



Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam 2030/2050 - versie II samenvatting - april 2021

Metropool van grote klasse met menselijke maat

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



metropool
regioamsterdam

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, (drink)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 grote klasse met een menselijke maat, die duurzaam is, en sociaal en economisch sterk.

De urgentie is hoog: er moeten veel woningen worden gebouwd 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 klimaatverandering 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.

Proces

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 heeft de Verstedelijkingsstrategie een wisselwerking met provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies en agenda's.

De definitieve Verstedelijkingsstrategie bestaat uit een verstedelijkingsconcept, fasering en investeringsstrategie. Deze wordt bij het Bestuurlijk Overleg MIRT in november 2021 vastgesteld met daaraan gekoppeld een set aan afspraken tussen Rijk en regio. Raden en staten worden na het BO MIRT op de hoogte gebracht van de afspraken en verzocht om in te stemmen met de definitieve versie van de Verstedelijkingsstrategie. Om te komen tot die definitieve versie van het Verstedelijkingsconcept worden drie tussenversies opgeleverd, waarvan dit de tweede is. Raden, staten en rijkspartners worden gevraagd om wensen en opvattingen mee te geven op dit concept.

Integratie

In de stap naar de definitieve versie zal ook een verdergaande integratieslag worden gemaakt. Mogelijk zal de opzet van het Verstedelijkingsconcept daardoor op onderdelen worden aangepast. Bij die integratieslag zal vooral een verdere samenhang op MRA-niveau tussen wonen, werken, mobiliteit, klimaatadaptatie, sociaal-maatschappelijke effecten, landschapsontwikkeling en energie in het stuk terugkomen ('meerkernige metropool'). Daarnaast zal een verdergaande integratie tussen het watersysteem, ecologie, landschap en recreatie worden vormgegeven ('groenblauw netwerk'). Het gaat daarbij niet om allerlei nieuwe onderwerpen, maar het nog meer in samenhang beschouwen van de in deze versie 2 al aanwezige onderwerpen.

De metropoolregio naar 2050: metropool van grote klasse 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. We bouwen zoveel mogelijk binnen de bestaande steden. Dat doen we in samenhang met stedelijke vernieuwing en integrale wijkaanpak in bestaande wijken in de gehele MRA. 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, onder andere rond OV-knooppunten in Amsterdam en Duivendrecht, in de stadsharten Almere, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp, Lelystad, Purmerend en Zaanstad en regionale centra zoals Amstelveen en spoorzone Beverwijk. Door de zeven stadsharten versneld

te ontwikkelen tot hoogstedelijke woon-werkmilieus, werken we aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat en stimuleren we een evenwichtige ontwikkeling. Naar verwachting is met ruimtelijk-economisch beleid de locatiekeuze van zo'n 10% van de banengroei op OV-locaties te beïnvloeden. De inzet is om dit beïnvloedbare aandeel te benutten om zeven stadsharten verspreid over de MRA te versterken, in aanvulling op de banengroei die uit de deelregio zelf voortkomt.

Met het oog op de grote woningbehoefte zoeken we naar mogelijkheden om de bouwproductie tot 2030 te verhogen tot 220.000 woningen. Rijk en regio verkennen de mogelijkheden en de randvoorwaarden daartoe op vijf grote ontwikkellocaties: Achtersluispolder in Zaanstad, Almere Pampus, Haven-Stad in Amsterdam, Amsterdam Zuidoost/Duivendrecht en Hoofddorp Centrum/ Haarlemmermeer West. Een groot deel van de plancapaciteit in die gebieden is nu nog voor na 2030 voorzien. Versnelling is alleen mogelijk als wordt voldaan aan noodzakelijke randvoorwaarden op het gebied van betaalbaarheid, investeringscapaciteit corporaties, stikstofaanpak, geluidscumulatie, bereikbaarheid, energietransitie, klimaatadaptatie en landschappelijke ontwikkeling en de daarvoor benodigde investeringen.

