Nota van beantwoording
Verstedelijkingsconcept MRA Rijk regio

3 november 2021

Inhoudsopgave

Leeswijzer

Beknopte samenvatting

Lijst indieners wensen en opvattingen Verstedelijkingsconcept MRA Rijk regio

Beantwoording per indiener en wens/opvatting

Leeswijzer

Voor u ligt de Nota van beantwoording behorend bij het Verstedelijkingsconcept MRA Rijk regio. Versie 2 van het Verstedelijkingsconcept MRA Rijk regio is tussen 17 mei en 12 juli 2021 voorgelegd aan gemeenteraden en waterschappen in de MRA en provinciale staten van Noord-Holland en Flevoland. In deze nota zijn alle 23 binnengekomen brieven met wensen en opvattingen van een antwoord voorzien. Wensen en opvattingen zijn soms per deelregio, soms vanuit de deelregio en aanvullend met een verbijzondering per gemeente ingediend. Daarnaast zijn wensen en opvattingen soms ook individueel per gemeente ingediend. Waterschapen hebben een gebundelde reactie gegeven.

De wensen en opvattingen leiden tot wijzigingsvoorstellen, zowel in tekst als op kaart. Op deze manier hebben raden, Staten en waterschappen een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van het Verstedelijkingsconcept MRA Rijk regio. Het resultaat, versie 3 van het Verstedelijkingsconcept MRA Rijk regio, wordt ter vaststelling voorgelegd aan raden, Staten en waterschappen en daarna aan het bestuurlijk overleg tussen Rijk en regio. Pas dan is het Verstedelijkingsconcept definitief en vormt het de gezamenlijke koers voor de MRA van Rijk en regio.

Deze Nota van beantwoording bevat een volledig overzicht van alle wensen en opvattingen en per wens en opvatting het antwoord daarop. In totaal gaat het om 212 wensen, opvattingen en suggesties. Deze staan uitgesplitst per indienende organisatie in de linker kolom op de pagina. In de rechterkolom staan de antwoorden op de betreffende wens, opvatting of suggestie. Daarin staan ook indien van toepassing, de voorgestelde wijzigingen opgenomen met indien mogelijk een verwijzing naar het betreffende hoofdstuk waar de wijziging is doorgevoerd.

Een aantal wijzigingsvoorstellen en suggesties heeft betrekking op het kaartmateriaal. Indien dit aanleiding is voor een wijziging in het kaartmateriaal, is dit in de beantwoording aangegeven.

Beknopte samenvatting Nota van beantwoording Verstedelijkingsconcept MRA
De wensen en opvattingenperiode liep van 17 mei tot 12 juli 2021. Er zijn 23 reacties op het Verstedelijkingsconcept versie 2 binnen gekomen van raden, Staten en waterschapsbesturen. Soms gebundeld per deelregio met een verbijzondering per gemeente, in andere gevallen individueel met uiteenlopende wensen per gemeente. In de zomerweken is een conceptnota van beantwoording geschreven zodat voor iedereen navolgbaar is wat er is ingebracht en wat en waarom hiervan iets is verwerkt in versie 3.

Proces
Raden, staten en waterschappen willen voor definitieve besluitvorming Rijk en regio over het Verstedelijkingsconcept zich kunnen uitspreken over Versie 3 van het Verstedelijkingsconcept. Hiervoor wordt een extra processtap ingebouwd.

Inhoud
Algemene indruk is dat er op hoofdlijnen inhoudelijk veel steun voor het verstedelijkingsconcept van tussenproduct versie 2 is. Met als belangrijkste *inhoudelijke* aandachtspunten:

- Noordzeekanaalgebied (NZKG):
    - Wijkermeerpolder; verzoek allen: 'niet benutten' voor droog bedrijventerrein
    - Tijdelijke piekwaterberging in de Wijkermeerpolder is mogelijk wel bespreekbaar. Als alternatieve locaties voor de vraag naar bedrijventerrein worden in Flevoland in De Vaart en Haven Flevokust genoemd.
    - Houtrakpolder; eerst huidige terrein intensiveren en terughoudendheid over benutting reservering, zoals ingebracht door gemeente Haarlemmermeer conform overgenomen standpunt van gemeente Haarlemmerliede Spaarnwoude tegen havenontwikkeling in Houtrakpolder)
    - Circulaire economie en energietransitie; meer grip op ruimteclaims nodig
    - Aandacht nodig voor milieu- en veiligheidscontouren voor nieuwe functies rond energietransitie en circulaire economie in relatie tot binnenstedelijke transformaties

- Leefkwaliteit rondom Schiphol in relatie tot toekomstige ontwikkeling luchthaven: redeneerlijn vanuit AM-regio wordt herkend, hoewel men de tekst nog niet helemaal in balans vindt. Vanuit de AM-regio is er een pleidooi om de door Rijk en regio gewenste integrale gebiedsuitwerking de status van MIRT-onderzoek te geven.

- Mobiliteit: in algemene is gebruik gemaakt van SBAB inbreng, er wordt meer aandacht gevraagd voor mobiliteitsonderwerpen die niet onder SBAB vallen. Hierbij worden veel mobiliteitswensen geuit, sommige Rijk-regio relevant, maar ook veel regionale wensen. Daarnaast een meermaals geuite zorg en ergernis over het te veel vooruitlopen op de uitkomsten van het onderzoek Redesign wegennet, waarbij het verschuiven van de functie van de ring A10 wordt onderzocht en gekeken wordt of de A5/A9 deze functie kan overnemen. Hier zitten potentieel negatieve effecten voor gemeenten rondom A5/A9 aan vast en op het onderliggende wegennet.

- Stadsharten: Beverwijk en Amstelveen bepleiten ook de status als stadshart. Dit wordt beargumenteerd vanuit het benutten van de meerkernige metropool én de regioverzorgende functie die beide plaatsen hebben. Bij Beverwijk speelt ook de werkgelegenheidsontwikkeling als argument een rol. Bij Amstelveen is het gekoppeld aan mogelijke afspraken met het Rijk.

- Woonwerkbalans: Meerdere gemeenteraden doen een beroep op inspanningen om de scheve woonwerkbalans in positieve zin te beïnvloeden.

Lijst indieners wensen en opvattingen Verstedelijkingsconcept MRA Rijk regio

Deelregio Zaanstreek-Waterland
Gemeente Zaanstad
Gemeenten Oostzaan en Wormerland (gezamenlijke reactie)
Gemeente Landsmeer
Gemeente Edam-Volendam
Deelregio IJmond
Gemeente Uitgeest
Gemeente Haarlem
Gemeente Bloemendaal
Gemeente Zandvoort
Gemeente Heemstede
Deelregio Gooi en Vechtstreek
Gemeente Amsterdam
Deelregio Amstelland Meerlanden
Gemeente Aalsmeer
Gemeente Amstelveen
Gemeente Diemen
Gemeente Haarlemmermeer
Gemeente Ouder-Amstel
Gemeente Uithoorn
Deelregio Almere-Lelystad (incl. provincie Flevoland)
Provincie Noord-Holland
Waterschappen
Vervoerregio Amsterdam

Nota van beantwoording

Periode wensen en opvattingen MRA Verstedelijkingsstrategie, verstedelijkingsconcept versie 2 (17 mei - 12 juli 2021)

Verseon nummer	Indiener	#	Beschrijving	Antwoord
1	Deelregio Zaanstreek-Waterland	1	Het concept stelt het Rijk-regio-verband centraal, waardoor te veel(deel)regionale vraagstukken achterwege blijven. Hoewel wij niet verwachten dat de strategie een tijdloze, uitputtende beschouwing van de MRA biedt, achten wij een stappenplan, waarin duidelijk wordt hoe de keuzes op macroniveau het microniveau (lokaal/gemeentelijk) beïnvloeden en vice versa,een pre. Wij kunnen het ons nu niet veroorloven om dit soort langetermijnkeuzes aan het toeval over te laten, temeer gezien het huidige proces reeds zoveel tijd, kennis en betrokkenheid van alle partners heeft vereist.	Het Verstedelijkingsconcept zet op hoofdlijnen de koers neer voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam. Het geeft richting aan samenwerking met het Rijk en ook aan de samenwerking binnen de MRA. In de verdere uitwerking en uitvoering van de koers in MRA-verband en in samenwerking met het Rijk zal de wisselwerking tussen micro- en macroniveau moeten worden opgepakt. Ook zal de koers gemonitord worden en kan deze waar nodig bijgesteld worden.
		2	Wij stellen voor om de strategie een positiever perspectief te geven. Hoewel het voorliggende concept de urgentie en verantwoordelijkheid om tot keuzes en acties te komen duidelijk maakt, dient het definitieve document de kansen als uitgangspunt te nemen.	Deze inbreng van de deelregio Zaanstreek-Waterland sluit aan op opmerkingen van andere indieners. Wij hebben ons deze ter harte genomen door in versie 3 extra aandacht te besteden aantoon, leesbaarheid en aantrekkelijkheid.
		3	De strategie zet in op binnenstedelijke verdichting ergo het buitenstedelijke landschap te sparen waar mogelijk. Dit betekent dat het tekort aan woningen, zowel in aantallen als in kwaliteit/ diversiteit en betaalbaarheid, deels opgelost moet worden via de transformatie van bedrijventerreinen naar een nieuw stedelijk gebied met wonen, werken en voorzieningen.	Dit is een juiste constatering.
		4	ZaWa wordt als een integraal te ontwikkelen gebied beschouwd in de strategie. Daarbij onderscheidt de strategie onderwerpen en ontwikkelingen die de regio samen met het Rijk moet oppakken en welke door de (deel)regio zelf moet worden uitgewerkt. Hierdoor worden bepaalde mobiliteitsontwikkelingen achterwege gelaten, waaronder de HOVZaanIJ. Gezien ontwikkelingen zoals voorgenoemde essentieel zijn voor en integraal zijn aan de stedelijke ontwikkelingen die in samenwerking met het rijk worden uitgevoerd (SBaB, Bereikbare Steden) is het voor ons onbegrijpelijk dat dit ontkoppeld is. Hoewel wij hiermee een glijdende schaal riskeren, achten wij het verstandig om deze afbakening te herzien.	Momenteel wordt binnen Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid onderzocht of de mobiliteitsopgave HOV ZaanIJ de aard heeft van een gedeelde Rijk-regio-opgave. Bij een bevestigende conclusie zal HOV ZaanIJ als Rijk-regio-opgave in het verstedelijkingsconcept worden opgenomen.
		5	De nadruk voor ZaWa ligt op de woningbouwontwikkelingen/werkgelegenheid, de mobiliteit en de landschapsontwikkeling, alsook de interactie tussen deze dossiers. Ondanks de inherente complexiteit zien wij het streven om tot samenhang te komen. De volgende stap is om de verschillende oplossingsrichtingen oftewel de keuzes voor te leggen. Dit hangt samen met het volgende punt. -> Wij zien uit naar het derde concept, ervan uitgaande dat deze versie meer	Mede naar aanleiding van deze reactie van de regio Zaanstreek-Waterland is in Versie 3 meer samenhang aangebracht tussen de verschillende opgaven en is een fasering in hoofdlijnen opgenomen. Verdere aanscherping van de fasering gekoppeld aan investeringsmogelijkheden heeft in verband met de kabinetsformatie en het organiseren van bestuurlijk draagvlak binnen de regio langer de tijd nodig.

