuzevraagstukken

Een aantal keuzevraagstukken in de MRA worden specifiek geagendeerd. Hierover worden nog keuzes gemaakt.

Noordzeekanaalgebied (NZKG) (i.s.m. NOVI-gebied NZKG)

In het Noordzeekanaalgebied wordt uitgegaan van de afspraken die in de Visie NZKG 2040 (vastgesteld door raden, staten en de ministerraad in 2013) zijn gemaakt. Het gaat om afspraken over transformatie van gebieden naar gemengde woon-werkgebieden onder een aantal voorwaarden (waarbij passendheid voor de

FACTSHEET

t.b.v. gemeentelijke VERKIEZINGSPROGRAMMACOMMISSIES

zittende bedrijven die het aangaat een essentiële voorwaarde is) en het uitbreiden van havenactiviteiten onder voorwaarden (waarbij het eerst intensiveren van bestaande terreinen een essentiële voorwaarde is). Anno 2021 is daar een aantal vraagstukken in het gebied bijgekomen. Het valt daarnaast niet uit te sluiten dat daar in de toekomst nog additionele ruimteclaims bijkomen, bijvoorbeeld vanwege hogere ambities op klimaatdoelen. Dit leidt tot een aantal nieuwe keuzevraagstukken en vraagt om innovatieve oplossingen in het gebied. In het Verstedelijkingsconcept moeten daarvoor de eerste bestuurlijke kaders worden geboden. Verdere uitwerking en afwegingen vinden plaats in de Rijk-regio samenwerking in het NOVI-gebied NZKG.

Energietransitie (i.s.m. RES/CES/PEH)

De realisatie van windparken op zee vraagt om een aanlanding van de op zee gewonnen energie aan de Nederlandse kust. De omvang van de ruimteclaim van aanlanding van wind op zee in de IJmond is nog onzeker. Zijn we in dat licht bereid om ruimte te reserveren voor de aanlanding van energie en benodigde faciliteiten (een waterstoffabriek, onderstations, opslag waterstof) op land, deels op bestaande terreinen deels buiten het NZKG (in de provincie of Nederland)?

Circulaire economie

De circulaire transitie gaat om een transitie van alle bedrijven in een periode van 30 jaar, waarbij momenteel nog onduidelijk is of deze transitie gerealiseerd kan worden op de bestaande haven-, industrie- en bedrijventerreinen of dat hiervoor significante additionele ruimte nodig is. Zijn we in dat licht bereid om ruimte te reserveren, deels op bestaande terreinen deels daarbuiten?

Transformatie

In samenhang met de woningbouw in Amsterdam en Zaanstad worden bedrijventerreinen getransformeerd en is er elders ruimte nodig om bedrijven die een andere locatie zoeken te behouden voor de regio. Voor havengebonden activiteiten is gedeeltelijk nog ruimte in de haven en is er wanneer voldoende is geïntensiveerd een reservering aangewezen. Voor zogenaamde 'droge' bedrijventerreinen is mogelijk extra ruimte benodigd. Zijn we in dat licht bereid om ruimte te reserveren voor bedrijven, deels op bestaande terreinen deels daarbuiten?

Gezien de aanvullende ruimtevraag voor bedrijventerrein in het Noordzeekanaalgebied:

Wijkermeerpolder: zijn we bereid in gesprek te gaan over het al dan niet benutten van een deel van de Wijkermeerpolder als reservering voor bedrijventerrein aanvullend op de reeds gemaakte reserveringen in de Visie NZKG? Zijn we bereid andere locaties in de regio bij dit vraagstuk te betrekken zoals Baansteer Noord/De Purmer in Purmerend en/of Boekelermeer in Alkmaar of Almere en Lelystad inclusief de daarbij behorende randvoorwaarden?

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 rekening houdend met een brede definitie van leefkwaliteit?

Waterbuffering (in samenhang met Toekomstbestendig ARK/NZK)

Het Noordzeekanaal vormt samen met het Amsterdam-Rijnkanaal onderdeel van de ruggengraat van het watersysteem in de regio. Bij piekbelasting is de afvoercapaciteit op termijn niet robuust genoeg om deze pieken op te vangen. Daarvoor is het noodzakelijk dat er maatregelen worden getroffen. Dit kan gedeeltelijk door peilverhoging in het Noordzeekanaal. Daarnaast wordt gezocht naar ruimte voor tijdelijke waterbuffering. Zijn we bereid een deel van het Oer-IJ te reserveren voor tijdelijke waterbuffering?