Op ontwikkellocaties op overige plekken in de MRA worden circa 52.000 woningen toegevoegd. Deze zijn ook goed bereikbaar per openbaar vervoer en dragen bij aan een divers, op de woningbehoefte aansluitend aanbod.

Veerkrachtige, schone en inclusieve economie

Tweede kernambitie: de economie moet veerkrachtig, schoon en inclusief zijn. We streven een goede match na tussen het aantal banen voor bepaalde opleidingsniveaus

en de beroepsbevolking met die opleiding. Rijk en MRA zullen de ruimte op bestaande en nieuwe woonwerk- en werklocaties zo intensief mogelijk ontwikkelen. We houden rekening met de mogelijkheid dat de transformatie naar een circulaire economie tijdelijk om extra ruimtegebruik vraagt, vooral in haven- en industriegebieden. Mede vanwege transformaties van bestaande bedrijventerreinen tot gemengde woonwerklocaties, is er aanvullende ruimte nodig voor bedrijvigheid. Waar kunnen we die ruimte vinden? 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.

Sociaal sterk

De Verstedelijkingsstrategie besteedt expliciet aandacht aan een belangrijke kwaliteit van de regio, namelijk dat de sociaaleconomische verschillen er in vergelijking met andere Europese metropoolgebieden 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. Dat werkt door in de verdeling van programma's over de MRA (wonen, werken, voorzieningen). De afstand en reistijd tussen wonen en werken moet optimaal in balans zijn, zodat mobiliteit ook voor praktisch en middelbaar opgeleiden betaalbaar blijft. Ook moeten alle inwoners in de regio in een gezonde leefomgeving wonen. Het vinden van een balans met economische groeimotoren vraagt om maatwerk en innovatie, vooral rond Schiphol. Rijk en MRA zullen handelingsperspectieven opstellen om deze sociaal-maatschappelijke doelen te bereiken.

Duurzaam

Een volgende kernambitie is dat de MRA in 2050 is aangepast aan en voorbereid op klimaatveranderingen, dat het gebruik van eindige grondstoffen drastisch is teruggebracht en dat emissies van CO₂ en andere broeikasgassen zijn teruggedrongen. Daar moeten we nu al mee aan de slag, onder andere via de afspraken in nationale en internationale Klimaatakkoorden. Dat betekent bijvoorbeeld dat stedelijke en economische ontwikkelingen en herstructureringen klimaatbestendig worden uitgevoerd: bestand tegen toenemende hitte en droogte, en beschermd tegen overstromingen en wateroverlast. Ze worden waterneutraal uitgevoerd: nieuwe woon- en werklocaties brengen geen extra belasting met zich mee voor het watersysteem en er vindt geen afwenteling plaats op het regionaal- en/of hoofdwatersysteem. Nieuwe werken (zoals woningen, datacenters en infrastructuur) vinden alleen plaats daar waar ze te combineren zijn met een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem. Ook de uitstoot van broeikasgassen door daling van veenbodems willen we terugdringen. Nu al moeten we anticiperen op de klimaatverandering tot ver na 2050. Consequenties moeten expliciet worden meegenomen in plannen voor woningbouw en bedrijvigheid, bijvoorbeeld als ze versterkingen van waterkeringen noodzakelijk maken. Omgaan met onzekerheden betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen ook op korte termijn worden getoetst aan alle scenario's voor de lange termijn