			duidelijkheid over de fasering en investeringen zal geven. Dit is voorwaardelijk voor de werkelijke uitvoering van destrategie door gemeenten.	
		6	De deelregio ZaWa is op dit moment bezig een verdieping op te stellen met een overzicht van 'vraag en aanbod', die een aanscherping en duidelijkere prioritering zal opleveren(propositie) van de Samenwerkingsagenda ZaWa. Hiermee duidt de deelregio hetgeen het voor de MRA wilt betekenen alsook wat de inliggende gemeenten daarvoor nodig hebben. Het sluit dan ook nauw aan bij de Verstedelijkingsstrategie. De hoofdpunten zijn:-Een schaalsprong in de woningbouw op grote en kansrijke locaties waarbij de MRA Sleutelgebieden centraal staan; -Ruimte voor bedrijvigheid en een betere match tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt; -Een mobiliteitstransitie met goede noord-zuid OV-verbindingen en een beter oost-west fietsnetwerk; -Een transitie in het landelijk gebied en het behoud en de versterking van het landschap; -Het versterken van de kwaliteit en/of toegankelijkheid van water, groen en recreatiegelegenheden, en van de natuurwaarden in de beschermde gebieden. Wij delen dit document, op een daartoe geëigend moment, graag met u opdat het mogelijk bijdraagt aan de uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie.	De voorziene hoofdpunten uit de Samenwerkingsagenda Zaanstreek-Waterland lijken goed aan te sluiten op de Verstedelijkingsstrategie. In de uitwerking zullen beide trajecten elkaar kunnen versterken.
		7	Daarnaast vragen wij aandacht voor het blijven informeren en betrekken van de raden voor het besluitvormingsproces in januari/februari 2022, wanneer versie 3 ter besluitvorming aan de raden en staten wordt aangeboden. Het is cruciaal dat er nog een bijeenkomst komt, b.v. in de vorm van een regionale raadsleden bijeenkomst, om draagvlak en commitment te behouden. Wij zouden dat zeer op prijs stellen ondanks dat de planning daar nagenoeg geen ruimte voor laat.	We onderschrijven het grote belang om de raden en Staten aangehaakt te houden om zo draagvlak, commitment en democratische legitimatie te borgen. Mede naar aanleiding van de reactie van de deelregio Zaanstreek-Waterland zal daarom een extra processtap worden ingebouwd voor bespreking van versie 3 in de raden en Staten, voordat tot definitieve besluitvorming tussen Rijk en regio zal worden overgegaan. Deze stap is voorzien in de periode november 2021-januari 2022, de exacte planning voor het vaststellen van het verstedelijkingsconcept door raden en Staten wordt voorgelegd aan de Stuurgroep.
1a	Gemeente Zaanstad	1	Het moment van de uitvraag om wensen en opvattingen uit te spreken door de raad van Zaanstad ten aanzien van het conceptverstedelijkingsconcept MRA valt samen met het maakproces van de Zaanse Omgevingsvisie. Hierin maakt Zaanstad keuzes voor onze stad en landschap die een sterke relatie hebben met de voorgestelde ontwikkelingen en keuzevraagstukken in de verstedelijkingsstrategie van de MRA. Het gaat dan om onder andere de keuze om de MRA evenwichtig en polycentrisch te ontwikkelen, de toekomst van het landschap en het versterken van de stadsharten in Bereikbare Steden. Het oplossen van de vraagstukken bijvoorbeeld in Zaandam Oost en de daarvoor noodzakelijke verbinding naar de Achtersluispolder kunnen alleen succesvol aangepakt worden in relatie en samenwerking met de regio. Voor een evenwichtige metropool is het van het grootste belang dat kansengelijkheid wordt bevorderd. Zaanstad vindt dat dit voortvarend moet worden opgepakt. Verstedelijking in Zaanstad gaat hand in hand met een evenwichtige verdeling van lusten	De constatering dat de lijn in het Verstedelijkingsconcept MRA goed aansluit op de inzet zoals in het maakproces van de Omgevingsvisie van Zaanstad naar voren komt, sterkt ons in de opzet van het Verstedelijkingsconcept MRA. De genoemde opgaven en ambities vanuit Zaanstad illustreren de complexiteit en omvang van de vraagstukken waar we gezamenlijk aan werken.

			en lasten binnen de regio. Hoe beter de metropoolregio functioneert als één samenhangend netwerk, hoe groter de economische kansen voor Zaanstad. Voor vraagstukken omtrent verbeteren bereikbaarheid, evenwichtige woningmarkt en energietransitie heeft Zaanstad de regio hard nodig. De keuze van de MRA om voornamelijk in te zetten op binnenstedelijke verdichting en daarmee te kiezen om niet te bouwen in het metropolitane landschap sluit aan op hoe Zaanstad de ontwikkeling van de stad ziet. De grote woningbouwopgave in de regio is in lijn met de opgave die Zaanstad hierin heeft: er is een tekort aan woningen, zowel in aantallen als in kwaliteit/ diversiteit en betaalbaarheid. In Maak. Zaanstad heeft de stad en de raad zich hier duidelijk over uitgesproken: Zaanstad groeit de komende jaren met 15 tot 20 duizend woningen op binnenstedelijke locaties en wil daarmee de kwaliteit in de stad versterken.	
		2	Naast de grotere woningbouwlocaties zijn ook kleine woningbouwontwikkelingen belangrijk voor de stad. Daarin wil de gemeenteraad van Zaanstad beleidsruimte om zelf een afweging te maken bij het wel of niet toestaan van kleinschalige ontwikkelingen in het Bijzonder Provinciaal Landschap. Zaanstad heeft een visie op linten, dijken en paden opgesteld die voldoende waarborgen in zich heeft om de juiste afweging te maken. De gemeenteraad van Zaanstad vraagt dringend om in de Verstedelijkingsstrategie versie 3 mee te nemen dat het regime binnen de MRA voor Bijzonder Provinciaal Landschap verruimd wordt.	De vraag van de gemeenteraad van Zaanstad is herkenbaar en begrijpelijk, maar kan niet binnen de Verstedelijkingsstrategie worden opgepakt. De zeggenschap over het regime voor Bijzonder Provinciaal Landschap ligt bij de Provincie Noord-Holland.
		3	Zaanstad herkent en onderschrijft de ontwikkelrichtingen In de Verstedelijkingsstrategie van de MRA ten aanzien van verstedelijking, maar ziet zich ook gesteld voor het dilemma of aanvullend op de vastgestelde ambities van Maak.Zaanstad nog verdere groei mogelijk is. Zaanstad is van oudsher een industriestad waar de combinatie van wonen en werken kansen biedt, maar ons ook voor complexe opgaven stelt om de leefbaarheid te verbeteren. Verdere verstedelijking binnen de bestaande stad maakt deze opgave nog groter. Een belangrijk deel van de oplossing voor de woningbouwopgave ligt voor Zaanstad (en de regio) in het transformeren van bedrijventerreinen naar een nieuw stedelijk gebied met wonen, werken en voorzieningen. Voor Zaanstad is de transformatie van de Achtersluispolder en het Hembrugterrein dan ook een vast gegeven binnen de Verstedelijkingsstrategie van de MRA. Tegelijkertijd wil de gemeenteraad van Zaanstad economie een prominente rol geven in een op te stellen afwegingskader. Door per gemeente een goede duiding te maken over welk profiel een bedrijfsterrein heeft en breed te kijken naar welke sterke punten er zijn en welke toegevoegde waarde een bedrijfsterrein heeft in de gemeente en regio. Pas na het opstellen van het profiel per gemeente en per bedrijfsterrein, en na instemming van de gemeenteraden, keuzes voor te leggen in de	Zaanstad wijst op een van de grote dilemma's waarmee we ons geconfronteerd zien: meer woningen, bedrijvigheid en voorzieningen in een gebied waar ruimte schaars is en de leefbaarheid onder druk staat. Waar het gaat om ruimte voor bedrijvigheid in relatie tot de transformatieopgave en de energietransitie schetst het Verstedelijkingsconcept een hoofdrichting die verder uitgewerkt moet worden. Een van de acties voor de korte termijn, voortvloeiend uit het Verstedelijkingsconcept, is het opstellen van een bedrijventerreinenstrategie met bijbehorende bestuurlijke afspraken. Gemeente Zaanstad wordt hier als vanzelfsprekend nauw bij betrokken.

			Verstedelijkingsstrategie 3.0 over de inzet van een bedrijfsterrein in het behalen van doelstellingen uit de Verstedelijkingsstrategie. De komende maanden nemen we de tijd en de ruimte om over bovenstaand dilemma (nog meer woningen, werken en voorzieningen, maar de ruimte is schaars en de leefbaarheid staat onder druk) nog na te denken en de koers te bepalen hoe we met verstedelijken de kwaliteit van de stad kunnen verbeteren. Dit doen we in het kader van de Zaanse omgevingsvisie.	
		4	Dit geldt ook voor de keuzes voor toekomst van het Noordzeekanaalgebied. Het Noordzeekanaalgebied is voor Zaanstad van groot belang. De lastige keuzes die hier gemaakt moeten worden ten aanzien van transformatie, energietransitie, ruimte voor bedrijvigheid enzovoort zien we ook terug in de VS MRA. De impact van de energietransitie op onder andere ruimtegebruik en milieucontouren hebben we onvoldoende in beeld en dat maakt een duidelijke koers uitstippelen ingewikkeld. Ook de samenhang met bijvoorbeeld transformatie van bedrijventerreinen in relatie tot voldoende ruimte voor bedrijvigheid is voor Zaanstad een puzzel waar nog volop over gesproken moet worden de komende weken en maanden.	Ook hierbij speelt het door Zaanstad genoemde dilemma rondom ruimtegebruik, waarvoor in het Verstedelijkingsconcept ten aanzien van de ruimte voor bedrijvigheid in relatie tot de transformatieopgave en de energietransitie een verder uit te werken hoofdrichting is geschetst. Een van de acties voor de korte termijn, voortvloeiend uit het Verstedelijkingsconcept, is het opstellen van een bedrijventerreinenstrategie met bijbehorende bestuurlijke afspraken. Gemeente Zaanstad wordt hier als vanzelfsprekend nauw bij betrokken. Dit zal tevens onderdeel zijn van de samenwerking onder het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied en het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied. Wat het NZKG betreft zijn in het Verstedelijkingsconcept in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord.
		5	Naast het vraagstuk van de energietransitie willen we specifiek het keuzevraagstuk rondom de toekomstige betekenis van de Wijkermeerpolder benoemen. Op dit moment ziet Zaanstad geen reden om af te wijken van de afspraken die gemaakt zijn in de Visie Noordzeekanaalgebied 2040. Zaanstad meent dat eerst het huidige gebruik van het havengebied geoptimaliseerd moet worden en de terreinen die nu al aangewezen zijn als reserveringen voor bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied en regionaal (bijvoorbeeld Edam/ Volendam, Purmerend). De komende maanden bekijken we vanuit ons eigen perspectief de kernkwaliteiten van de Wijkermeerpolder (bijvoorbeeld aanwezigheid Stelling van Amsterdam, groene verbindingen. water) en de belangen van omwonenden. Het gebruik van de Wijkermeerpolder als bedrijventerrein past niet binnen onze visie en wordt nadrukkelijk als ongewenst beschouwd.	In het Verstedelijkingsconcept zijn voor het NZKG in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. De Wijkermeerpolder is in het Verstedelijkingsconcept dan ook niet opgenomen als mogelijke bedrijventerreinlocatie. Wel is deze polder gedeeltelijk aangegeven als zoekgebied voor tijdelijke piekwaterberging, aangezien een tijdelijke piekwaterberging als onmisbaar element is geïdentificeerd. Een procesafspraak over hoe verder en waarover verder onderzoek en uitwerking nodig is, zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord.
		6	In de Verstedelijkingsstrategie voor de MRA heeft Schiphol grote invloed nu en in de toekomst. Zaanstad vindt een verdere uitbreiding van het aantal vliegbewegingen onwenselijk en dringt aan op stopzetting van de nachtvluchten. De luchthaven Schiphol veroorzaakt ernstige gezondheidsschade en vormt tevens een belemmering voor de woningbouw in het MRA gebied.	Rijk en regio staan de integrale benadering van het vraagstuk verhogen leefkwaliteit en een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol voor. Dit vergt een nadere uitwerking die we als Rijk en regio gezamenlijke willen oppakken. Daartoe wordt een afspraak aan de Verstedelijkingsstrategie gekoppeld die zal worden opgenomen in het Verstedelijkingsakkoord MRA. De wensen van gemeente Zaanstad kunnen hierbij ingebracht worden. Daarnaast kan de gemeente Zaanstad haar opstelling kenbaar maken bij de Bestuurlijke Regie Schiphol, het samenwerkingsverband van gemeenten en provincies in de Schipholregio.
		7	In de gezamenlijke reactie vanuit Zaanstreek Waterland komt ook de voor Zaanstad essentiële HOV ZaanIJ aan de orde. Zaanstad onderschrijft nadrukkelijk deze inbreng. In het concept verstedelijkingsverstedelijkingsstrategie is Zaanstad	Het grote belang dat Zaanstad hecht aan de HOV lijn ZaanIJ is hier nog eens duidelijk onderstreept. Momenteel wordt binnen Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid onderzocht of de mobiliteitsopgave HOV ZaanIJ de aard heeft van een gedeelde Rijk-regio-

