

Zaaknummer : 2020-082884
Documentnummer : -
Kenmerk : -
Bijlagen : Bijlagen
Beh. ambtenaar : ntb
Telefoonnummer : ntb
E-mailadres : ntb

Bestuurlijk Kernteam MRA Verstedelijkingsstrategie
Tav. Femke Kaptein
Strawinskylaan 1779 (WTC, I-toren)
1077 XX AMSTERDAM

Verzonden per e-mail aan femke.kaptein@haarlemmermeer.nl d.d. juni 2021

CC: griffie gemeente Uithoorn

Onderwerp

Verstedelijkingsstrategie 2030/2050 Metropoolregio Amsterdam:
wensen en opvattingen op versie 2 Verstedelijkingsconcept door de
gemeenteraad van Uithoorn

Datum

Dagtekening

Geachte mevrouw Van Doorninck,

Als voorzitter van de Rijk-regio Stuurgroep en het Bestuurlijk Kernteam MRA Verstedelijkingsstrategie bieden we u deze brief aan. De gemeenteraad van Uithoorn maakt graag van de gelegenheid gebruik om wensen en opvattingen op versie 2 van het MRA Verstedelijkingsconcept mee te geven.

Introductie

Wij onderschrijven het belang van de Verstedelijkingsstrategie, en zien het als een instrument om samen een gezamenlijke ruimtelijke strategie van de MRA en het Rijk uit te zetten. De gemeenteraad van Uithoorn sluit zich aan bij de ambitie voor de MRA die uit het document blijkt; (door)ontwikkelen tot duurzame meerkernige metropoolregio van grote klasse, die sociaal en economisch sterk is, met menselijke maat. Ook wij kennen in onze gemeente grote en complexe uitdagingen op het gebied van wonen, mobiliteit, werken, verduurzaming, landschap en leefbaarheid, in een gebied waar de ruimte voor deze opgaven zeer beperkt is. Dat dit keuzes vereist, op ieder schaalniveau, is zonneklaar. Wij maken deze keuzes graag in overleg met andere overheden en stakeholders.

Redeneerlijn Amstelland-Meerlanden

In het kader van de Verstedelijkingsstrategie hebben wij als AM-gemeenten een gezamenlijke redeneerlijn opgesteld. Wij zien veel van de Redeneerlijn terug in versie 2 van het Verstedelijkingsconcept, maar willen graag toch nogmaals de voor ons belangrijkste Rijk-regio opgaven benadrukken. Dit zijn:

1. Leefkwaliteit Schiphol in relatie tot verstedelijking (inclusief verrommeld glas)
2. Verstedelijking en mobiliteit in samenhang bezien
3. Landschap, groen/blauw en recreatie in balans met verstedelijking

In de gezamenlijke AM-reactie gaan wij in op de volgende onderwerpen:

1. Proces:
 - a. verzoek om betrokkenheid Raad van versie 2 naar versie 3
 - b. versie 2 nog niet compleet en Investeringsstrategie ontbreekt
2. Uitwerking Keuzevraagstuk Leefkwaliteit Schiphol
3. Onderzoek Afwaarderen A10

1a Proces: verzoek om betrokkenheid Raad van versie 2 naar versie 3

Het is goed dat de raden en staten in de MRA nu al de kans krijgen om wensen en opvattingen in te dienen op Verstedelijkingsconcept versie 2 van de MRA Verstedelijkingsstrategie en hiermee hun mening kunnen geven. Wij missen echter in het proces een stap waarbij raden ook betrokken worden bij versie 3 vóórdat deze met het Rijk besproken wordt. Wij zijn uiteraard benieuwd wat er met de ingediende opmerkingen gebeurt en of dat al dan niet tot wijzigingen leidt in de derde versie. De aangekondigde Reactienota helpt daarbij, maar deze dient ter informatie terwijl mogelijk juist discussie of reflectie/toelichting nodig is. Vaststelling van de derde versie ná het BO MIRT zonder tussentijds betrekken van de Raad, zoals nu voorgesteld is, kan dan ook niet op onze goedkeuring rekenen. Graag dus procesmatig een extra stap inbouwen.

