



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. 9 juli 2021

Zaaknummer : 2021-047554
Documentnummer :
Kenmerk :
Bijlagen :
Beh. ambtenaar : M. Vernooij
Telefoonnummer : 020-496 21 21
E-mailadres : gemeente@ouder-amstel.nl

Onderwerp

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

Geachte mevrouw Van Doorninck,

Met veel belangstelling hebben het college en de gemeenteraad van Ouder-Amstel kennis genomen van het MRA Verstedelijkingsconcept versie 2, welke u heeft vrijgegeven voor het indienen van wensen en opvattingen in de periode 17 mei tot en met 12 juli. Het Verstedelijkingsconcept, inclusief de fasering, is naast de Investeringsstrategie een van de twee onderdelen van de Verstedelijkingsstrategie. Als gemeente in de Zuidflank van de MRA volgen wij dit proces uiteraard op de voet. Graag geven wij u dan ook onze wensen en opvattingen ten aanzien van het Verstedelijkingsconcept mee.

In onze reactie geven wij eerst een korte inleiding. Vervolgens geven wij een reactie op het Verstedelijkingsconcept onderverdeeld in punten die wij vanuit de Amstelland-Meerlanden gemeenten gezamenlijk hebben opgesteld en punten die aanvullend voor Ouder-Amstel van belang zijn.

Inleiding

Ouder-Amstel is een zeer diverse gemeente. Enerzijds een gemeente met een dorps karakter en een uitgebreid en belangrijk groengebied in de vorm van de Amstelscheg en het veenweidegebied de Ronde Hoep. Anderzijds heeft de gemeente, grenzend aan Amsterdam, een stedelijk karakter met een grote woningbouwambitie: De Nieuwe Kern, Werkstad OverAmstel en Entrada, samen goed voor 5000-10.000 woningen. Doordat wij een relatief kleine gemeente zijn met grote opgaven, is samenwerking en over de grenzen heen kijken voor ons een natuurlijke houding. De drie woningbouwlocaties zijn gecentreerd rond station Duivendrecht en grenzend aan Amsterdam-Zuidoost. Wij zijn verheugd dat wij deze opgaven ook herkennen in de voorliggende Verstedelijkingsstrategie doordat het belang van de woningbouw in Amsterdam Zuidoost/Duivendrecht nadrukkelijk aanwezig is. Daarnaast is ook de aandacht voor de versterking van de landschappelijke waarde van de Amstelscheg duidelijk genoemd. Tevens onderschrijven wij de aandacht voor het vraagstuk Schiphol, en voor het belang van mobiliteit in relatie tot verstedelijking.

We zijn blij dat verschillende van onze eerder ingebrachte punten (zowel via de Redeneerlijn van de AM gemeenten, als via de Raadsledensessie en ambtelijke inbreng) zijn opgenomen in de 2^e versie en complimenteren u met al het werk wat al verzet is. Uiteraard zien wij ook nog punten die meer aandacht of verdere uitwerking behoeven.

Gezamenlijke inbreng gemeenten Amstelland -Meerlanden

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

Als gemeenten binnen de Amstelland-Meerlanden regio delen wij een gezamenlijk belang voor met name de volgende onderwerpen.

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. Wij 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 echter 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, energietransitie 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 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 kunnen stedelijke ontwikkelingen met maatwerk en een brede belangenafweging vorm krijgen ondanks de beperkingen die de luchtvaart in beginsel met zich meebrengt?
- hoe versterken wij in een gezamenlijke rijk-regio inspanning de leefkwaliteit 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 effecten voor de leefkwaliteit en milieu. 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.

Aanvullende Wensen en opvattingen gemeente Ouder-Amstel

Naast de bovenstaande wensen en opvattingen die wij als AM gemeenten gezamenlijk hebben opgesteld is er ook een aantal wensen en opvattingen die wij vanuit onze gemeente bij u onder de aandacht willen brengen.

1. Projecten De Nieuwe Kern, Werkstad OverAmstel en Entrada

Gemeente Ouder-Amstel neemt haar verantwoordelijkheid in de grote bouwopgave voor onze regio en heeft een grote bouwambitie met 5000 – 10.000 woningen tot 2030. Een deel hiervan wordt gerealiseerd in samenwerking met Amsterdam. In het Verstedelijkingsconcept staan verschillende bouwlocaties in de metropoolregio genoemd en sommigen krijgen meer urgentie dan anderen. Er zijn bijvoorbeeld voor verschillende grote ontwikkellocaties en Stadsharten al afspraken gemaakt met het Rijk, zoals in het Programma Bereikbare Steden.