			onderdeel van het integraal te ontwikkelen gebied Zaanstreek Waterland. In deze deelregionale uitwerking maakt de verstedelijkingsstrategie onderscheid in onderwerpen en ontwikkelingen die de regio samen met het Rijk moet oppakken en welke in de (deel)regio zelf moet worden uitgewerkt. Opvallend hierin is dat de HOV lijn ZaanIJ hierin niet in de lijst met Rijk/ regio ontwikkelingen staat maar als ontwikkeling die opgepakt moet worden in de regio. Dat is onbegrijpelijk. Deze HOV lijn is de ruggengraat van een groot aantal ontwikkelingen die ook in samenwerking met het Rijk worden opgepakt: SBaB, Bereikbare Steden, aanpak Zaandam Oost (programma Leefbaarheid en Veiligheid), versnelling van 4 woningbouwlocaties (Achtersluispolder). Voor Zaanstad geldt nog steeds dat op deze HOV lijn op termijn een metro zou moeten gaan rijden. De HOV Lijn ZaanIJ hoort dan ook in de lijst met Rijk/regio trajecten.	opgave. Als de conclusie positief is, zal HOV ZaanIJ als Rijk-regio-opgave in het verstedelijkingsconcept worden opgenomen.
1b	Gemeenten Oostzaan en Wormerland	1	In Oostzaan heeft de commissiebehandeling plaatsgevonden. Het onderwerp stond vervolgens geagendeerd voor de raadsvergadering van 5 juli 2021maar is daar vanwege tijdsgebrek niet behandeld zodat formeel vanuit Oostzaan geen wensen en opvattingen kunnen worden meegegeven aan het Projectteam Verstedelijkingsstrategie. Voor de commissiebehandeling kan wel worden verwezen naar: https://ris2.ibabs.eu/Agenda/Details/oostzaan/c2ea8c8a-b8b0-48ce-9f44-ccf7eefe3ff9(van1:48:35 -2:04:12).	Bij ontbreken van schriftelijke reactie hebben wij gebruik gemaakt van de verslaglegging van de commissiebehandeling om zodoende de inbreng van de gemeente Oostzaan Wormerland toch mee te kunnen wegen.
		2	In het Verstedelijkingsconcept dient expliciet te worden vermeld dat het toevoegen van woningen in de kernen en linten, onder meer door bouwen in de tweede lijn, ook kan bijdragen aan de invulling van de woningbouwopgave en bovendien van belang is met het oog op de leefbaarheid in de kernen en linten. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van de Zaanoever. TOELICHTING | P. 8: Er wordt hier vermeld dat de inzet op versnelde woningbouw gepaard zal moeten gaan met het versterken van de meerkernige opzet van de metropoolregio doordat er in alle kernen in de MRA gebouwd moet gaan worden om aan de vereiste aantallen te komen. Op p.19 wordt daaraan nog toegevoegd dat er sprake moet zijn van spreiding van woningbouw over de regio. Er kan worden ingebracht dat deze stellingname kan worden onderbouwd door in het Verstedelijkingsconcept expliciet te vermelden (bijvoorbeeld op p.20) dat het toevoegen van woningen in de kernen en linten ook kan bijdragen aan de invulling van de woningbouwopgave en bovendien van belang is met het oog op de leefbaarheid in de kernen en linten. Zonder zo'n passage blijft de meerkernige opzet van de MRA een holle frase.	Naar aanleiding van deze reactie van de gemeenten Oostzaan en Wormerland is in Versie 3 explicieter vermeld dat woningbouw verspreid in de MRA wordt gerealiseerd en binnen de geldende regels en afspraken ook in de kleine kernen. Daarbij is verder opgenomen dat bouwen in kleine kernen ook bijdraagt aan invulling van de woningbouwopgave én van belang is met het oog op de leefbaarheid van kleine(re) kernen. Het zwaartepunt voor de woningbouw blijft echter liggen bij het bouwen in de steden, op goed bereikbare plekken nabij voorzieningen en werk.
		3	In het Verstedelijkingsconcept zou expliciet melding moeten worden gemaakt van de doorontwikkeling van de recreatieve structuur in Zaanstreek-Waterland. Daarbij moet worden gedacht aan het versterken van de recreatieve mogelijkheden in	Deze wens van de gemeenten Oostzaan en Wormerland is al onderdeel van het Verstedelijkingconcept. In de algemene teksten die de koers voor de MRA als geheel beschrijven, gaat het om de hoofdlijnen van de koers. De uitwerking van thema's en opgaven in de deelgebieden wordt beschreven bij de integraal te ontwikkelen gebieden. Als een van de

			de veenweidegebieden. TOELICHTING | P.9: Er wordt hier vermeld dat ook wordt geïnvesteerd in het landschap. Op p.23 wordt zelf aangegeven dat een aantrekkelijke landschappelijke omgeving bijdraagt aan de internationale aantrekkingskracht van de MRA. Op p.34 e.v. wordt ook ingegaan op de waarden van het landschap. Er wordt aangegeven dat functionele ingrepen in het landschap om het landschap te versterken ook de beleving moeten vergroten en moeten bijdragen aan de toegankelijkheid (p.35). Een schaalsprong in het recreatieve netwerk is nodig (p.36) waarbij de recreatieve structuur wordt versterkt en doorontwikkeld. De doorontwikkeling van de recreatieve structuur in Zaanstreek-Waterland ontbreekt hier als voorbeeld. Daarbij moet worden gedacht aan het versterken van de recreatieve mogelijkheden in de veenweidegebieden, de droogmakerijen en langs de Zaanoever zouden hier als voorbeeld niet misstaan. Op p.36 wordt verder terecht aangegeven dat de bereikbaarheid van recreatie-en natuurgebieden moet worden verbeterd. Op p.18 wordt immers ook al aangegeven dat het landschap in de MRA zorgt voor een uitgestrekt recreatiegebied dat voor iedereen in de regio dichtbij is, maar dat het op dit moment niet altijd toegankelijk is. Daarbij gaat het echter niet alleen om de OV-bereikbaarheid zoals het Verstedelijkingsconcept het nu verwoord op p.36. Er dient op aan te worden gedrongen dat aanvullende teksten hier op z'n plaats zijn. Nu wordt alleen op p.28 aangegeven dat fietsroutes moeten worden aangelegd voor woon-werkverkeer waarbij overigens zou moeten worden aangegeven dat dit in Zaanstreek-Waterland vooral op oost-west fietsroutes betrekking heeft hetgeen bijvoorbeeld kan worden vermeld op p.52.	opgaven voor Zaanstreek-Waterland is benoemd de integrale aanpak van het veenweidegebied. Het toegankelijker maken voor recreatief bezoek en het versterken van de verbindende functie van Zaanstreek en Waterland voor recreatie zijn onderdeel van deze aanpak. De beschrijving voorziet zodoende al in de wens van gemeenten Oostzaan en Wormerland.
		4	Er dient op aan te worden gedrongen dat bij de versterking van de groene scheggen ook de groene scheggen in Zaanstreek-Waterland nadrukkelijk worden genoemd. TOELICHTING | Er dient op aan te worden gedrongen dat bij de versterking van de groene scheggen op p.9 ook de groene scheggen in Zaanstreek-Waterland nadrukkelijk worden genoemd. Een groene scheg (afgeleid van het woord 'wig') is een groen gebied van formaat dat vanaf het buitengebied, via de stadsrand doordringt in stedelijk gebied. De stellingname op p.17 dat landschap de MRA verbindt is dan ook uitstekend geformuleerd.	In lijn met wat de gemeenten Oostzaan en Wormerland benadrukken, ligt de essentie van het Verstedelijkingsconcept in het behouden dan wel versterken van een verbindend landschap in de MRA. De veenweidelandschappen rond Zaanstreek-Waterland krijgen in het Verstedelijkingsconcept dan ook veel aandacht, inclusief de daarbij horende betere stad-land verbindingen en de oost-west zone tussen duinen-veenweiden en Markermeer. De specifieke term 'groene scheg' wijst op robuuste groene structuren die vanuit het omringend landschap doorlopen tot diep in het stedelijk gebied. In Zaanstreek-Waterland is vrijwel geen sprake van dit soort landschapselementen.
		5	Hoe verhoudt de stellingname dat de afstand en reistijd tussen wonen en werken optimaal in balans moet zijn, zodat mobiliteit ook voor praktisch en middelbaar opgeleiden betaalbaar blijft zich tot de ervaringen die zijn opgedaan met werken op afstand in Coronatijd en tot de enorme druk op de woningmarkt en de beperkt beschikbare potentiele bouwlocatie. TOELICHTING | De passages in het Verstedelijkingsconcept over de aansluiting tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt sluiten goed aan bij de agenda en Propositie van Zaanstreek-Waterland. Op p.5 wordt echter ook aangegeven dat de afstand en reistijd tussen	Met de Verstedelijkingsstrategie wordt ingezet op het zoveel als mogelijk in elkaars nabijheid realiseren van wonen en werken, ook voor praktisch en middelbaar geschoolden. Juist voor deze groep is thuiswerken tijdens de coronacrisis minder een optie geweest en liepen mensen meer risico op besmetting, waarmee de urgentie van het streven naar nabijheid en kortere reisafstanden toeneemt. De druk op de woningmarkt maakt dat het realiseren van betaalbare woningen nabij werkgelegenheid een opgave is. Dat ligt niet aan de beperkte beschikbaarheid van potentiële bouwlocaties, die zijn er voldoende in de MRA. Wel is de vraag vele malen groter dan het huidige productietempo en vanuit de bestaande voorraad is het betaalbare aanbod bovendien sterk afgenomen. Onder de zogenoemde Woondeal werkt de MRA samen met het Rijk aan versnelling van de woningbouw en betaalbaarheid van het wonen.