Schiphol (i.s.m. Luchtvaartnota)

Leefkwaliteit

De economische kansen in de Zuidflank hebben in veel gevallen te maken met de aanwezigheid van Schiphol, een economische motor voor Nederland en de regio in het bijzonder. De vraag is daarbij hoe

FACTSHEET

t.b.v. gemeentelijke VERKIEZINGSPROGRAMMACOMMISSIES

Schiphol een robuuste ontwikkeling naar de toekomst kan doormaken? Tegelijkertijd legt de luchthaven ook een grote claim op de ruimte in de omgeving, waarbij er beperkingen gelden voor de ontwikkelingsmogelijkheden van andere functies vanwege de geluid- en risicobelasting door de luchtvaart. Daarnaast beïnvloedt de aanwezigheid van Schiphol ook de mogelijkheden om het areaal verrommeld glas (zo'n 800 hectare) te transformeren. Een knelpunt dat zich voortsleept, waardoor de gebieden verder verpauperen, met negatieve gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit en leefkwaliteit. Het investeren in landschap en recreatie, in combinatie met ecologie en verbetering van het watersysteem en uitvoeren van klimaatadaptieve maatregelen, kan bijdragen aan het verbeteren van de leefkwaliteit in de directe omgeving van de luchthaven. De keuze 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. Dit vraagt om een integrale gebiedsaanpak (samenwerking Luchtvaartnota en VS MRA) waarbij de centrale vraag is:

Wat is de juiste balans tussen ruimte voor woningbouw, leefomgevingskwaliteit, gezondheid en de ruimte voor luchtvaart en welke keuzes zijn daarvoor nodig? En zijn we bereid te investeren in de leefkwaliteit in het gebied, bijvoorbeeld in landschappelijke en recreatieve ontwikkelingen en verbindingen?

Transformeren verrommeld glas

Transformeren van het verrommeld glas kan een bijdrage leveren aan de verbetering van de leefkwaliteit en een landschappelijke verbinding tussen de Westeinderscheg, de Amstelscheg en het Groene Hart. Zijn we bereid mogelijkheden te creëren en te investeren in het opruimen van verrommeld glas?

Overige keuzevraagstukken

- *Uitbreiding 380 kV-netwerk, een nieuw tracé*
Niet alle energie die binnen de MRA nodig is, kan in de MRA worden opgewekt. Een deel van de stroom moet van elders worden getransporteerd. Hiervoor is uitbreiding van het landelijke energienetwerk nodig. Daarvoor zijn verschillende tracés in beeld: twee door Noord-Holland en één door Flevoland. Het ministerie van EZK is beslissingsbevoegd. De regio kan laten weten hoe over deze verschillende tracés wordt gedacht. Welke overwegingen moeten vanuit de verstedelijkingsstrategie MRA worden meegegeven aan het ministerie van EZK?
- *Waterbuffer/peilverhoging Amsterdam-Rijnkanaal (i.s.m. Toekomstbestendig ARK/NZK)*
Het Noordzeekanaal vormt samen met het Amsterdam-Rijnkanaal onderdeel van de ruggengraat van het watersysteem in de regio. Bij piekbelasting is de afvoercapaciteit op termijn niet robuust genoeg om deze pieken op te vangen. Daarvoor is het noodzakelijk dat maatregelen worden getroffen. Dit kan gedeeltelijk door peilverhoging wat in het Amsterdam-Rijnkanaal op momenten van peilverhoging leidt tot een minder grote doorvaarhoogte bij de bruggen. Daarnaast wordt gezocht naar ruimte voor tijdelijke waterbuffering. Waar wordt een zoekgebied aangewezen voor de waterbuffer in het Vechtplassengebied?
- *Vierde Hyperconnectiviteitshub (i.s.m. inpassingsonderzoek vierde hyperconnectiviteitshub/ datacenterstrategie MRA)*
De MRA heeft nu een drietal clusters van datacenters op zogenaamde hyperconnectiviteit. Deze clusters bieden de infrastructuur voor de digitale economie in de regio. De komende jaren is er nog uitbreidingsmogelijkheid, maar naar verwachting is deze in 2030 benut. Vanaf 2030 is een vierde hyperconnectiviteitcluster nodig. De voorbereidingstijd die hiervoor staat, vraagt op korte termijn om een besluit over de locatie voor dit cluster. Uit de MRA Datacenterstrategie komt een voorkeurslocatie bij Almere/Zeevolde naar voren. Na een inpassingsonderzoek kan besloten worden tot aanwijzing van deze locatie. Dit loopt via lokale besluitvorming.

3) Een concept zinsnede om over na te denken voor een programma

FACTSHEET

t.b.v. gemeentelijke VERKIEZINGSPROGRAMMACOMMISSIES

Om lokale ambities op het gebied van woningbouw, economie, een duurzame, inclusieve, prettige, schone en veilige leefomgeving waar te maken, gaan we de samenwerking aan binnen de Metropoolregio Amsterdam en met het Rijk.

4) De meest relevante (digitale) documenten

https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2021/05/MRA_Verstedelijkingsconcept-Versie-2_mei-2021.pdf

<https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2021/05/informatiebrief-raden-en-Staten-Verstedelijkingsstrategie-12-mei-2021-ondertekend.pdf>