

Een groene recreatieve verbindingszone van Westeinderscheg naar Amstelscheg (Masterplan Legmeerbos).

Masterplan Legmeerbos

Buurtbeheer De Legmeer heeft in een burgerinitiatief het masterplan Legmeerbos opgesteld. Dit burgerinitiatief is aangewezen als pilot voor co-creatie. Het Masterplan omvat een groene recreatieve verbindingszone van Westeinderscheg naar Amstelscheg en draagt bij aan het realiseren van meer groen, een gezonde leefomgeving, sterkere sociale cohesie en recreatieve fiets- en wandelroutes.

Masterplan

Het Masterplan omvat 2 aandachtsgebieden:

1. Een recreatieve groene verbindingszone tussen de Westeinderplassen en de Amstel
2. Vergroening Legmeer-West als schakel in de recreatieve verbindingszone en ter verbetering van leefkwaliteit en sociale cohesie in De Legmeer.



Met de groene verbinding in het Masterplan Legmeerbos wordt geen oerbos zoals op de Veluwe bedoeld maar een groene corridor, bestaande uit robuuste groenstructuren met recreatieve verbindingen zoals wandel- en fietspaden. “Bos” is een benaming die wellicht voor verwarring kan zorgen. Van oudsher is er in onze regio een open groen, veenweide, polderlandschap, dat zich kenmerkt door openheid. De groene corridor moet passen bij dit cultuurhistorische landschap.

Voor beide onderdelen heeft het college uitgesproken het gedachtegoed van het Masterplan te omarmen. Er zijn verschillende vervolgstappen nodig om beide aandachtsgebieden verder te ontwikkelen. Deze notitie gaat in op het nader onderzoeken van de haalbaarheid om de groene recreatieve verbindingszone van de Westeinderscheg naar de Amstelscheg te realiseren. Schakel in deze zone is Legmeer-West. De uitwerking van het Legmeerbos in het gebied Legmeer-West wordt apart uitgewerkt. Dit maakt geen onderdeel uit van deze notitie. Voor het gebied Legmeer-West wordt een sneller tijdpad gevraagd. Dat is ingegeven vanuit de SLS subsidie.

Er zijn diverse signalen dat de “tijd rijp” is om de groene recreatieve verbindingszone verder te verkennen. Dit idee wordt gevoed door ontwikkelingen in bijvoorbeeld de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In de MRA Agenda 2.0 is veel aandacht voor de leefomgeving. Ook in de provinciale omgevingsvisie is veel aandacht voor leefkwaliteit. De regio Noord-Holland Zuid staat onder verdergaande druk. Er is behoefte aan nieuwe woningen en investeringen op gebied van energietransitie, bereikbaarheid, mobiliteit en bedrijvigheid. De verdergaande verstedelijking zet de leefomgeving onder druk. Daarom is er veel aandacht om de verstedelijking onlosmakelijk verbonden te zien met een aantrekkelijk leefklimaat en ruimte voor groen, ontspannen en recreëren. Ook de

gemeente Uithoorn staat onder steeds verdergaande druk van Schiphol en de behoefte aan extra woningen. Daarom is het belangrijk om ook in onze directe omgeving aandacht te hebben voor de leefbaarheid voor onze inwoners.

Een aantal aspecten is van belang om te betrekken bij het onderzoeken van de mogelijke realisering van een groene recreatieve verbindingzone van de Westeinderscheg naar de Amstelscheg. Dit zijn:

1. *Relatie met Buurtbeheer De Legmeer*

Buurtbeheer De Legmeer is initiatiefnemer van het Masterplan Legmeerbos. De totstandkoming van een groene recreatieve verbindingzone van de Westeinderscheg naar de Amstelscheg is de droom van Buurtbeheer De Legmeer. Zij zijn al met meerdere partijen (onder andere met de gemeenten Amstelveen en Aalsmeer, MRA en provincie Noord-Holland) in gesprek gegaan over hun droom en vervullen daarmee een ambassadeursfunctie in het zoeken naar draagvlak en fondsen voor de mogelijke uitwerking van het Masterplan Legmeerbos. Voor Buurtbeheer De Legmeer ligt de focus vooral op het uitwerken van de eerste fase van het Masterplan in Legmeer-West. Daar hebben zij een SLS subsidie voor ontvangen. Deze fase wordt in co-creatie uitgevoerd met de gemeente. Gezien de omvang en complexiteit van het onderzoek naar de groene recreatieve verbindingzone ligt het niet voor de hand deze (net als de invulling van Legmeer-West) in co-creatie uit te voeren. Buurtbeheer De Legmeer heeft aangegeven in beginsel als klankbord te willen optreden voor de gemeente bij de uitwerking van de groene recreatieve verbindingzone van de Westeinderscheg naar de Amstelscheg. Samen met Buurtbeheer De Legmeer zal hun betrokkenheid bij de groene recreatieve verbindingzone nader vormgegeven worden.

2. *Relatie met gemeentelijke Omgevingsvisie*

Een groene recreatieve verbindingzone is een ontwikkeling van de lange termijn. De recreatieve zone loopt van de Westeinderplassen via Thamerpolder over het gebied van Uithoorn via enerzijds Legmeer-West naar de Amstel. En anderzijds via het Zijdelmeer naar de Amstel. De beschikbare ruimte is schaars in onze gemeente.

Voor deze zone is het van belang dat er een *integrale afweging wordt gemaakt*, met name voor het gebied Thamerpolder. Dit gebied is in beeld voor verschillende opgaven, te weten

- het is een zoekgebied voor de Regionale energie strategie (RES),
- de Stelling van Amsterdam die aangewezen is als cultuurhistorisch erfgoed ligt in dit gebied,
- het gebied is in beeld voor recreatieve verbindingen en
- er zijn particuliere initiatieven.

Mogelijk volgen er uit het proces voor de omgevingsvisie nog andere opgaven. Bij het opstellen van de gemeentelijke omgevingsvisie vindt een integrale afweging plaats binnen dit gebied en tussen dit gebied en de rest van het grondgebied van Uithoorn. Hier liggen kansen om samen met de huidige gebruikers te zoeken naar een combinatie van functies en opgaven. In het kader van de nadere uitwerking van de RES zoekgebieden zal hier extra aandacht aan besteed worden. Daar hoort ook een *gemeente breed participatietraject* bij onder regie van de gemeente. Er heeft nog geen gemeente brede participatie plaatsgevonden over het Masterplan Legmeerbos. Voor het creëren van draagvlak en bepalen van keuzerichting voor met name de invulling van de Thamerpolder is het essentieel dat deze participatie plaatsvindt. Het maken van een integrale afweging tussen mogelijke functies in het gebied Thamerpolder maakt onderdeel uit van het opstellen van de gemeentelijke omgevingsvisie. De gemeente brede participatie over de groene recreatieve zone én de gemeentelijke omgevingsvisie

zullen gecombineerd plaatsvinden. Naar verwachting wordt de omgevingsvisie door de raad eind 2021 vastgesteld.

3. MRA/Landschap

Vanuit Metropoolregio Amsterdam (MRA)/Landschap wordt hard gewerkt aan het in stand houden van een goed leefklimaat in de regio. Er is in het landschap in de MRA van oudsher een achttal Amsterdamse scheggen aanwezig. Dit zijn groene corridors in een gebied van verstedelijking. In de jaren dertig werden deze scheggen al verder ontwikkeld als groene bufferzones in de ontwikkeling van de Stad Amsterdam. Deze groene longen zijn nu nog steeds van essentieel belang. Er liggen hier kansen om in het kader van deze ontwikkelingen aan te sluiten met de groene recreatieve zone uit het Masterplan Legmeerbos.

Het typisch Hollandse landschap is een belangrijk visitekaartje van de MRA. Behoud en ontwikkeling van de unieke groenblauwe structuur vormt dan ook een belangrijk speerpunt van de regionale samenwerking. De MRA beseft dat een goed leefklimaat steeds belangrijker wordt om internationaal concurrerend te blijven. Met de grote diversiteit aan bijzondere landschappen heeft de regio een waardevolle troef in handen. Een troef die alleen waarde houdt als overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven deze koesteren en er in blijven investeren.