			wonen en werken optimaal in balans moet zijn, zodat mobiliteit ook voor praktisch en middelbaar opgeleiden betaalbaar blijft. De vraag kan worden gesteld hoe dit uitgangspunt zich verhoudt tot de ervaringen die zijn opgedaan met werken op afstand in Coronatijd en tot de enorme druk op de woningmarkt en de beperkt beschikbare potentiele bouwlocatie.	
		6	De veenweidegebieden, de droogmakerijen en de Zaanoever zijn vanuit toeristisch/recreatief oogpunt interessante gebieden die kunnen bijdragen aan een spreiding van het toerisme over de regio. TOELICHTING | P.25: Hier wordt ingegaan op toerisme. De stellingname dat het toerisme meer over de regio zou moeten worden gespreid kan beter worden onderbouwd. Het versterken van de recreatieve mogelijkheden in de veenweidegebieden, de droogmakerijen en langs de Zaanoever kan bijdragen aan deze gewenste spreiding van het toerisme.	Unaniem gedeeld wordt de visie dat het toerisme meer over de regio gespreid moet worden, zoals ook de gemeenten Oostzaan en Wormerland hier benadrukken. De koers van de Verstedelijkingsstrategie is hierop gericht, met de inzet op het toegankelijker maken voor recreatief bezoek en versterken van de verbindende functie van Zaanstreek-Waterland voor recreatie. Spreiding van toerisme over de regio is daarnaast de centrale doelstelling van het MRA-programma Toerisme. Het programma werkt daaraan met marketing en promotie, het vergroten van de mobiliteit van bezoekers en het aanjagen van hotelontwikkeling in de regio.
		7	Op p.61-63 wordt het Verstedelijkingsconcept uitgewerkt voor MRA-deelregio Zaanstreek-Waterland. In de eerste plaats zou ook hier expliciet dienen te worden vermeld dat het toevoegen van woningen in de kernen en linten, onder meer door bouwen in de tweede lijn, ook kan bijdragen aan de invulling van de woningbouwopgave en bovendien van belang is met het oog op de leefbaarheid in de kernen en linten. Bij de gebiedsopgaven ontbreekt in dit verband ook de ontwikkeling van de Zaanoever. In de tweede plaats ontbreekt ook hier de eerder vermelde doorontwikkeling van de recreatieve structuur in Zaanstreek-Waterland c.q. de veenweidegebieden, de droogmakerijen en de Zaanoever. Dit geldt ook voor het verbeteren van de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van deze recreatieve gebieden en toeristische trekpleisters. Het is opvallend dat het landelijk gebied in de regio Zaanstreek-Waterland op deze pagina's vooral als problematisch wordt gezien vanwege de problematiek van de bodemdaling. Terwijl juist het landelijk gebied van Zaanstreek-Waterland zo veel kansen biedt. De natuur-en landschapsontwikkeling zoals die bijvoorbeeld ook op p.81 wordt genoemd zou eveneens moeten worden genoemd bij de Rijk-Regio-afspraken voor Zaanstreek-Waterland. In de derde plaats zou hier ook aandacht moeten worden gevraagd voor het verbeteren van de oost-west fietsroutes.	Mede naar aanleiding van deze wensen en opvattingen van de gemeenten Oostzaan en Wormerland zijn de kwaliteiten van het landschap van Zaanstreek-Waterland in de tekst van Versie 3 sterker benoemd. Zie in dit verband ook de antwoorden op wensen en opvattingen bij de punten 2 en 6 uit de inbreng van de gemeenten Oostzaan en Wormerland. De natuur- en landschapsontwikkeling is voorts onderdeel van de integrale aanpak door Rijk en regio van de veenweidegebieden.
		8	De vraag of het Oostzanerveld op p.37 het juiste label heeft gekregen. Het is beschermd natuurgebied en dat moet het vooral ook blijven.	Het Oostzanerveld staat in de legenda aangegeven als Natura 2000 gebied conform de aanwijzing. Het is daarmee inderdaad een beschermd natuurgebied.
1c	Gemeente Landsmeer	1	De Verstedelijkingsstrategie heeft een relatief hoog abstractieniveau en integreert het beleid van de afzonderlijke gemeenten, de provincies, de waterschappen en het Rijk. Voornoemde betekent dat onder andere de 'nieuwe' Omgevingsverordening van de provincie Noord-Holland, ofwel Omgevingsverordening NH2020, is gebruikt als onderlegger bij het opstellen van de Verstedelijkingsstrategie. De Omgevingsverordening leidt in de gemeente Landsmeer tot een	De gemeente Landsmeer is bezorgd over het ontbreken van mogelijkheden tot woningbouw binnen de gemeentegrenzen. De Verstedelijkingsstrategie is niet het instrument om deze mogelijkheden te kunnen verruimen. In de Verstedelijkingsstrategie zijn de 'Bijzonder provinciale landschappen' overgenomen. De Omgevingsverordening biedt het wettelijk kader voor deze gebieden. De zeggenschap over de regelgeving ten aanzien van het Bijzonder Provinciaal landschap ligt bij de Provincie Noord-Holland. Ten aanzien van kleinschalige ontwikkelingen in het landelijk gebied heeft de Verstedelijkingsstrategie een te hoog

			verdere minimalisering van het aantal (potentiële) woningbouwlocaties. Dit komt vooral doordat een groot gedeelte van het grondgebied van Landsmeer is opgenomen binnen de werkingsgebieden Bijzonder Provinciaal Landschap en (MRA) Landelijk Gebied. Een combinatie van voornoemde werkingsgebieden sluit woningbouw in de praktijk uit. In de Verstedelijkingsstrategie wordt hier helaas niet op ingegaan. Dit terwijl binnen de gemeente Landsmeer de vraag naar woningen groot is en niet aansluit op het woningaanbod.	abstractieniveau door het hoofdlijnenkarakter. Dit soort ontwikkelingen zijn aan de provincies en de desbetreffende gemeenten
		2	In de Verstedelijkingsstrategie wordt duidelijk gesteld dat de urgentie hoog is en er veel woningen moeten worden gebouwd binnen de MRA. Daarbij wordt gesteld dat voornamelijk wordt ingezet op binnenstedelijk bouwen en het realiseren van woningen rond OV-knooppunten. Daarentegen wordt in het document weinig tot geen rekening gehouden met de lokale situatie en woonvraag van kleine gemeenten. Zoals eerder aangegeven kent de gemeente Landsmeer een grote vraag naar woningen en heeft de gemeente te maken met lokale knelpunten. Zo beschikt de gemeente Landsmeer over weinig binnenstedelijke locaties om woningen te realiseren. Resumerend verzoeken wij u middels voorliggend schrijven om bij de verdere ontwikkeling van de Verstedelijkingsstrategie aandacht te besteden aan de lokale situatie en knelpunten van kleine gemeenten. De gemeente Landsmeer wordt momenteel vooral geduid als gemeente binnen de groene schil rond Amsterdam. Dit terwijl de gemeente Landsmeer ook een lokale woonvraag kent waar rekening mee dient te worden gehouden.	Dit sluit aan op het vorige punt van de gemeente Landsmeer. In de provincie Noord-Holland maakt de provincie per regio afspraken met gemeenten over het aantal te bouwen woningen, met aandacht voor de regionale én lokale woningbehoefte. Deze afspraken dienen vervolgens als basis voor de Verstedelijkingsstrategie.
1d	Gemeente Edam-Volendam	1	In het verstedelijkingsconcept wordt o.a. een mogelijke vernatting van de veenweidegebieden voorgesteld. De provincie Noord-Holland heeft onderzoek gedaan naar de bodemdaling in veenweidegebieden. Uit dit onderzoek blijkt dat er binnen onze gemeente geen sprake is van een urgent probleem met betrekking tot de bodemdaling. Aangezien het probleem van bodemdaling c.q. inklinking van het veen niet zozeer aan de orde is binnen de gemeente Edam-Volendam, wordt vanwege het huidige agrarische beheer en onderhoud van de gronden en daarmee het behoud van het Agrarische Cultuurlandschap van onze gemeente, een vernatting (het onder water zetten) niet voorgestaan. Indien bodemdaling zich in de toekomst in toenemende mate zal voordoen, heeft onderzoek naar andere technische oplossingen (zoals onderwaterdrainage e.d.) de voorkeur.	De voorgestelde integrale aanpak veenweidegebieden zal op basis van diverse onderzoeken invulling krijgen, waaronder het door de gemeente Edam-Volendam genoemde onderzoek. Per gebied zal worden bepaald wat passende maatregelen zijn. Gemeenten die het betreft zullen vanzelfsprekend bij de uitwerking van de integrale aanpak betrokken worden.
		2	Verder wijzen wij u op een tegenstrijdigheid van de aanduiding ontwikkellocatie Lange Weeren op verschillende kaarten. Op de voorpagina van het verstedelijkingsconcept wordt het gebied de Lange Weeren als groen aangeduid. Op de kaart op blz 16 met de aanduiding Verstedelijkingsconcept 2050 en de kaart op blz 22 (Meerkernige metropool) staat de genoemde woningbouwlocatie wel genoemd. Daarentegen staat op de	In Versie 3 zijn de kaartbeelden aangepast.