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 – bijvoorbeeld Natura2000,

Natuurnetwerk Nederland, cultuurhistorische landschappen – koesteren en waar nodig van een kwaliteitsimpuls voorzien. We willen ook andere landschappen versterken, zodat ze meer bijdragen aan recreatie, een vitale natuur, een toekomstbestendige landbouw en het vasthouden en bergen van water. 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. De nadruk bij een waterrobuuste inrichting ligt op het vasthouden van water. Dat betekent dat we overstromingsrisico’s beperken en ruimte bieden voor waterberging. Dat we verstandig omgaan met drinkwater en zoetwater opdat er ook bij langdurige droogte voldoende beschikbaar is. Bovendien moeten we de kwaliteit van ons water verbeteren. Klimaatverandering en bijvoorbeeld de stijging van de zeespiegel gaan door na 2050. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten daar nu al rekening mee houden. 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. We moeten natuur de ruimte bieden, in een veerkrachtig en robuust ecologisch systeem. Dat is een voorwaarde voor herstel van de biodiversiteit en voor een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Tot 2027 werken we 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, binnen en buiten de stad, moeten we natuurinclusief inrichten en beheren: 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 het IJmeer, bij de Oostvaardersoever, door Almere 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. Warmte zal als energiebron een grotere rol gaan spelen en 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

Het mobiliteitssysteem vraagt om een transitie: een duurzame, gezonde en slimme mobiliteit, die het mensen gemakkelijk maakt om hun reis van deur tot deur te organiseren, op betaalbare wijze en beperkt afhankelijk van een eigen auto. We zien het mobiliteitssysteem als één samenhangend geheel van modaliteiten: lopen, fiets, openbaar vervoer 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. Naast investeringen in de stedelijke bereikbaarheid, is er op regionaal niveau een schaa sprong in het mobiliteitssysteem nodig. Rijk en regio werken hieraan

in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. De programmalijn Multimodaal Toekomstbeeld zal een gedragen eindbeeld (2040) geven voor de systeemkeuzes voor fiets, openbaar vervoer en weg, geredeneerd vanuit de interactie tussen de systemen vanuit de ketenbenadering (deur tot deur). Voor het wegverkeer wordt een redesign van het ringwegennet onderzocht, in samenhang met maatregelen op de corridors en beleidsmatige maatregelen. Door de A5 en de A9 onderdeel te maken van de ring rond Amsterdam verdeelt het verkeer zich evenwichtiger over het gehele wegennet van de MRA. Op delen van de binnenring (o.a. de A10 West) kan de focus dan verschuiven naar het bestemmingsverkeer. In het openbaar vervoer kan een schaa sprong in het regionale HOV nieuwe ontwikkelingsgebieden ontsluiten en ruimte vrijspelen op het (inter)nationale spoornetwerk. Over drie trajecten hebben Rijk en regio afspraken gemaakt. Eerste stap is 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 ontwikkeling van 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 hoofdopgaven van het programma SBaB en aan de verstedelijkingsopgave in de Oostflank van de MRA”.

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

Deze ‘kennis- en energiehotspot aan zee’ is zowel de nautische toegangspoort van de MRA als een proeftuin voor toegepaste innovatie op het gebied van duurzaamheid en circulaire economie. In het Noordzeekanaalgebied strijden diverse functies om de ruimte: energietransitie, ontwikkeling van de circulaire economie, landschap, water, wonen, werken, luchtvaart. We moeten hier keuzes maken. 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 Wijkmeerpolder 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. Deze vraagstukken worden uitgewerkt in samenhang met de NOVI-gebiedsaanpak NZKG. Daarnaast moeten we keuzes maken rond de regionale bereikbaarheid, de integrale ontwikkeling van de drie OV-knooppunten in 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 en de aanleg HOV ZaanIJ. 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. Nog steeds biedt de Flevopolder veel mogelijkheden om ruimschoots bij te dragen aan de grote regionale bouwprogramma’s. Met versnelling van de woningbouw in de stadsharten Almere en Lelystad en stedelijke vernieuwing spelen we hierop in. Toevoegen van woningbouw aan de stadsranden is noodzakelijk voor het afronden van de stedenbouwkundige opzet van de beide steden. De natuurrijke omgeving van Nationaal Park Nieuw Land en het groene karakter van het stedelijke gebied bieden ook kansen om de vrijetijdseconomie verder te ontwikkelen. Het economisch profiel van dit nieuwe land is nog volop in beweging. Lelystad krijgt steeds meer een profiel als multimodale logistieke hub, mede dankzij de economische kansen van Lelystad Airport. Het economisch profiel van Almere ontwikkelt zich verder door versterking van de transitiesectoren, onder andere met uitbreiding van het onderwijsaanbod. Andere opgaven in dit gebied zijn onder meer de ontwikkeling van Almere Pampus inclusief de ontsluiting via OV, weg en fiets en in aansluiting op de afspraken rond bijvoorbeeld de IJmeerlijn; natuur- en landschapsontwikkeling in en om Markermeer en IJmeer, en de mogelijke aanleg van een hyperconnectiviteitshub (cluster van datacenters) in Zeewolde.