1b Proces: versie 2 nog niet compleet en Investeringsstrategie ontbreekt

In aansluiting op het vorige punt merken wij op dat wij nu reageren op een Verstedelijkingsconcept dat nog niet compleet is. In het tweede concept mist bijvoorbeeld de uitwerking van de sociale component. Er zijn hier weliswaar een aantal keuzevraagstukken genoemd, maar nog niet bekend is tot welke (concrete) afspraken dit gaat leiden. Ook voor het onderwerp economie volgt een inhoudelijk uitwerking, zoals in versie 2 is aangekondigd "De MRA is dit jaar gestart met het opstellen van economische profielen". De uitwerking betreft een kwalitatief economische bouwsteen in aanvulling op de (reeds ingebrachte) kwantitatief economische bouwsteen. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande informatie zoals (economische) onderzoeken en gemeentelijke visies. Ander aandachtspunt betreft het maken van afspraken. Er wordt bijvoorbeeld gesproken over afspraken over verdeling van ruimte voor wonen en werken. Deze afspraken kunnen op MRA-schaalniveau niet gemaakt worden, dat is aan de gemeenteraden. De MRA stelt immers niks vast, die bevoegdheid is aan de raden en staten. Daarnaast ontbreekt de Investeringsstrategie nog volledig. Dit document zouden wij ook graag nog beoordelen alvorens dit met het Rijk besproken wordt.

2 Uitwerking Keuzevraagstuk Leefkwaliteit Schiphol

Wij zijn blij te vernemen dat het keuzevraagstuk Leefkwaliteit Schiphol als één van de belangrijke keuzevraagstukken wordt genoemd in de MRA Verstedelijkingsstrategie. Schiphol levert de gemeenten in de AM-regio lusten, maar ook lasten. De inwoners van Uithoorn en De Kwakel hebben de afgelopen jaren gemerkt dat het luchtvaartbelang regelmatig voor het bredere integrale ruimte-, milieu- en gezondheidsbelang wordt gesteld. We zien de MRA Verstedelijkingsstrategie als een goed podium om de wonen-vliegen discussie integraal en vanuit wederkerigheid te voeren, inclusief de afwegingen ten aanzien van leefkwaliteit. De teksten in het tweede concept bieden hier al eerste aanzetten toe, maar wij zien de balans toch regelmatig uitslaan richting de luchtvaart en een groei van Schiphol. Dat is voor ons geen gegeven. Wij gaan uit van een integrale aanpak leidend tot vergroting van de leefkwaliteit in de AM-regio (vermindering overlast, meer ruimte voor ruimtelijke ontwikkelingen, kansen voor opruimen verrommeld glas en vergroening) én een evenwichtige en toekomstbestendige ontwikkeling van Schiphol. De Corona crisis en de (harde) gevolgen voor de luchtvaart geeft hiervoor ook kansen. Inwoners moeten weer centraal staan.

De grote opgaven in onze regio op het gebied van woningbouw, economie, mobiliteit, energie-transitie en groen vragen om een brede belangenafweging en een zorgvuldige toedeling van functies aan de schaarse ruimte. Drie cruciale en soms conflicterende factoren spelen in dit keuzevraagstuk een rol: (1) de nodige verbetering van de leefkwaliteit voor onze inwoners, o.a. op het gebied van geluidhinder, luchtkwaliteit en gezondheid, (2) de grote bouwopgave in de regio en (3) de ontwikkeling van Schiphol. De luchthaven is van waarde voor de regio, net zoals woningbouw van waarde is voor het versterken van het vestigingsklimaat en als bijdrage aan de bouwopgave. De luchtvaart is in beweging, net zoals ontwikkelingen op de grond. Uitgangspunt voor de regio is het principe van wederkerigheid tussen 'de lucht' en 'de grond': Schiphol houdt rekening met ruimtelijke ontwikkelingen op de grond en vice versa.