			kaart op blz 37 (Waardevol en verbindend landschap) het gebied weer aangeduid als groen veengebied. Dit is tegenstrijdig met elkaar. Wij verzoeken u de laatstgenoemde kaart en de voorpagina aan te passen conform de juiste kaart op blz 16 en 22.	
		3	Vanuit onze gemeentelijke beleving wordt in hoofdstuk 4.2 (blz 62/63) alleen aandacht gevraagd voor de opgaven in de veenweidegebieden en sociaal maatschappelijke vraagstukken. Het gaat de bewoners juist met name om verbetering van de mobiliteit (filedruk) en aandacht voor de hoge woningnood (vergroting woningbouwopgave, met name starterswoningen en sociale woningen). Dit wordt door onze inwoners als een groot probleem ervaren. Vanuit gemeentelijk oogpunt wordt dus gevraagd aandacht te schenken aan de woningbouwopgave in en bij de huidige kernen en een verbetering van de mobiliteit.	Terecht wijst de gemeente Edam-Volendam erop dat de gebiedsbeschrijvingen alle grote opgaven herkenbaar moeten bevatten. Daarom zijn in Versie 3 deze gebiedsbeschrijvingen aangepast, waarmee alle grote opgaven die in een gebied spelen worden beschreven.
		4	Verder vragen wij aandacht voor de toekomstige toepassing van de verstedelijkingsstrategie. Voor de leesbaarheid/helderheid zou het stuk korter moeten zijn voor een meer concretere en duidelijker toepassing daarvan. Al gedurende jaren worden wij geconfronteerd met een groot aantal beleidsstukken vanuit het MRA, zonder dat veel aandacht bestaat en wordt gevraagd voor een concrete/praktische toepassing daarvan met ook als gevolg dat het overzicht op het geheel verloren gaat. Ook nu wordt op een hoog abstractie niveau geschreven c.q. beleidsmatig ingestoken, waardoor een meer concretere visie/zicht en strategie op de toekomst (en daarmee echt noodzakelijke investeringen) ontbreekt. Verzocht wordt hieraan meer aandacht te besteden.	Deze inbreng van de gemeente Edam-Volendam sluit aan op opmerkingen van andere indieners. Wij hebben ons deze ter harte genomen door in versie 3 extra aandacht te besteden aantoon, leesbaarheid en aantrekkelijkheid.
		5	Daarnaast vervult onze gemeente/regio in dit stuk beleidsmatig gezien een nogal ondergeschikte rol. Het landschap van ons wordt als zeer waardevol gezien, maar gelijktijdig moet gewaakt worden voor invloeden die juist voor het waardevolle cultuur landschap gevaar kunnen opleveren zoals transitie (waaronder ook vernatting, ander agrarisch gebruik van gronden) en toenemende recreatiedruk (incl. mobiliteit) e.d. Er moet voor gewaakt worden dat het kind niet met het badwater wordt weggegooid.	Met de Verstedelijkingsstrategie worden de verschillende opgaven die raken aan het landschap met elkaar in samenhang gebracht. Uitgangspunt daarbij is om landschappelijke kwaliteiten te beschermen en waar mogelijk te versterken. Dat neemt niet weg dat veranderingen soms noodzakelijk zijn, waarbij goed naar de effecten moet worden gekeken die ten koste kunnen gaan van het landschap en hoe die kunnen worden voorkomen dan wel geminimaliseerd. Een grote rol is hierbij weggelegd voor de lokale overheden.
		6	Gezien het feit dat het concept ook een doorkijk geeft naar 2050 zien wij een doortrekking van de Noord/Zuidlijn richting het noorden (naar Purmerend en/of Edam-Volendam) als gemiste kans. Wij verzoeken u dit als financieringsonderdeel mee te nemen in de nog op te stellen investeringsstrategie. In het verstedelijkingsconcept versie 2 wordt echter alleen gesproken van een mogelijke doortrekking richting Hoofddorp (een heel andere kant op), terwijl een aantakking en doortrekking op het (metro)station Noord een logische voorkeur heeft. Gezien de huidige druk op de mobiliteit (fileprobleem), de aanzienlijke aantrekkingskracht die onze regio op het toerisme en recreatie uitoefent, de vergroting van het industrieterrein	Het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) bereidt de grote Rijk-regio-opgaven op het gebied van mobiliteit voor. Momenteel is uit onderzoeken geen noodzaak gebleken voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Purmerend/Edam-Volendam. In Versie 3 zijn de vanuit de regio gewenste mobiliteitsinvesteringen voor de lange termijn wel opgenomen als stip op de horizon. Voor de verbinding Amsterdam-Purmerend is dat geformuleerd als "een verbetering van de bus-corridor". Daarbij wordt ook rekening gehouden met de groei van werkgelegenheid, zoals de terecht door de gemeente Edam-Volendam genoemde mogelijke extra ontwikkelingen bij Baanstee-Noord.

			Baanstee-noord /Purmer (ook in relatie tot het vraagstuk opvang NZKG), de corridor Amsterdam/Hoorn (deze corridor vormt een as voor geclusterde economische ontwikkeling, ook buiten de MRA richting het noorden op locaties als de Poort van Hoorn) en een mogelijke verbreding van onderwijsvoorzieningen in de regio (technisch/ict) in relatie tot de in onze regio te vestigen bedrijven, vragen wij hiervoor opnieuw de aandacht.	
		7	Voor wat betreft het Energiesysteem en de gekozen ontwikkelrichting wordt als vastgestelde ordeningsprincipes het volgende gehanteerd: •concentreren op locaties waar capaciteit beschikbaar is in het net en op korte afstand van de opweklocaties voor duurzame energie (energy oriented development), waardoor de energie-infrastructuur een aanknopingspunt vormt om nieuwe ontwikkelingen te faciliteren;•concentreren verstedelijking bij knopen in het energienet, waarmee we de energieleverantie het minst afhankelijk maken van een specifieke bron. Als gemeente vinden wij het lastig op dit moment de gevolgen hiervan te kunnen inschatten voor de komende woningbouwopgave en mogelijkheden binnen onze gemeente/regio. Wij vragen u hierover meer concretere duidelijkheid voor de gevolgen op de langere termijn aan te geven. Daarbij geven wij u in overweging mee, dat vanwege de hoge agrarische cultuurwaarde van de veenweidegebieden grote opweklocaties voor duurzame energie relatief beperkt kunnen zijn.	De gemeente Edam-Volendam verzoekt om de consequenties van de ordeningsprincipes ten aanzien van het energiesysteem duidelijker te maken. Daartoe zijn in Versie 3 de vier eerdere abstracte scenario's over de toekomstige energiesystemen vervangen door regionale scenario’s, gebaseerd op de nationale scenario’s van de netbeheerders (II3050) en aangevuld met lokale informatie. In die regionale scenario's zijn de mogelijke ruimtelijke gevolgen inzichtelijk gemaakt. Daarbij is gekeken naar de koppeling tussen verstedelijking, zowel op toevoeging woningbouw als industrie en datacenters. Uit de scenario's is een aantal onmisbare elementen gedestilleerd die hoe dan ook noodzakelijk zijn om ook in de toekomst een robuust energienetwerk te hebben in de MRA en in Nederland: no-regret maatregelen. Deze elementen zijn opgenomen in hoofdstuk 3.3, systemen van de toekomst. De scenario’s vormen de hoeken van het speelveld: niet om uit te kiezen, maar om van te leren. In de komende jaren moet gekoppeld aan de discussie over regionale en landelijke hoofdstructuur voor energie besloten worden welke invulling gekozen wordt. Voor de hoofdstructuur van het energienetwerk in Nederland verloopt dat via het landelijke programma's Energie Hoofdstructuur. In het kader van de Verstedelijkingsstrategie is tussen Rijk en regio afgesproken bij deze uitwerking ook de ruimtelijke inpassing en ruimtelijke ordening te betrekken.
2a	Deelregio IJmond	1	Het voorliggende concept van een verstedelijkingsstrategie MRA 2050 is een goed leesbaar, en tevens een doorwrocht, kwalitatief hoogstaand, product met veel aanknopingspunten om richting te geven aan de toekomst van de MRA. Dit wat betreft de ruimtelijke inrichting en de grote opgaven die daarin spelen. Dat er nog onzekerheden zijn bij de grote opgaven is logisch en daarmee moeten we zo goed mogelijk zien om te gaan.	Wij zijn erkentelijk voor het onderschrijven van het concept op hoofdlijnen en de geuite complimenten.
		2	In het concept is de IJmond ingedeeld in het Noordzeekanaalgebied, waardoor het erop lijkt dat dit de enige identiteit is van de IJmond. Dat is uiteraard niet het geval. De “verticale dynamiek” met Noord-Holland/Noord en Zuid-Kennemerland is bijvoorbeeld ook groot. Binnen het Noordzeekanaalgebied wordt de IJmond in het concept vooral benaderd als een onderdeel van de vraagstukken op het gebied van energie, circulaire economie, haveneconomie en landschap. Maar er zijn ook andere invalshoeken, zoals woningbouw en mobiliteit. De kwaliteit van de leefomgeving en gezondheid wordt wel nadrukkelijk en terecht als aandachtspunt gezien.	Terecht geeft de regio IJmond aan dat de IJmond ook een duidelijke noord-zuid oriëntatie heeft. In Versie 3 is dit toegevoegd. Verder is in Versie 3 het Noordzeekanaalgebied als apart integraal te ontwikkelen gebied opgenomen. De beschrijving van de opgaven in IJmond en Zuid-Kennemerland worden daarmee minder gedomineerd door de opgaven in het Noordzeekanaalgebied
		3	De ontwikkeling van de woningbouw in de IJmond, waaronder de Spoorzone Beverwijk, IJmuiden centrum en het spoorgebied van Heemskerk, is een gegeven. In het verstedelijkingsconcept wordt aangegeven dat de zogenaamde stadsharten in de MRA	Het benoemen van de 7 (+2 buiten de MRA gelegen Hoorn en Alkmaar) stadsharten, is een uitwerking van de eerdere keuzes die zijn gemaakt in de MRA door platform Ruimte op basis van de Sleutelgebieden (en onderdeel Woondeal MRA – Rijk). Het gaat om gemengde woon-

			delen in "10%-werkgelegenheidsspreiding" van de verwachte groei van Amsterdam. De IJmond heeft echter geen "stadshart" zoals bedoeld in het concept. De IJmond deelt daarmee ten onrechte niet mee in de 10%-werkgelegenheidsspreiding. In die zin is de meerkernige ontwikkeling van de MRA, waar de IJmond een sterk voorstander van is, niet evenwichtig genoeg.	werk ontwikkelingen gelegen aan Intercity stations. In dat traject zijn de regionale MRA centra Beverwijk en Amstelveen niet meegenomen. Tegelijkertijd onderkennen we in de Verstedelijkingsstrategie de regionale verzorgingsfunctie en vergelijkbare opgaven in Beverwijk en Amstelveen. Om die reden zijn deze twee regionale centra wel op de kaart als zodanig aangemerkt. Met de inzet op spreiding van de werkgelegenheidsgroei, waarbij geschat wordt dat 10% daarvan door de overheid beïnvloedbaar is, gaat specifiek aandacht uit naar de steden waar een groot deel van de regionale woningbouwopgave landt. In een deel van die gebieden is nu al sprake van een scheve woon-werkbalans. De woningbouwopgave in de IJmond is vergeleken bij die in andere delen van de MRA relatief beperkt. Daar komt bij dat zowel Velsen als Beverwijk een bovengemiddelde hoeveelheid werkgelegenheid ten opzichte van de beroepsbevolking heeft. Voor de IJmond wordt met de inzet op de omschakeling naar een circulaire economie in het Noordzeekanaalgebied op een andere manier werk gemaakt van toekomstbestendige werkgelegenheid in de IJmond.
		4	Wat betreft het energiesysteem ziet de IJmond met belangstelling uit naar de resultaten van de onderzoeken naar 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. De IJmond toetst nieuwe initiatieven ook op het gebied van de energietransitie aan eventuele voordelen voor de leefbaarheid en gezondheid, spin off voor schone en innovatieve economie en een beter imago van het IJmond-gebied.	De regio IJmond vraagt naar de resultaten van onderzoeken naar consequenties van ordeningsprincipes ten aanzien van het energiesysteem. Op basis van wat nu bekend is, zijn in Versie 3 de vier eerdere abstracte scenario's over de toekomstige energiesystemen vervangen door regionale scenario's, gebaseerd op de nationale scenario's van de netbeheerders (II3050) en aangevuld met lokale informatie. In die regionale scenario's zijn de mogelijke ruimtelijke gevolgen inzichtelijk gemaakt. Daarbij is gekeken naar de koppeling tussen verstedelijking, zowel op toevoeging woningbouw als industrie en datacenters. Uit de scenario's is een aantal onmisbare elementen gedestilleerd die hoe dan ook noodzakelijk zijn om ook in de toekomst een robuust energienetwerk te hebben in de MRA en in Nederland: no-regret maatregelen. Deze elementen zijn opgenomen in hoofdstuk 3.3, systemen van de toekomst. De scenario's vormen de hoeken van het speelveld: niet om uit te kiezen, maar om van te leren. In de komende jaren moet gekoppeld aan de discussie over regionale en landelijke hoofdstructuur voor energie besloten worden welke invulling gekozen wordt. Voor de hoofdstructuur van het energienetwerk in Nederland verloopt dat via het landelijke programma's Energie Hoofdstructuur. In het kader van de Verstedelijkingsstrategie is tussen Rijk en regio afgesproken bij deze uitwerking ook de ruimtelijke inpassing en ruimtelijke ordening te betrekken.
		5	Op het gebied van mobiliteit en de genoemde schaalsprong daarin, is de IJmond niet tevreden. Onduidelijk is wat de negatieve gevolgen zijn (bereikbaarheid, leefbaarheid, luchtkwaliteit) van de zgn. redesign van het ringwegennet, door de A5 en de A9 onderdeel te maken van de ring rond Amsterdam (MRA programma "Samenwerken aan bereikbaarheid"). Omdat de IJmond niet rechtstreeks in het zgn. platform mobiliteit van de MRA zit, zijn de belangen van de IJmond onvoldoende in beeld, ook in deze verstedelijkingsstrategie. De bereikbaarheid en de leefbaarheid van de IJmond staan nu al zeer onder druk. De IJmond heeft niet alleen te maken met een toekomstige situatie, maar staat nu reeds voor complexe opgaven, voornamelijk van regionaal-, en Rijksbelang. De IJmond is van mening dat er maatregelen moeten worden aangekondigd en genomen om tot een verbetering te komen van de situatie in de IJmond: - het verlagen van de maximumsnelheid op de A22,	De IJmond-regio wijst op serieuze mobiliteitsknelpunten, maar we wijzen erop dat deze slechts gedeeltelijk in de Verstedelijkingsstrategie een plaats kunnen krijgen. Een mogelijke 'redesign' van het wegennet is momenteel in onderzoek binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Daarbij worden de gevolgen voor het hele wegennet in de gehele regio in ogenschouw genomen. Voor wat betreft de concreet genoemde gewenste maatregelen zijn enkele maatregelen primair de verantwoordelijkheid van de gemeente: het verbeteren/aanleggen van langzaam verkeer routes, doorgaande fietsroutes, verkeersmaatregelen spoorzone Beverwijk, verbetering Pontplein IJmuiden en het station Beverwijk toegankelijker maken aan de Oostkant. Als het gaat om regionale fietsroutes zijn er onder het MRA programma Metropolitane Fietsroutes de afgelopen paar jaar 9 projecten gerealiseerd in de IJmond en staan er nog 6 in de planning. Het organiseren van financiering waar die nog ontbreekt, loopt via de Vervoerregio en Platform Mobiliteit, niet via de Verstedelijkingsstrategie. De realisatie van de A8-A9 verbinding is momenteel in voorbereiding onder verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland, vooralsnog wordt start realisatie voorzien voor 2025. Het ministerie van IenW heeft eerder aangegeven niet in te kunnen stemmen met een verlaging van de snelheid op de A22. De Velserverbinding is eerder onderzocht, waarbij nut en noodzaak onvoldoende zijn aangetoond. De OV-verbinding met Schiphol en Amsterdam Zuid zal verbeterd worden met de verbetering van de HOV-verbinding tussen deze stations en Haarlem.