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 OV-locaties aan Gooicorridor, ook in relatie tot integrale ontwikkeling van stadshart Hilversum, blijvende doorstroming op de A1 en A27, 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 Schiphol en Greenport Aalsmeer. Dat trekt bedrijvigheid uit binnen- en buitenland. De behoefte aan woningen is groot, terwijl nieuwbouw in dit gebied vanwege geluidsbelasting en luchtkwaliteitsnormen 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. Ook de opgave om 800 hectare verrommeld glastuinbouwgebied aan te pakken, hangt hiermee samen. Voorts is in de Zuidflank een versnelling nodig in de aanleg van recreatiegebieden en het toegankelijk maken van het landschap tussen de dorpen en steden. Dat krijgt onder meer gestalte in de ontwikkeling van en landschappelijke verbinding tussen de Westeinderscheg en

PARK21, en de doorontwikkeling van de Amstelscheg. Andere opgaven, verbonden aan de positie als internationale entree, zijn de integrale ontwikkeling van de zone Haarlemmermeer-Schiphol-Zuidas-Amsterdam Zuidoost/Duivendrecht-Diemen en het eventueel doortrekken van de Noord/Zuidlijn van Amsterdam-Zuid naar Schiphol of Hoofddorp.

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 de omschakeling naar een autoluwe stad en de schaa sprong in het HOV die daarbij hoort, en het behouden en versterken van de groene scheggen en landschappen.

Fasering

Het verstedelijkingsconcept geeft de koers aan voor de ontwikkeling van de regio tot 2050. Waarmee we ruimte bieden voor 325.000 woningen en 270.000 banen, inclusief bijbehorende voorzieningen en infrastructuur voor de grote transities. De ontwikkelingen zijn grofweg in te delen in twee hoofdlijnen die elk een volgorde lijnheid in de tijd kennen. Dit faseringsbeeld schetst nadrukkelijk de

gewenste ontwikkeling in de tijd. Niet alles kan tegelijkertijd. Investeringsmogelijkheden zijn niet onbeperkt en er zijn grenzen aan wat de markt aankan. Ook is maatschappelijk draagvlak een belangrijke factor.

Meerkernige ontwikkeling

In fasering ligt in het komend decennium de nadruk op het verlichten van de druk op de woningmarkt met de bouw van 175.000 woningen tot 2030. Waar mogelijk wordt nog verder versneld. Deze inzet op versnelde woningbouw willen we gepaard laten gaan met het versterken van de meerkernige opzet van de metropoolregio. Accent ligt daarbij op de ontwikkeling van de (hoog)stedelijke woon-werkmilieus in de stadsharten in de MRA en het versterken van het economisch profiel in de kernen rond Amsterdam voor een meer evenwichtige werkgelegenheidsgroei in de MRA. Tegelijkertijd wordt er in alle kernen in de MRA gebouwd om aan de vereiste 175.000 woningen te komen. Deze meerkernige ontwikkeling ondersteunen we met mobiliteitsmaatregelen en het aanpakken van knelpunten in het energienet. Prioriteit ligt bij het in samenhang met bereikbaarheid ontwikkelen van de internationale corridor Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp, inclusief Amsterdam Zuidoost, het verder ontwikkelen van de Westkant Amsterdam, bij centrumontwikkeling Almere aan de oostkant en het waar mogelijk additionele stappen zetten ten aanzien van Amsterdam Bay Area. Klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit zijn integraal onderdeel van de ontwikkelingen. Daarnaast investeren we in het landschap in de nabijheid van grote woningbouwlocaties, waar de recreatiedruk hoog is of toeneemt en waar de leefkwaliteit onder druk staat. Voor versnelling van woningbouw en de ontwikkeling van de grote woningbouwlocaties na 2030, moet in dit decennium een schaa sprong in het OV-systeem voorbereid en opgestart worden.