De Amstelscheg is één van de acht van oudsher aanwezige scheggen. Deze scheg loopt van bijna het centrum van Amsterdam via de Amstel ten oosten van Amstelveen, via Ouderkerk aan de Amstel naar de zuidkant en eindigt in het Groene Hart.

In 2018/2019 is er vanuit de MRA portefeuille Metropolitane Landschappen het nieuwe idee van een Westeinderscheg ontwikkeld. Deze loopt van het IJ in Amsterdam tot aan de Westeinderplassen voorbij Aalsmeer. Een groene structuur waarin stad en landschap met elkaar verbonden zijn. Waar rode en groene functies verweven zijn en waar het gaat om een groene inpassing van de verstedelijkte functies.

Deze scheg, waarin Uithoorn en de Kwakel zijn gelegen, omvat een veel stedelijker gebied dan bijvoorbeeld de Amstelscheg, met verschillende kernen, woonwijken en bebouwingslinten. Het is een gebied met een grote diversiteit, waar kansen zijn om woongebieden te verbinden met het landschap en het groen te versterken.

Ook de provincie Noord-Holland kijkt met veel (bestuurlijke) interesse naar dit gebied.

Ruimtelijk zijn er kansen om een *Oost-west verbinding* te maken, eventueel langs de Stelling van Amsterdam, waar Uithoorn onderdeel van uit zou kunnen maken (van Park 21 in de Haarlemmermeer, via de Westeinderplassen, langs de Vuurlijn, naar de Amstel). Deze Oost-west verbinding komt overeen met de plannen in het Masterplan Legmeerbos. Nader onderzocht wordt of de groene recreatieve verbindingzone kan aansluiten bij de ontwikkeling van de Westeinderscheg.



4. *MRA/Verstedelijkingsstrategie*

De groene recreatieve verbindingzone kan ook bijdragen aan de opgave die er ligt vanuit de MRA Verstedelijkingsstrategie. Dat biedt kansen om aan te sluiten bij regionale ontwikkelingen.

Rijk en regio ontwikkelen voor de MRA een gezamenlijke verstedelijkingsstrategie. Deze geeft integraal uitwerking aan grote en complexe ruimtelijke opgaven op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, landschap, verduurzaming (klimaatadaptatie, circulaire economie en energietransitie) en sociaal-maatschappelijke leefbaarheid. Deze strategie richt zich zowel op de middellange (tot 2030) als de lange termijn (2030-2050). Uitgangspunt is dat hierin de nationale, regionale en lokale doelen en lopende trajecten samenkomen die passen bij een duurzame inclusieve en aantrekkelijke economisch sterke metropoolregio.

Goede leefkwaliteit is een belangrijk uitgangspunt bij de Verstedelijkingsstrategie. Er zijn ontwikkel- en inrichtingsprincipes vastgesteld in het BO Mirt van 20 november 2019. Deze zijn in de bijlage opgenomen. In deze inrichtingsprincipes zitten aanknopingspunten voor een ontwikkeling van een groene recreatieve verbindingzone. Genoemde inrichtingsprincipes zijn:

- Dat de beschikbaarheid en robuustheid van voldoende groen in de wijken en op korte afstand van de wijken worden bevorderd.
- Dat waarden en kansen van het landschap op het gebied van bijvoorbeeld water, bodem, erfgoed, natuur, recreatie en beleving intrinsiek onderdeel zijn bij alle ontwikkelingskeuzes. Ook het landschapsbeheer wordt daar zodanig bij betrokken, dat een bijdrage wordt geleverd aan een gezonde leefomgeving én een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor bedrijven.
- Dat vanaf iedere woning een aantrekkelijk landschap binnen vijftien minuten fietsen bereikbaar is.

- Dat aan stedelijke ontwikkelingen investeringen in een aantrekkelijk landschap worden gekoppeld.
- Dat woonomgevingen uitnodigen tot een gezonde levensstijl, onder meer door de aanwezigheid van voldoende groen en goede wandel- en fietsvoorzieningen.