			- de verbinding A208-A9 ("Velserverbinding"), - de verbinding A8/A9, - rechtstreekse en snelle verbinding OV naar Amsterdam, Schiphol en Zuidas (30 minuten, evt. light rail), - verbeteren/aanleggen langzaam verkeer routes, - doorgaande fietsroutes, - verkeersmaatregelen spoorzone Beverwijk, - verbetering Pontplein IJmuiden, - het station Beverwijk toegankelijker maken aan de Oostkant.	
		6	Reactie keuzevraagstuk NZKG Energietransitie: De IJmond realiseert zich dat NZKG en de MRA niet zelfvoorzienend kunnen zijn en is bereid naar andere locaties (buiten NZKG) te kijken, zoals Flevoland en buiten de MRA, zoals Groningen en Den Helder en naar andere trace's voor de 380KV kabel, zoals in het concept geschetst. Eventuele extra aanlanding van wind op zee wordt in de IJmond getoetst aan economische spin off, leefbaarheid, gezondheid en verbetering imago. Kortom, voordeel voor de IJmond is voorwaarde en in dat licht staat de IJmond open voor een gesprek hierover. Daarbij is het belangrijk dat er een directe relatie is met verduurzaming van Tata en versnelling van de energietransitie van Tata. Circulaire economie: Gezien de geschetste onduidelijkheid van deze ruimteclaim (wanneer wordt dat duidelijker?) en de druk op de ruimte voor andere functies, ligt het op dit moment niet voor de hand hiervoor significante additionele ruimte te reserveren. Eventuele toekomstige ruimteclaims die substantieel bijdragen aan de circulaire economie worden integraal getoetst aan alle ruimtelijke thema's. Transformatie: in de IJmond is nauwelijks uitgeefbare ruimte op droge bedrijventerreinen (vgl. monitor NZKG-Uitvoeringsprogramma). De IJmond vindt het een goed idee als wordt verkend of dit buiten NZKG zou kunnen of buiten de MRA. Wijkermeerpolder: Om andere locaties in de regio bij dit vraagstuk te betrekken, zoals Baanstee Noord/De Purmer in Purmerend en/of Boekelermeer in Alkmaar of Almere en Lelystad, vindt de IJmond een goede richting. Een deel van de Wijkermeerpolder hiervoor benutten (welk deel?) ligt niet voor de hand gelet op alle provinciale beschermingsregimes, het zoekgebied waterbuffers langs het Noordzeekanaal en het belang van de groene buffer tussen de verstedelijkingsgebieden in de IJmond en Zaanstad. De IJmond staat nog steeds achter de afspraken gemaakt over de Houtrakpolder in NZKG visie 2040... [en verder]	Wat het NZKG betreft zijn in het Verstedelijkingsconcept in Versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. De verduurzaming van Tata, een zoekgebied voor tijdelijke piekwaterberging en het hebben van een *backbone* voor waterstoftransport zijn van die onmisbare elementen. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord.

		7	Reactie keuzevraagstuk Schiphol: Wettelijke- en beleidsontwikkelingen, alsook de mogelijke groei van de luchtvaart hebben een grote impact op allerlei vraagstukken en ambities in deze regio die elkaar beconcurreren in ruimte, zoals de woningbouwopgave, bereikbaarheid en de energietransitie. Het gaat hierbij niet alleen om regionale of lokale ambities, maar ook om gezamenlijke ambities die Rijk en de regio hebben. Ontwikkelingen die ook nadrukkelijk aandacht vragen voor de bescherming van het leefklimaat enerzijds en oog voor samenhang tussen de landzijdige ambities en de belangen in de lucht anderzijds. De IJmond wil dat het leefklimaat, dat nu al onder druk staat, voldoende wordt beschermd, waarbij de aandacht uitgaat naar een herijking van het normenkader voor de luchtvaart. Waar het nu nog te vaak gaat over aantallen 'ernstig gehinderden' (volgens een bepaalde definitie), moet er een betere definiëring komen van hinderbeleving. Uiteindelijk moet het normenkader bijdragen aan de bescherming van een basisleefomgeving.	Rijk en regio staan de integrale benadering van het vraagstuk verhogen leefkwaliteit en een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol voor. Dit vergt een nadere uitwerking die we als Rijk en regio gezamenlijke willen oppakken. Daartoe wordt een afspraak aan de Verstedelijkingsstrategie gekoppeld die zal worden opgenomen in het Verstedelijkingsakkoord MRA. De wensen van de regio IJmond kunnen hierbij ingebracht worden. Daarnaast kan de regio IJmond haar opstelling kenbaar maken bij de Bestuurlijke Regie Schiphol, het samenwerkingsverband van gemeenten en provincies in de Schipholregio.
		8	In de raad van Beverwijk is bij de bespreking van de reactie unaniem een motie aangenomen: "Verzoekt het college om in de begeleidende brief te benadrukken dat voor Beverwijk verbetering van de leefomgeving en van de gezondheid van de inwoners van Beverwijk een absolute vereiste is bij de uitwerking van de opgaven in de verstedelijkingstrategie van de MRA; Dit kracht bij te zetten in de verschillende gremia door uit te dragen dat voor Beverwijk de verbetering van de leefomgeving en de gezondheid van de inwoners van Beverwijk absolute prioriteit heeft "	Het zorgen voor een gezondere leefomgeving is expliciet een van de uitgangspunten van de Verstedelijkingsstrategie. Het is een belangrijke opgave. Met de Verstedelijkingsstrategie agenderen we de opgave op dit vlak in de IJmond en worden afspraken gemaakt die verder worden uitgewerkt in de samenwerking onder het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied en het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied. De Verstedelijkingstrategie vormt zo dan ook een ondersteuning voor de door de gemeenteraad van Beverwijk gewenste verbetering van de leefomgeving en gezondheidsbevordering.
3a	Gemeente Haarlem	1	De Haarlemse raad vindt de aandacht voor bereikbaarheid in Zuid-Kennemerland in de verstedelijkingsstrategie onderbelicht. De raad wil met deze zienswijze specifiek aandacht vragen voor de mobiliteitstransitie en de ketenmobiliteit. Het gaat om een aantal bovenregionale projecten die opgenomen zijn in het MRA OV Toekomstbeeld, in relatie staan tot de verstedelijking in het westelijk deel van de MRA en een bovenregionale impact hebben op A9, spoor en de OV schaalsprong in het algemeen: • OV knooppunt Nieuw-Zuid, Oostpoort, Haarlem Centrum • De HOV Corridor Amsterdam-Schiphol-Haarlem (lightrail) • Velserverbinding A9-N208 • MRA fietsroutenetwerk voltooien De ontwikkeling van de OV-knooppunten wordt in de Verstedelijkingsstrategie goed geagendeerd, ook in het licht van de noodzakelijke mobiliteitstransitie en de ontwikkeling van nieuwe werkfuncties. Dit geldt zeker voor het nieuwe bovenregionale OV-knooppunt HaarlemNieuw-Zuid, maar ook voor stationsgebied Haarlem centrum en Oostpoort.	We zijn blij met de waardering van de Haarlemse gemeenteraad voor de wijze waarop de ontwikkeling van de HOV-knooppunten Nieuw-Zuid, Oostpoort en Haarlem Centrum in de Verstedelijkingsstrategie zijn geagendeerd. Deze ontwikkeling is ook onderdeel van een paralleltraject waar de investeringen in deze en andere knooppunten worden voorbereid. Het kan zijn dat Rijk en regio niet voor alle gewenste ontwikkelingen op korte termijn afspraken kunnen maken. Voor de HOV-corridor Amsterdam-Schiphol-Haarlem wordt momenteel onderzoek gedaan naar de manier waarop de huidige capaciteit van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) verder uitgebreid moet worden, rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen in de regio, zoals de woningbouwopgave. De resultaten worden eind 2021 verwacht. De uitkomsten hiervan kunnen leiden tot Rijk-regio samenwerking op deze corridor, maar vooralsnog is hier geen sprake van. De Velserverbinding is eerder onderzocht, waarbij nut en noodzaak onvoldoende zijn aangetoond. De werkzaamheden aan het MRA fietsnetwerk worden komende jaren voortgezet.