Voor de energietransitie wordt de komende jaren het hybride energiesysteem van de toekomst uitgewerkt. Een belangrijk rol hierbij speelt besluitvorming over aanlanding wind op zee en de rol van het Noordzeekanaalgebied in het (inter) nationale energienetwerk. Dit besluit is mede bepalend voor de ruimtevraag voor de energietransitie en of en waar een extra 380kV-hoogspanningstracé door de regio noodzakelijk is. Naast de energietransitie kan ook de omschakeling naar een circulaire economie leiden tot aanvullende ruimtevraag. Dit alles speelt zich vooral af op de as Noordzeekanaalgebied-Oostflank. Hoewel er met name na 2030 aanvullende ruimte voor industriële bedrijvigheid nodig is, is hiervoor al op korte termijn (voor 2023) een uitgekiende bedrijventerreinenstrategie met bijbehorende bestuurlijke afspraken nodig. Belangrijke gebieden in dit verband zijn: Wijkerveerpolder, Houtrakpolder in het Noordzeekanaalgebied; Baanstee-Noord/De Purmer in Purmerend en buiten de MRA de Boekelermeerpolder in Alkmaar; en in de Oostflank Flevokust Haven en De Vaart. Deze strategie is ook van belang voor de ontwikkeling van de grote transformatielocaties Haven-Stad en Achtersluispolder.

Na 2030 wordt de lijn van meerkernige ontwikkeling voortgezet en zullen de grote ontwikkellocaties een steeds grotere rol gaan spelen in de bouwproductie, tenminste als de noodzakelijke randvoorwaarden daarvoor gerealiseerd zijn. Concreet gaat het dan om de metroprojecten doortrekken Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp, het sluiten van de metroring in Amsterdam en de metroverbinding Amsterdam-Almere. Daarnaast is de HOV-verbinding ZaanIJ voorwaardelijk voor verdere ontwikkeling ten noorden van het IJ. Voor de grote transformatiegebieden rond het Noordzeekanaalgebied moeten keuzes worden gemaakt en maatwerkoplossingen worden uitgewerkt voor ruimte voor woningbouw en bedrijvigheid, en bij verdere ontwikkelingen aan de zuidkant van de regio speelt de toekomstige ontwikkeling van Schiphol een belangrijke rol.

Groenblauw netwerk

In de meerkernige ontwikkeling wordt gelijk met woningbouwontwikkeling geïnvesteerd in nabijgelegen landschap zoals Amstelscheg, Westeinderscheg en Diemerscheg. Tot 2027 wordt het Natuurnetwerk Nederland afgerond en komende decennia wordt gestaag doorgewerkt aan het toekomstbestendig ecologisch systeem Markermeer-IJmeer. Hiermee wordt het rijke groenblauwe netwerk van de MRA versterkt. Tegelijkertijd staat de komende tijd in het teken van het voorbereiden van enkele grote transitie in het groenblauwe netwerk. Het gaat dan om de integrale aanpak van de veenweidegebieden en van het watersysteem in de Gooi & Vechtstreek en om de integrale systeemvisie voor een klimaatrobuuste regio. Kleine maatregelen uit deze aanpakken en visies kunnen in het eerste decennium uitvoering krijgen. De grotere maatregelen zullen na 2030 uitgevoerd worden. Dan gaat het om gebieden inrichten voor piekwaterberging en in omschakelen naar ander grondgebruik bijvoorbeeld op vlak van landbouw. Landschapsontwikkeling kan op al deze ingrepen meeliften.