Bossenstrategie provincie Noord-Holland

In de provincie Noord-Holland is het beleid er ook op gericht om de leefkwaliteit in de provincie te vergroten. Dit gaat in nauw overleg met de MRA. Het wordt ook zichtbaar in de bossenstrategie die in december 2020 samen met het Rijk en 11 andere provincies is vastgesteld. Daarin staan 3 routes voor extra bos. Binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN), bos buiten het NNN gebied en compensatie van bomenkap. NNN-gebied is als netwerk aangewezen in de provinciale omgevingsverordening dat de bijzondere Natura 2000 gebieden beschermt, het lokale karakter versterkt en de natuurgebieden in Noord-Holland verbindt. De beoogde groene recreatieve zone ligt buiten het NNN gebied. Nader onderzocht moet worden of de groene recreatieve zone past bij deze bossenstrategie.

5. Amstelveen, Aalsmeer en AM regio

De groene recreatieve verbindingszone van Westeinderscheg naar Amstelscheg is gemeentegrens overstijgend. Het is van groot belang dat de uitwerking samen met de buurgemeenten Amstelveen, Aalsmeer en Haarlemmermeer opgepakt wordt. Ook deze gemeenten liggen in de beide scheggen en zijn druk bezig met het ontwikkelen van groene verbindingen. Hier liggen kansen om het in samenwerking op te pakken. Door het samen uit te werken kan onderzocht worden of aanspraak gemaakt kan worden op subsidiefondsen.

6. Financiering/Subsidies

Er zijn diverse mogelijkheden om aanspraak te maken op fondsen en subsidies van Rijk (I&W, LNV), MRA en provincie NH voor recreatie, toerisme, energietransitie, cultuurhistorie, EU subsidies, provinciaal landschapsfonds en het Schipholfonds (in oprichting). Dit laatste fonds is overigens nog niet in werking getreden. De inkomsten zijn lastiger te genereren, omdat Schiphol tijdens deze economisch zware tijd minder geld beschikbaar heeft. Bij het (verdiepende) onderzoek naar de haalbaarheid zullen deze mogelijkheden in beeld gebracht worden.

7. Legmeer-West en kleinschalige verbindingen

Schakel in de recreatieve verbindingszone is Legmeer-West. De verbindingen van en naar Legmeer-West zijn van belang voor het slagen van de recreatieve verbindingszone.

Zoals hiervoor aangegeven onder punt 3 hoeven scheggen niet alleen maar groene oases te zijn: het gaat om de verwevenheid van groen met stedelijke functies. Van belang is dat er sprake blijft van een groene verbinding. Het is derhalve essentieel dat er ruimte is en blijft voor verbindingen om de totale corridor in stand te houden. Met name in stedelijk gebied is dit een grote uitdaging. Om te komen tot een kwalitatief goede groene recreatieve verbinding vragen met name de aansluiting vanuit De Legmeer aan de Noordzijde naar Amstelveen (over Randweg naar groenstrook BTAZ) en aan de Zuidwest zijde naar de Thamerpolder (veilig en groen recreatief oversteken van busbaan, Koningin Máximalaan) aandacht. Voor de link richting Thamerpolder zijn de Noorddammerweg en Poelweg barrières. Daarnaast vraagt de verbinding via Vuurlijn naar het Zijdemeer naar de Amstel extra

aandacht, alsmede het overbruggen van barrières in met name de verbinding in het laatste stuk tussen het Zijdemeer en de Amstel (via Amstelplein).

Aan de Noordzijde van het gebied kan bovendien via BTAZ het waterbergingsgebied aan de oostzijde van de N521 (Bovenkerkerweg) aangesloten worden. Dit gebied dat is omsloten door N201, Amstel en Hollandsedijk met verbinding naar Libellebos is nu al wandel gebied. Hier vormt de N521 een barrière. Het oversteken van al deze wegen vraagt om nadere uitwerking, capaciteit en investering om te komen tot een robuuste groene verbinding.



8. Beschikbare gronden

De gemeente is slechts beperkt eigenaar van de gronden in de groene recreatieve verbindingzone (alleen in Legmeer-West is er grondeigendom). Er is veel sprake van particulier eigendom. In de globale verkenning naar de haalbaarheid worden de grondeigendommen in beeld gebracht.