		2	• De Haarlemse raad is positief over de rijk-regio samenwerking in de Verstedelijkingsstrategie • Het concept van de poly-centrische metropool sluit goed aan op de ambities die Haarlem heeft en de positie van Haarlem in de MRA • Het is goed dat de complexiteit van ruimtelijke ontwikkelingen integraal wordt aangepakt	De constatering dat de lijn in het Verstedelijkingsconcept MRA goed aansluit op uw inzet, sterkt ons in de opzet en uitwerking van het Verstedelijkingsconcept MRA. Van deze constatering is met waardering kennis genomen.
		3	Ondanks dat de Koepel en het C-district vermeld worden in de gebiedsbeschrijving vraagt de raad wel meer aandacht voor de uitwerking van de economische functie. De onderbouwing van de spreiding van werkgelegenheid over de regio is nog mager. De economische ambitie van Haarlem is steviger dan nu in het Verstedelijkingsconcept staat verwoord. Redenerend vanuit het idee van de poly-centrische ontwikkeling van de metropool zou het uitgangspunt moeten zijn dat in de deelregio's de groei van het aantal banen minimaal gelijke tred houdt met de toename van het aantal inwoners. Dit ter voorkoming van het verder scheef trekken van de woonwerkbalans en de hieraan gerelateerde benodigde mobiliteitsinvesteringen. Het toevoegen van werkfuncties rondom de eerdergenoemde drie Haarlemse ov-knooppunten is daarbij cruciaal om deze woon-werkbalans te behouden. Hierbij is de mate van kwaliteit van de openbare ruimte en de hoogstedelijkheid van deze knooppunten essentieel voor het succes ervan.	Mede naar aanleiding van deze inbreng van de gemeente Haarlem zijn in Versie 3 van het verstedelijkingsconcept de economische profielen van de verschillende deelgebieden van de MRA aangescherpt. Deels bij de algemene teksten van het verstedelijkingsconcept, deels bij de gebiedsspecifieke beschrijvingen. Ten aanzien van de ambitie in te zetten op spreiding van de werkgelegenheidsgroei is de inschatting dat 10% daarvan door de overheid beïnvloedbaar is. Om de spreiding te bewerkstelligen, wordt ingezet op ontwikkeling van de stadsharten – d.w.z. gemengde stedelijke milieus rond ov-knooppunten – van de gemeenten die een fors aandeel hebben in de woningbouwopgave.
		4	Veel bestaande bedrijventerreinen worden getransformeerd tot gemengde woonwerklocaties. Het behouden van gezoneerde bedrijventerreinen zoals Waarderpolder Haarlem Business Park is belangrijk om voldoende ruimte voor bedrijvigheid te blijven bieden. Het versterken van de economische samenwerking aan de westflank van de MRA (Zuid-Kennemerland, IJmond, Haarlemmermeer) is belangrijk en biedt kansen. Haarlem en Zuid-Kennemerland zijn meer dan een fijne woon-, leef- en bezoekregio.	Deze reactie onderschrijft de met het Verstedelijkingsconcept ingeslagen koers. We waarderen deze ondersteuning.
		5	In de verstedelijkingsstrategie is meer aandacht voor de impact van recreatie en toerisme gewenst. Deze onderwerpen hebben niet alleen een grote economische impact, maar ook effect op de ruimte en op de leefkwaliteit van de inwoners. Voor de coronacrisis was er sprake van een hoge groeiverwachting van het aantal (internationale) toeristen. Nu leidt de groei van het aantal woningen en aantal inwoners en banen ook tot een groei van de recreatiebehoefte, zowel in de steden als in het buitengebied.	Deze reactie van de Haarlemse gemeenteraad is opgepakt door in Versie 3 ook aandacht te schenken aan recreatie en toerisme in het stedelijk gebied, naast de aandacht die in het verstedelijkingsconcept al uitging naar recreatiedruk en verbeteringen van de recreatieve structuren en voorzieningen in het landschap Daarbij is de algemene lijn van het MRA Programma Toerisme leidend: het opvangen van de groei door het ontlasten van drukke plekken en het spreiden van toeristen en de economische voordelen over de regio.
		6	Naarmate de verstedelijking toeneemt, is het des te belangrijker te investeren in natuur en recreatie. Dit is bij uitstek een bovenlokale opgave en het is goed dat zowel de investeringskant als de beheerkant in de Verstedelijkingsstrategie worden geagendeerd. Minder duidelijk is tot welke concrete acties dit gaat leiden.	In het verstedelijkingsconcept wordt het belang van investeren in natuur en recreatie in relatie tot verdere verstedelijking geagendeerd. De Verstedelijkingsstrategie beschrijft de gezamenlijke koers voor de ontwikkeling van de MRA op hoofdlijnen, inclusief voor de komende jaren de bijbehorende samenwerking en investeringsagenda. De uitwerking in concrete acties is een vervolgstap. Tegelijkertijd wordt daar soms al aan gewerkt, bijvoorbeeld aan het versterken van het Natuurnetwerk Nederland. Op een aantal concrete

				projecten volgen mogelijk Rijk-regio afspraken die dan opgenomen zullen worden in het bij de Verstedelijkingsstrategie behorende Verstedelijkingsakkoord.
		7	In het kader van het "keuzevraagstuk Noorzeekanaalgebied" wil de raad meegeven dat de Houtrakpolder een belangrijk onderdeel is van de groene buffer tussen Amsterdam en Haarlem. Gelet op het voorgaande punt is de gewenste lijn hier een versterking van de natuurwaarden en de recreatieve mogelijkheden	Wat het NZKG betreft zijn in het Verstedelijkingsconcept in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord. De Haarlemse raad vraagt in het bijzonder aandacht voor de Houtrakpolder. Ten aanzien van deze polder houdt de Verstedelijkingsstrategie vast aan eerdere afspraken uit de visie NZKG 2040. Dit betekent dat eerst intensiever gebruik moet worden gemaakt van het huidige haventerrein. Eventuele discussie over anders inzetten van gronden verloopt via het Bestuursplatform conform diezelfde afspraken uit de Visie NZKG 2040.
		8	Het abstractieniveau van de Verstedelijkingsstrategie en de hieruit voortvloeiende afspraken met Rijk en regio is hoog. De genoemde thema's en opgaven vragen om een degelijke uitwerking in programma's en projecten. De Haarlemse raad blijft graag betrokken bij deze uitwerking.	Ook de MRA wil de Haarlemse raad, net als de andere raden en Staten graag betrokken houden bij het vervolg. In het proces tot de vaststelling van het verstedelijkingsconcept door raden en Staten zal aandacht worden besteed aan het informeren en betrokken houden van raden en Staten. Voor de verdere uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie wordt de komende maanden een voorstel uitgewerkt voor de samenwerking met het Rijk. Voor de hand ligt dat hierin, net als tot nu toe, een grote rol is weggelegd voor MRA Platform Ruimte. MRA-bestuurders kunnen hierin, met ruggenspraak van hun raden, de belangen van de deelregio naar voren brengen. Daarnaast zullen raden en Staten geïnformeerd worden over de voortgang van en verdere uitwerking van de verstedelijkingsstrategie en zullen belangrijke besluiten aan hen worden voorgelegd.
3b	Gemeente Bloemendaal	1	De gemeente Bloemendaal onderschrijft de centrale gedachte achter de verstedelijkingsstrategie van een polycentrische ontwikkeling. De MRA bestaat uit veel verschillende en krachtige kernen, die elkaars kwaliteiten versterken, Ze liggen in een landschap dat al even gevarieerd is. Het dorpse en groene karakter van Bloemendaal, met de afzonderlijke kernen, is een te behouden kwaliteit voor de metropoolregio. In de verstedelijkingsstrategie wordt ingezet op een goede verdeling van de werkgelegenheid in de MRA en balans in woon- en werklocaties. In de doorontwikkeling van de MRA regio wordt daarnaast niet enkel ingezet op het toevoegen van woningen, maar nagedacht hoe de MRA leefbaar blijft met ook aandacht voor klimaatadaptatie en landschap. Dit zijn logische keuzes en sluiten goed aan op de ambities die de regio Zuid-Kennemerland heeft en de positie van Zuid-Kennemerland in de MRA.	De constatering dat de lijn in het Verstedelijkingsconcept MRA goed aansluit op uw inzet, sterkt ons in de opzet en uitwerking van het Verstedelijkingsconcept MRA. Van deze constatering is met waardering kennis genomen.
		2	Het verbeteren van de bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de regio Zuid-Kennemerland. In de regio wordt stevig ingezet op een mobiliteitstransitie en hiervoor zijn een schaalsprong van het regionale OV, het versterken van het regionale fietsroutenetwerk en het verbeteren van de voorzieningen voor ketenmobiliteit onontbeerlijk. De ontwikkeling van de OV-knooppunten wordt in de verstedelijkingsstrategie goed geagendeerd, ook in het licht van	Deze reactie onderschrijft de inzet op het thema mobiliteit van het Verstedelijkingsconcept. We waarderen deze ondersteuning.

			de noodzakelijke mobiliteitstransitie en de ontwikkeling van nieuwe werkfuncties.	
		3	In de verstedeliikingsstrategie is meer aandacht voor de impact van recreatie en toerisme gewenst. Deze onderwerpen hebben niet alleen een grote economische impact, maar ook effect op de ruimte, op de natuurwaarden en landschappelijke kwaliteit en op de leefkwaliteit van de inwoners. voor de coronacrisis was er sprake van een hoge groeiverwachting van het aantal (internationale) toeristen. Nu leidt de groei van het aantal woningen, aantal inwoners en banen ook tot een groei van de recreatiebehoefte, zowel in de steden als in het buitengebied. Naarmate de verstedelijking het toeneemt is des te belangrijker te investeren in natuur en recreatie. Dit is bij uitstek een bovenlokale opgave en het is goed dat zowel de investeringskant als de beheerkant in de verstedelijkingsstrategie worden geagendeerd. Minder duidelijk is tot welke concrete acties dit gaat leiden.	In het verstedelijkingsconcept wordt het belang van investeren in natuur en recreatie in relatie tot verdere verstedelijking geagendeerd. De Verstedelijkingsstrategie beschrijft de gezamenlijke koers voor de ontwikkeling van de MRA op hoofdlijnen, inclusief voor de komende jaren de bijbehorende samenwerking en investeringsagenda. De uitwerking in concrete acties is een vervolgstap. Tegelijkertijd wordt daar soms al aan gewerkt, bijvoorbeeld aan het versterken van het Natuurnetwerk Nederland. Op een aantal concrete projecten volgen mogelijk Rijk-regio afspraken die dan opgenomen zullen worden in het bij de Verstedelijkingsstrategie behorende Verstedelijkingsakkoord.
		4	Met betrekking tot de kwaliteitsimpuls van de Noordzeekust vinden wij het belangrijk om in te gaan op de zonering van de verschillende kustplaatsen. In de omschrijving van de opgaven van Zuidprofiel Kennemerland wordt omschreven dat de kustplaatsen een sterk toeristisch profiel hebben en dat dit onder de noemer Amsterdam Beach wordt versterkt. De verscheidenheid van de Noordzeekust komt hier onvoldoende in naar voren, terwijl dit een belangrijke kwaliteit is in de regio die geborgd moet worden. Naast het ontwikkelen van jaarrond-voorzieningen op de recreatiestranden (Zandvoord en IJmuiden aan Zee) is het voor een kwaliteitsimpuls belangrijk dat de verscheidenheid van de kustplaatsen behouden blijft. Dit is van belang voor de leefkwaliteit in de regio en de verschillende doelgroepen die de Noordzeekust bedient.	Naar aanleiding van deze wens van de gemeente Bloemendaal is de beschrijving in versie 3 aangevuld in hoofdstuk 4.2.
		5	Betreffende het "keuzevraagstuk Noorzeekanaalgebied" zijn wij van mening dat de Houtrakpolder een belangrijk onderdeel is van de groene buffer tussen Amsterdam en Haarlem. Gelet op de recreatieve druk in het buítengebied is de gewenste lijn hier een versterking van de natuurwaarden en de recreatieve mogelijkheden.	Wat het NZKG betreft zijn in het Verstedelijkingsconcept in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord. De raad van Bloemendaal vraagt in het bijzonder aandacht voor de Houtrakpolder. Ten aanzien van deze polder houdt de Verstedelijkingsstrategie vast aan eerdere afspraken uit de visie NZKG 2040. Dit betekent dat eerst intensiever gebruik moet worden gemaakt van het huidige haventerrein. Eventuele discussie over anders inzetten van gronden verloopt via het Bestuursplatform conform diezelfde afspraken uit de Visie NZKG 2040.
		6	De onderbouwing van de spreiding van werkgelegenheid over de MRA-regio is nog mager. De economische ambitie van Zuid-Kennemerland is steviger dan nu in het verstedelijkingsconcept staat verwoord. Redenerend vanuit het idee van de polycentrische ontwikkeling van de metropool zou het uitgangspunt moeten zijn dat in de deelregio's de groei van het aantal banen minimaal gelijke tred houdt met de toename van	Mede naar aanleiding van deze inbreng van de gemeente Bloemendaal zijn in Versie 3 van het verstedelijkingsconcept de economische profielen van de verschillende deelgebieden van de MRA aangescherpt. Deels bij de algemene teksten van het verstedelijkingsconcept, deels bij de gebiedsspecifieke beschrijvingen. Ten aanzien van de ambitie in te zetten op spreiding van de werkgelegenheidsgroei is de inschatting dat 10% daarvan door de overheid beïnvloedbaar is. Om de spreiding te bewerkstelligen, wordt ingezet op ontwikkeling van de stadsharten –