Keuzevraagstukken

van versie 2 naar versie 3

Over de volgende onderwerpen en gebieden moeten nog keuzes worden gemaakt:

Noordzeekanaalgebied (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 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 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)? Zo ja waar zou dat in de MRA kunnen?

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? Zo ja, wat zijn de potentiële locaties, inclusief de gevolgen voor ambities op andere opgaves?

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? Zo ja, inclusief de acceptatie van mogelijke gevolgen voor ambities op andere opgaves? Zijn we bereid andere locaties in de regio bij dit vraagstuk te betrekken zoals Baanste 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 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)

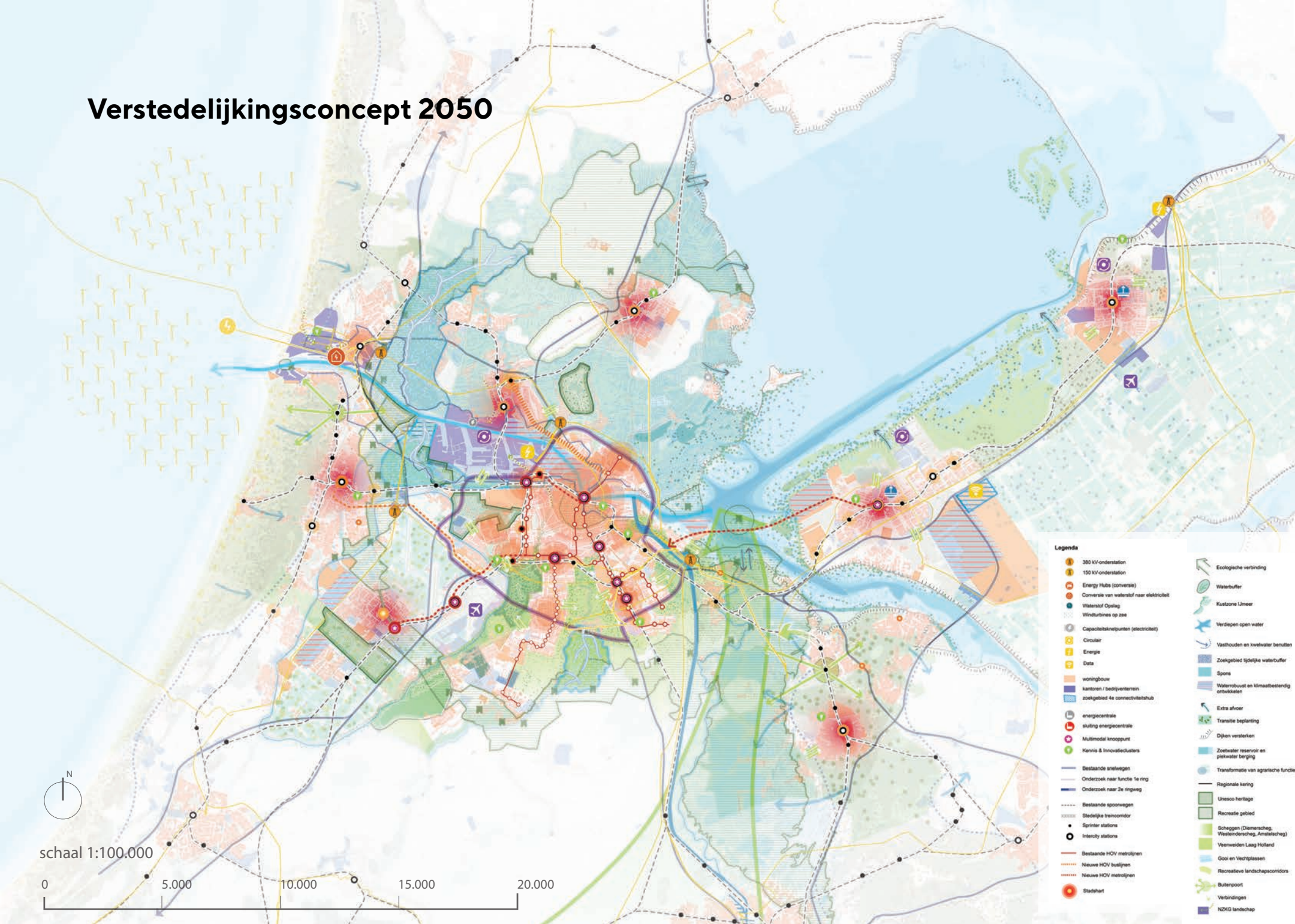
Het Noordzeekanaal vormt samen met het Amsterdam-Rijnkanaal onderdeel van de ruggengraat van het watersysteem in de regio. Bij piekbelasting is de afvoercapaciteit op termijn niet robuust genoeg om deze pieken op te vangen. Daarvoor is het noodzakelijk dat maatregelen worden getroffen. Dit kan gedeeltelijk 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 hyperconnectiviteitscluster 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/ Zeewolde naar voren. Na een inpassingsonderzoek kan besloten worden tot aanwijzing van deze locatie. Dit loopt via lokale besluitvorming.