9. Beheer en onderhoud

In een later stadium van de uitwerking (bij het haalbaarheidsonderzoek van processtap 3) moet nader onderzocht worden wie verantwoordelijk wordt voor beheer en onderhoud van de robuuste groenstructuren en de wandel- en fietspaden, wat de verwachte kosten daarvan zijn en hoe dit gefinancierd kan worden.

Processtappen, financiën en planning

Initiator worden van een dergelijk groot project is niet vrijblijvend. Als de gemeente trekker wordt, betekent dat, dat de uitwerking gericht moet zijn op het uiteindelijke resultaat om een dergelijke recreatieve verbindingzone te realiseren. Dat zal op bepaalde momenten om consistente keuzes vragen. Mede daarom is het van belang dat er brede participatie plaatsvindt. Waardoor er draagvlak is voor deze keuzes.

Om te kunnen komen tot het (op de lange termijn) realiseren van een groene recreatieve verbindingzone van de Westeinderscheg naar de Amstelscheg is een aantal stappen in het proces nodig. Na iedere stap ontstaat een moment van bezinning. Dan stellen we de vragen: is het haalbaar, kunnen we verder met voorbereiden, wat gaat het kosten en wie doet mee? Maar ook: welke

gevolgen zijn er voor welk gebied, hoe intensief wil de gemeente betrokken zijn, met welke rol, etc. Deze processtappen zijn:

Stap 1 Globale verkenning

In deze stap brengen we aan de hand van een *stakeholderanalyse* in beeld welke partijen betrokken zijn bij het gebied. Daarbij wordt een inschatting van hun rol, positie, betrokkenheid en invloedssfeer gemaakt.

Aan de hand van het Masterplan Legmeerbos wordt een *globale ruimtelijke inventarisatie* gemaakt van kansen en uitdagingen, bijvoorbeeld op het gebied van verbindingen. Deze worden op een kaart in beeld gebracht.

We maken een globale inventarisatie van de *mogelijke processtructuur*. Daarbij onderzoeken we of aangesloten kan worden bij bestaande structuren in de regio. We kijken specifiek of aangesloten kan worden bij de Westeinderscheg ontwikkeling. Vooral omdat er op inhoud kansen liggen om hierbij aan te sluiten. De Westeinderscheg is een project op initiatief van de Provincie Noord-Holland waar in nauwe samenwerking met MRA, Haarlemmermeer, Aalsmeer en Amstelveen onderzocht wordt om een Noord-Zuid gelegen groene corridor te maken van het IJ in Amsterdamse tot de Westeinderplassen in Aalsmeer.

We brengen in beeld welke rollen de gemeente in het verdere proces kan hebben en welke consequenties daaraan verbonden zijn.

Stap 2 Plan van aanpak

Afhankelijk van de resultaten van stap 1 stellen we na de globale verkenning een plan van aanpak op voor een vervolg van de verdere uitwerking van de volgende processtappen.

Planning: Om aan te kunnen sluiten bij mogelijke ontwikkelingen in de Westeinderscheg is het van belang dat eind april 2021 de resultaten van stap 1 en 2 **voor zover bekend op dat moment** voor te leggen aan het college.

Raad Na stap 1 en 2 zal de raad geïnformeerd worden en worden de mogelijke vervolgstappen met bijbehorende financiële consequenties (projectbudget) in beeld gebracht en ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.

Planning: 1 juli 2021

Mogelijke vervolgstappen kunnen zijn:

Stap 3 Haalbaarheidsonderzoek

Als de resultaten van de globale verkenning zicht bieden op een mogelijk vervolg wordt een haalbaarheidsonderzoek uitgewerkt. Aan de hand van een analyse worden kansen, uitdagingen, mogelijkheden, kosten, opbrengsten in beeld gebracht. Daarbij wordt ingegaan op ruimtelijke, economische en maatschappelijke aspecten. Dit is een verdere verdieping van de stakeholderanalyse die opgesteld is bij de globale verkenning. Er zullen scenario's uitgewerkt worden over het verdere vervolg. Dit haalbaarheidsonderzoek wordt in nauwe samenwerking met het opstellen van de gemeentelijk omgevingsvisie gedaan.