Bovendien staat vanuit de regio leefkwaliteit centraal. Bewoners van onze regio moeten daar van op aan kunnen, rechtszekerheid op dit punt is noodzakelijk. Uiteraard verliezen wij ook het economische en luchtvaartbelang niet uit het oog. De belangen van de luchtvaart, de ruimtelijk-

economische ontwikkeling en de leefkwaliteit moeten met elkaar in evenwicht zijn. Dat vergt een integrale afweging. Ook de Commissie m.e.r. heeft recentelijk in haar adviezen met betrekking tot de LVB en Luchtruimherziening weer het belang van een integrale afweging en transparante keuzes tussen verschillende belangen benadrukt.

Deze afwegingen moeten voor de korte en middellange termijn (tot 2030 en daarna) worden uitgewerkt. Vragen die daarbij spelen zijn onder andere:

- hoe kan de luchtvaart de ruimte kan geven aan de leefkwaliteit in de regio? Alleen innovatie en vlootvernieuwing geven onvoldoende perspectief op de noodzakelijke verbetering van de leefkwaliteit, daar is meer voor nodig.
- welke basisleefkwaliteit hanteert de rijksoverheid als norm (normstelling), voldoet de leefsituatie van omwonenden hier ook inderdaad aan (monitoring), waarop kunnen de betreffende omwonenden aanspraak maken indien hun leefsituatie hier niet aan voldoet (wat) en waar kunnen zij zich daarvoor melden (hoe)? Conform het advies van Van Geel.
- of en zo ja hoe stedelijke ontwikkelingen met maatwerk en een brede belangenafweging vorm kunnen krijgen ondanks de beperkingen die de luchtvaart in beginsel met zich meebrengt?
- hoe wij in een gezamenlijke rijk-regio inspanning de leefkwaliteit versterken door vergroening? In gebieden waar geen woningen gebouwd kunnen worden wegens veiligheid of te veel hinder vanuit de lucht(haven), zou versterking van groen, recreatie en natuur bij kunnen dragen aan de leefkwaliteit in de regio. Hier ligt wel een gezamenlijke verantwoordelijkheid van partijen.
- hoe geven we, met ook hier wederkerigheid als vertrekpunt, vorm aan nieuwe rekenregels voor cumulatie van vliegtuiggeluid in combinatie met een gewijzigde omvang van het werkingsgebied voor die cumulatie? Het zondermeer verzwaren van de bijdrage van luchtvaart in het gecumuleerde geluidniveau (zoals werd voorgesteld in de Aanvullingsregeling geluid) zet de woningbouwopgave in de regio gevaarlijk onder druk. Naast verhoogde procesrisico's gaat het om vertraging en zelfs uitval van (delen van) belangrijke locaties.

Alleen het keuzevraagstuk Leefkwaliteit Schiphol noemen in de Verstedelijkingsstrategie leidt nog niet tot actie. Dit keuzevraagstuk moet leiden tot een concrete Rijk-regio afspraak in het BO MIRT van november 2021. Het MIRT zien wij als de plek waar op een integraal vlak rijk-regio belangen samenkomen en vanuit AM stellen wij dan ook het volgende besluit voor:

Rijk en regio spreken af voor het keuzevraagstuk Leefkwaliteit Schiphol een MIRT Onderzoek te starten met als doel de vraagstukken rond dit keuzevraagstuk integraal op te pakken. Dit MIRT Onderzoek start eind 2021 en de resultaten worden besproken in het BO MIRT van het najaar 2022.

Vanuit het ministerie van IenW is in 2020 al een visie neergelegd in de Luchtvaartnota waarbij een bijbehorende Uitvoeringsagenda is opgesteld. Deze stukken en de rijk-regio overleggen, bijvoorbeeld met de BRS, worden bij het MIRT traject betrokken. Het MIRT traject kan het vraagstuk echter breder trekken in een integraal ruimtelijk onderzoek, zodat een brede en transparante belangenafweging tot zijn recht komt.