De ontwikkellocaties in Ouder-Amstel zoals De Nieuwe Kern, Werkstad OverAmstel en Entrada zijn alleen benoemd onder de kop Amsterdam Zuidoost/ Duivendrecht en de positie en mogelijkheden van de individuele projecten blijven zo onbenoemd. De bolletjes die refereren aan woningaantallen bij de kaartjes (op pagina 22) maken de projecten niet expliciet. De versnellingslocatie in Duivendrecht zoals getoond op deze kaart, omvat niet Werkstad OverAmstel en Entrada. Wij willen deze graag opgenomen hebben onder de versnellingslocatie omdat deze drie projecten gelegen rondom station Duivendrecht onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Wat ons daarnaast opvalt is dat in het Verstedelijkingsconcept op een aantal plekken wel Duivendrecht is opgenomen en op andere niet. Waar met Amsterdam-Zuidoost ook Duivendrecht wordt bedoeld, vragen wij om dat expliciet op te nemen (bijvoorbeeld op pagina 83). Wij wensen aandacht en positie voor de projecten De Nieuwe Kern, Werkstad en Entrada zodat deze waar nodig ondersteund kunnen worden en in ieder geval niet worden belemmerd. Verder valt het op dat de projecten schematisch staan opgenomen in de kaartbeelden. Wij stellen voor om hierbij te verwijzen naar de monitor plancapaciteit als brondocument voor de projecten. Dan weten we zeker dat ze correct zijn

overgenomen.

2. Knelpunten voor woningbouw

De Verstedelijkingsstrategie heeft als een van de grote onderwerpen woningbouw. Juist hier ligt een grote en ingewikkelde opgave. Daarom bevreemdt het ons dat het adresseren van de knelpunten voor woningbouw niet zijn opgenomen. Wij denken hierbij aan de beperkende regelgeving en specifieke knelpunten voor kleinere gemeenten. Een voorbeeld is de woningbouwontwikkeling bij De Nieuwe Kern, Werkstad OverAmstel en Entrada, onderdeel van de genoemde vijf kernprojecten binnen de Verstedelijkingsstrategie waarbij gezocht wordt naar een versnelling van de bouwopgave. Aan randvoorwaarden zoals nu gesteld in de Woondeal of andere subsidietrajecten kan door ons als gemeente, ondanks deze enorme bouwopgave, niet worden voldaan.

3. Nieuwe A2 Entree

Mobiliteit is een ander belangrijk onderdeel van de Verstedelijkingsstrategie. In het Verstedelijkingsconcept wordt hiervoor verwezen naar SBaB (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid), maar aangezien mobiliteit onlosmakelijk is verbonden aan de verstedelijkingsopgave vragen wij ook hier aandacht voor dit thema. Voor de ontsluiting van het te ontwikkelen gebied in Duivendrecht is een Nieuwe A2 Entree in onderzoek. Dit betreft het afwaarderen van het eerste deel van de A2 (vanaf de Utrechtsebrug tot aan het knooppunt A9). De nieuwe aansluiting van de A2 (kruispunt Van de Madeweg en Johan Muyskenweg) geeft mogelijkheden voor een betere ontsluiting van het te ontwikkelen gebied van De Nieuwe Kern en Werkstad. Binnen SBaB is dit onderzoek gekoppeld aan de ontwikkelingen van Zuidasdok. In de fasering in het Verstedelijkingsconcept staat Zuidasdok genoemd. Wij wensen dat bij deze fasering ook de Nieuwe A2 Entree expliciet moet worden opgenomen.

4. Aanvulling op verrommeld glastuinbouwgebied

Wij zien de verrommeling zoals wij hebben benoemd in de AM reactie niet alleen bij de kassen, maar ook in breder opzicht in het landelijk gebied. Daarom willen wij het opruimen van verrommeld glas graag uitbreiden naar de noodzaak voor een bredere kwaliteitsimpuls. Tot zover onze wensen en opvattingen bij de 2^e versie van het Verstedelijkingsconcept. Wij zien onze punten graag terug in de volgende versie en blijven ook graag betrokken bij de verdere uitwerking.

Hoogachtend,
De gemeenteraad van Ouder-Amstel

de raadsgriffier

de voorzitter



L.W.F. Örsçek- Moolenaar



J. Langenacker