Planning: begin december 2021 vaststelling B&W.

Raad

De raad zal geïnformeerd worden over het haalbaarheidsonderzoek en het plan voor verdere vervolgstappen.

Planning Raadinformatiebrief eind 2021

Stap 4 Inhoudelijke uitwerking

In deze fase wordt het Masterplan inhoudelijk verdiept om te komen tot gefaseerde uitwerking van proces.

Op dit moment valt nog niet in te schatten hoe deze fase er precies uit gaat zien en welke planning daarbij hoort. Bij stap 3 zal dit in beeld gebracht worden.

Financiën

Voor de uitwerking van de globale verkenning het opstellen van een plan van aanpak voor de vervolgstappen (stap 1 en 2) zal een kleine projectgroep samengesteld worden. Het benodigde budget voor stap 1 en 2 bedraagt € 30.000,-

Geschatte kosten (ambtelijke) capaciteit: € 15.000,-

Geschatte kosten opstellen stakeholderanalyse: € 15.000,-

Bijlage Verstedelijkingsstrategie: Ontwikkel- en inrichtingsprincipes

3.2 contouren: ontwikkel- en inrichtingsprincipes

Het BO MIRT heeft op 20 november 2019 de uitgangspunten voor de Verstedelijkingsstrategie MRA vastgesteld, waaronder een aantal 'principes' voor de ontwikkeling van het verstedelijkingsconcept. Al deze principes van het BO MIRT worden in deze paragraaf cursief geciteerd. Om ze nader te duiden, zijn deze principes op onderdelen verder ingevuld. Deze invullingen komen voort uit eerder gemaakte afspraken (op te nemen in de bijlagen) of lopende beleidstrajecten (zoals Samen Bouwen aan Bereikbaarheid – SBaB en Metropolitaan Landschap).

Doel is onderstaande principes zoveel als mogelijk in samenhang te realiseren. Vaak zal dit in combinatie met elkaar kunnen, maar veelal zullen ook afwegingen (schuarpunten en koppelkansen) en keuzes gemaakt moeten worden omdat niet alles (tegelijk) kan.

Locatiekeuzes of programmatische keuzes per locatie maken geen onderdeel uit van deze principes, tenzij ze direct voortkomen uit de bestuurlijke uitgangspunten, lopende beleidsprogramma's of eerder gemaakte afspraken. Een programmatische invulling van woon- en werklocaties is gemaakt in het RO/EZ-kader, dat is opgenomen in de bijlagen.

Twee principes (nummers 1.1 en 2) komen terug in de centrale doelstelling voor de verstedelijkingsstrategie: 'de ontwikkeling van een duurzame en sociaal-maatschappelijk en economisch sterke metropoolregio op lange en middellange termijn, in aansluiting op het regionale DNA':

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 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."

1 Borgen van een goede leefbaarheid

Principe 1.2

"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.

2 Stad en landschap worden in samenhang ontwikkeld

Principe 3

“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.

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

Principe 4.3

“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.

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

Principe 4.1

“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 4.2

*“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 5.1

“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 5.2

“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 5.3

“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:

- bij de verdeling van woon- en werkprogramma's nabij openbaar vervoer hanteren we een onderscheid tussen:
 - multimodale knooppunten: direct bereikbaar per bus, trein én metro, met (aanwezig of in potentie) een hoogstedelijk gemengd milieu en een zwaar economisch programma;
 - stadsharten: direct bereikbaar per bus en per trein of metro, met een hoogstedelijk gemengd milieu en groeimogelijkheden voor het economische programma;
 - 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:
 - a. lopen, fiets en openbaar vervoer als basis in binnenstedelijk gebied,
 - b. openbaar vervoer primair op relaties tussen de grote steden en op de economische kerncorridors,
 - c. 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.

5 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 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. Dit kan betekenen dat er strategische ruimtereserveringen worden gemaakt, en de aanwezige milieuruimte op die locaties nodig blijft en mogelijk wordt uitgebreid.

6 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 energie infrastructuur (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 buurtniveau 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).

7 Ruimtelijke ontwikkelingen dragen bij aan een klimaatbestendige metropoolregio

Principe 7.5

“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.