Verstedelijkingsconcept 2050



NOORDZEEKANAALGEBIED

LEEFKwaliteit - SCHIPHOL

IJMEERVERBINDING - ECOLOGIE & LANDSCHAP

WATERBUFFER AMSTERDAMIJNKANAAL

380 KV

Legenda

- 380 KV-onderstation
- 150 KV-onderstation
- Energy Hubs (conversie)
- Waterstof Opslag
- Windturbines op zee
- Capaciteitsknooppunten (electriciteit)
- Circular
- Energie
- Data
- woningbouw
- kantoren
- bedrijfsventreinen
- energiecentrale
- sluiting energiecentrale
- Multimodale bereikbaarheid
- Kennis & innovatieclusters
- Bestaande snelwegen
- Nieuwe ringweg van Amsterdam
- Downgraded wegen
- Bestaande spoorwegen
- Stedelijke trein-corridor
- Sprinter stations
- Intercity stations
- Bestaande HOV metrolijnen
- Nieuwe HOV buslijnen
- Nieuwe HOV metrolijnen
- Stadshart
- Ecologische verbinding
- Waterbuffer
- Kustzone IJmeer
- Verdiepen open water
- Vasthouden en kwaliteitswater benutten
- Zoekgebied tijdelijke waterbuffer
- Spons
- Waterrobuust en klimaatbestendig ontwikkelen
- Verminderen doorspoelen met gebiedsveemd water
- Extra afvoer
- Transitie beplanting
- Dijken versterken
- Zoetwater reservoir en piekwater berging
- Transformatie van agrarische functie
- Natura 2000
- Unesco heritage
- Recreatie gebied
- Scheggen (Diemerscheg, Westlanderscheg, Amstelscheg)
- Veenweiden Laag Holland
- Gooi en Vechtplassen
- Recreatieve landschapscorridors
- Ecoverbindingen
- Buitenpoort
- Verbindingen
- NZKG landschap

Colofon

Versie 2 samenvatting- 22 april 2021

Kernteam

Ton Bossink
Saskia Newrly
Jurjen Tjarks
Judith Lekkerkerker
Martijn Veenstra
PeterPaul Witsen

Tekst en redactie

Ontwerpteam

afbeelding pagina 46

afbeelding pagina 18

afbeelding pagina 30

afbeelding pagina 66

PosadMaxwan strategy x design
Generation Energy
Must Stedebouw
Resilience by Design
Defacto Architecture & Urbanism

Thematrekkers

Economie

Landschap

William Stokman
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

Sociaal Maatschappelijk

Lot Locher
Ralph Ploeger