3 Onderzoek afwaarderen A10

Om de autobereikbaarheid in de MRA te behouden, is het van belang dat de draaischijf (de ring A10) draaiende blijft. Daar zijn wij het over eens. Eén van de opties is om het doorgaand verkeer meer via de A5 en de A9 te leiden als "tweede ring" om Amsterdam heen. Hier wordt komende maanden binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) onderzoek naar verricht. Het is van belang dat dit in het Verstedelijkingsconcept ook als onderzoek wordt genoemd en er niet vooruit wordt gelopen op nog te nemen besluiten. In het kaartmateriaal zien wij bijvoorbeeld al de tweede ring ingetekend en de huidige Ring A10 wat vager, nauwelijks zichtbaar gemaakt. Dit klopt niet en dient (voorlopig) aangepast te worden. Voor de AM-gemeenten is het van belang om uit te zoeken of het extra verkeer op de A5 en de A9 past, zowel qua doorstroming als qua leefkwaliteit /

milieueffecten. Daarnaast willen wij in het onderzoek ook graag de effecten op de belangrijkste provinciale wegen (in ieder geval de N201 en N522) en op het onderliggend wegennet in de Zuidoostlob (Diemen/Ouder Amstel/ Amsterdam Zuidoost) meegenomen hebben. Pas na afronding van en akkoord op het SBaB-onderzoek kan het definitieve verhaal (in tekst en op kaarten) in het Verstedelijkingsconcept opgenomen worden, en niet eerder.

Inzichten van Uithoorn

Naast deze drie gezamenlijke punten vanuit de AM-regio, willen wij als gemeenteraad van Uithoorn U nog de volgende twee punten meegeven;

4. Potentie van de Stelling van Amsterdam voor grote opgaven
5. Knelpunten voor woningbouw

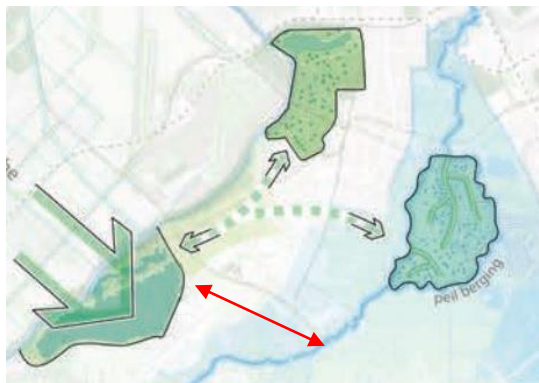
4 Potentie van de Stelling van Amsterdam voor grote opgaven

Op het gebied van landschapsontwikkeling ligt de focus in de zuidflank voornamelijk op de scheggen (de Diemerscheg, Amstelscheg, ontwikkeling van de Westeinderscheg). Op het kaartbeeld 'Waardevol en verbinden landschap' (p.37) staan zij genoemd onder 'aan de slag'. De raad van Uithoorn is positief over de manier waarop er naar deze landschappen wordt gekeken. Er is druk op deze ruimten vanuit verstedelijking, en er zijn uitdagingen zoals bodemdaling. Maar ze kunnen ook bijdragen aan opgaven zoals klimaatadaptatie, energietransitie, natuur, ecologische en recreatieve verbindingen en toerisme.

De Stelling van Amsterdam wordt in dezelfde legenda geschaard onder 'koesteren en kwaliteits-impuls'. Wij erkennen de erfgoedwaarden van dit cultuurhistorische landschap, van belang op mondiale schaal. Maar is koesteren niet een andere term voor behouden? Wij zouden dit cultureel erfgoed en de beleving daarvan graag willen behouden én versterken. Recent zijn er in opdracht van provincie Noord-Holland samenwerkingsafspraken gemaakt voor het herstel van de liniedijken van de Stelling van Amsterdam. In reactie daarop heeft het college van B&W van de gemeente Uithoorn besloten de samenwerkingsverklaring 'Samen op één lijn' te gaan ondertekenen. De liniedijken zijn lijnvormige verbindingselementen die de fysieke, landschappelijke en cultuurhistorische ruggengraat van de Stelling vormen, en zijn cruciaal voor de belevingswaarde van de Stelling als geheel. Maar het strategisch landschap als geheel, een verbindende zone die grote delen van de MRA bestrijkt, vormt de basis (zie grijze arcering op het kaartbeeld op p.37). Ook dit landschap kent opgaven. Wij vinden de MRA verstedelijkingsstrategie bij uitstek een plek om vanuit de gebiedskwaliteiten naar de Stelling van Amsterdam te kijken, en met respect voor de Stelling van Amsterdam in gesprek te gaan over de opgaven van de toekomst; waterberging, opwek van duurzame energie, biodiversiteit, recreatie en toerisme. Samen kan er een integraal perspectief ontstaan, dat door gebieds-ontwikkeling dit erfgoed en de beleving daarvan versterkt.

Lokaal zijn wij daar in Uithoorn mee bezig: er wordt gekeken naar een groene recreatieve verbinding tussen de Westeinderplassen en de Amstel, onder andere via de Vuurlijn – het gedeelte van de Stelling van Amsterdam dat over ons grondgebied loopt. Wij zien in dit gebied ruimte voor de opgaven die op de gemeente afkomen, en de potentie om een verbinding van regionaal belang te vormen. Wij zouden dit graag in het verstedelijkingsconcept terug zien, en gaan hierover (ambtelijk) graag met u in gesprek (onder voorbehoud van vaststelling door de gemeenteraad van het rapport over deze verkenning op 1 juli 2021).

Ter illustratie:



Kaartbeelden uit het Verstedelijkingsconcept 'Waardevol en verbinden landschap' (p.37) en 'Ecologisch systeem' (p.47) met daarop de potentiële groene en recreatieve verbinding door Uithoorn met een rode pijl weergegeven.

5 Knelpunten voor woningbouw

Voor het realiseren van de woningbouwopgaven (tot 2030 175.000 nieuwe woningen in de MRA) ligt de focus van het Verstedelijkingsconcept voornamelijk op grote ontwikkelingen, de zogenaamde stadsharten. Daarnaast wordt er gekeken naar grote ontwikkellocaties. Er moet echter ook aandacht zijn voor kleinere gemeenten met woningbouwopgave op de middellange termijn en lange termijn (na 2030). Vanwege de leefbaarheid in dorpen, om de doorstroom van doelgroepen te bevorderen, etc. Om de woningbouwproductie op gang te houden is het van belang om hier nu al in te investeren. De nieuwe locaties zijn in vergelijking tot het verleden veelal ingewikkelder om te ontwikkelen, en de gemeentelijke budgetten om in te zetten beperkt.

U geeft aan dat beleid voor ruimtelijke ontwikkeling per definitie te maken heeft met onzekerheid, en dat ruimtelijke programma's voortdurend moeten worden herijkt en aangepast aan ontwikkelingen die nu nog onzeker zijn. U stelt daarom voor om een monitoringssysteem te verbinden aan de verstedelijkingsstrategie (p.3). Wij herkennen dit dynamische proces en vragen daarom, om bij het opstellen van dit systeem ook rekening te houden met ontwikkelingen die wel aan de randvoorwaarden voldoen, maar in de besluitvorming nog niet zover zijn dat zij mee kunnen worden genomen in deze versie van het verstedelijkingsconcept. Wanneer er, bijvoorbeeld in het kader van de gemeentelijke omgevingsvisie, wel besloten is over een project, zouden wij graag de mogelijkheid hebben deze voor te dragen om opgenomen te worden in de strategie, zodat deze eventueel kan meelopen in de BO-MIRT cyclus.

Tot slot

Wij hebben met veel aandacht en interesse versie 2 van het Verstedelijkingsconcept gelezen, en gaan er vanuit dat u dat ook doet met onze wensen en opvattingen. We zien dan ook uit naar versie 3 en de nota van beantwoording, en hopen dat er (conform punt 1a van deze brief) nog een moment met ons als raden en staten kan worden geïntegreerd vóórdat versie 3 met het Rijk besproken wordt.

Ondertekenen

de griffier,

de voorzitter,

(dhr. mr. J.H. van Leeuwen)

(dhr. P.J. Heiliegers)