			het aantal inwoners. Dit ter voorkoming van verdere scheefgroei van de woon-werkbalans en de hieraan gerelateerde benodigde mobiliteits-investeringen. Het toevoegen van werkfuncties rondom de ov-knooppunten is daarbij cruciaal om deze woon-werkbalans te behouden.	dwz gemengde stedelijke milieus rond ov-knooppunten – van de gemeenten die een fors aandeel hebben in de woningbouwopgave.
		7	Veel bestaande bedrijventerreinen worden getransformeerd tot gemengde woonwerklocaties. Het behouden van voldoende gezoneerde bedrijventerreinen zoals waarderpolder Haarlem Business park is belangrijk om voldoende ruimte voor bedrijvigheid te blijven bieden. Het versterken van de economische samenwerking aan de westflank van de MRA (Zuid-Kennemerland, IJmond, Haarlemmermeer) is belangrijk en biedt kansen, Zuid-Kennemerland is meer dan fijne woon-, leef- en bezoekersregio.	Deze reactie onderschrijft de met het Verstedelijkingsconcept ingeslagen koers. We waarderen deze ondersteuning.
		8	Het abstractieniveau van de verstedelijkingsstrategie en de hieruit voortvloeiende afspraken met Rijk en regio is hoog. De genoemde thema's en opgaven vragen om een degelijke uitwerking in programma's en projecten. Wij blijven graag betrokken bij deze uitwerking.	Ook de MRA wil de Bloemendaalse raad, net als de andere raden en Staten graag betrokken houden bij het vervolg. In het proces tot de vaststelling van het verstedelijkingsconcept door raden en Staten zal aandacht worden besteed aan het informeren en betrokken houden van raden en Staten. Voor de verdere uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie wordt de komende maanden een voorstel uitgewerkt voor de samenwerking met het Rijk. Voor de hand ligt dat hierin, net als tot nu toe, een grote rol is weggelegd voor MRA Platform Ruimte. MRA-bestuurders kunnen hierin, met ruggenspraak van hun raden, de belangen van de deelregio naar voren brengen. Daarnaast zullen raden en Staten geïnformeerd worden over de voortgang en verdere uitwerking van de verstedelijkingsstrategie en zullen belangrijke besluiten aan hen worden voorgelegd.
3c	Gemeente Zandvoort	1	De Zandvoortse raad is in beginsel positief over de rijk-regio samenwerking in de Verstedelijkingsstrategie. Wel is de raad kritisch op de (wederom) korte reactietermijn die vanuit het MRA-bureau geboden wordt voor de bestuurlijke behandeling. Graag een volgende keer een realistisch tijdspad aanhouden.	Conform het convenant Versterken Samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam (2016) is de reactietermijn van 8 weken gehanteerd.
		2	Het concept van de polycentrische metropool sluit goed aan op de waarde die de afzonderlijke deelregio's hebben voor de MRA. Er komen de komende decennia complexe ontwikkelingen op ons af en het is goed dat erop regionale schaal, samen met het Rijk, integraal nagedacht wordt over de ruimtelijke consequenties hiervan.	De constatering dat de lijn in het Verstedelijkingsconcept MRA goed aansluit op uw inzet, sterkt ons in de opzet en uitwerking van het Verstedelijkingsconcept MRA. Van deze constatering is met waardering kennis genomen.
		3	De raad vraagt meer aandacht voor de uitwerking van de economische functie. De onderbouwing van de spreiding van werkgelegenheid over de regio is nog mager. De economische en toeristische ambitie van Zandvoort is steviger dan nu in het Verstedelijkingsconcept staat verwoord. Voor Zuid-Kennemerland en in het bijzonder voor Zandvoort is recreatie en toerisme een hele belangrijke economische pijler. Dit verdient in de Verstedelijkingsstrategie meer aandacht. Zandvoort heeft de ambitie om als dé badplaats van de MRA "werken aan zee" te stimuleren als onderscheidend werkmilieu in de MRA. Deze ontwikkeling hangt sterk samen met de aanwezigheid van het station. Graag zou Zandvoort ook zien dat voor de knooppuntontwikkeling naar de stationsomgeving van Zandvoort wordt gekeken. De omgeving van het station	Mede naar aanleiding van deze inbreng van de gemeenteraad van Zandvoort zijn in Versie 3 van het verstedelijkingsconcept de economische profielen van de verschillende deelgebieden van de MRA aangescherpt. Deels bij de algemene teksten van het verstedelijkingsconcept, deels bij de gebiedsspecifieke beschrijvingen. Ten aanzien van de ambitie in te zetten op spreiding van de werkgelegenheidsgroei is de inschatting dat 10% daarvan door de overheid beïnvloedbaar is. Om de spreiding te bewerkstelligen, wordt ingezet op ontwikkeling van de stadsharten – d.w.z. gemengde stedelijke milieus rond ov-knooppunten – van de gemeenten die een fors aandeel hebben in de woningbouwopgave.

			Zandvoort aan Zee met het Entreegebied en Badhuisplein biedt kansen voor het toevoegen van werk- en commerciële functies. Hier wordt de uitstraling van Zandvoort de komende jaren fors verbeterd. Het belang van recreatie wordt de komende jaren steeds groter. Voor Zandvoort is naast de kustrecreatie ook de natuurrecreatie van belang. Om in de toenemende recreatieve en toeristische vraag in de MRA te kunnen voorzien gaat Zandvoort graag regionaal het gesprek aan over de ontwikkeling van meer jaarrond voorzieningen aan de kust.	
		4	Een ander belangrijk punt dat onvoldoende in het Verstedelijkingsconcept naar voren komt is de bereikbaarheid van de kust voor alle modaliteiten. Deze modaliteiten zijn gelijkwaardig en de auto blijft ook in komende jaren belangrijk voor een goede bereikbaarheid; investeringen in infrastructuur kunnen niet achterwege blijven. Eén van de maatregelen die leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid van de kust is de aanleg van de verbinding A208-A9 (de zogenaamde "Velserverbinding").	De gemeenteraad van Zandvoort wijst op het belang van de zogeheten Velserverbinding voor de bereikbaarheid. De Velserverbinding is eerder onderzocht, waarbij nut en noodzaak onvoldoende zijn aangetoond. Daarom is deze verbinding niet in de Verstedelijkingsstrategie opgenomen.
		5	Uitbreiding van het Nationaal Park is een goede zaak, maar mag er niet toe leiden dat aan de kust de ruimte voor economische en toeristische ontwikkeling verder ingeperkt wordt.	Het plan voor uitbreiding van Nationaal Park Zuid-Kennemerland zal worden uitgewerkt in samenspraak met betrokken gemeenten, waaronder Zandvoort. Deze gemeenten hebben ook een rol in de uiteindelijke besluitvorming over uitbreiding.
		6	Het is een goede zaak dat, in het licht van de klimaatveranderingen, de noodzaak tot versterking van de kustverdediging wordt onderzocht. Zandvoort wil graag met het rijk en de regio verkennen wat dit kan betekenen voor Zandvoort en de ontwikkeling van de boulevardzone.	Dit onderzoek vindt plaats binnen het deltaprogramma voor Nederland. Hierin wordt de kustverdediging in zijn totaliteit beschouwd en gezocht naar mogelijke oplossingen: https://www.deltaprogramma.nl/deltaprogramma/kennisontwikkeling/zeespiegelstijging
4	Deelregio Gooi en Vechtstreek	1	De raden realiseren zich dat het traject van de Verstedelijkingsstrategie MRA van groot belang is voor het agenderen van agendapunten waarop de samenwerking met het Rijk de komende jaren essentieel is. De afstemming op MRA schaal is daar een belangrijk (lobby) middel voor, mede doordat het Rijk zelf de keuze heeft gemaakt via verstedelijkingsconcepten tot prioriteringen van Rijks inzet te komen. We pleiten voor een zo nauw mogelijke betrokkenheid van de raden en Staten in dit proces. Graag zien we deze democratische legitimiteit ook in het vervolgtraject voldoende geborgd. We vinden de timing van het vaststellen van het verstedelijkingsconcept begin 2022 zo vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen onhandig gepland. Dit had of veel eerder of juist over de verkiezingen heen getild moeten worden.	We onderschrijven het grote belang om de raden en Staten aangehaakt te houden om zo draagvlak, commitment en democratische legitimatie te borgen. Mede naar aanleiding van de reactie van de Gooi en Vechtstreek zal daarom een extra processtap worden ingebouwd voor bespreking van versie 3 in de raden en Staten, voordat tot besluitvorming tussen Rijk en regio zal worden overgegaan. Deze stap is voorzien in de periode november 2021-januari 2022, de exacte planning voor het vaststellen van het verstedelijkingsconcept door raden en Staten wordt voorgelegd aan de Stuurgroep. Het signaal van de regio Gooi en Vechtstreek over de timing in relatie tot de raadsverkiezingen zal daarbij kenbaar gemaakt worden.
		2	Wij vinden het een positieve ontwikkeling dat gezamenlijk met het Rijk wordt gewerkt aan de opgaven in het gebied. Als metropool kunnen we een belangrijke bijdrage leveren aan de doelstellingen van de Nationale Omgevingsvisie, zowel op stedelijke als landschappelijke ontwikkeling. Inzet van het Rijk is	In Versie 3 zijn de belangrijkste opgaven in de gebieden en op de verschillende thema's benoemd, waarbij er minder nadruk ligt op het onderscheid tussen Rijk-regio opgaven en regio-opgaven. Op basis van het Verstedelijkingsconcept maken Rijk en regio afspraken om samen te werken aan de ontwikkeling van de regio. In het geval er in de toekomst

			echter ook onmisbaar voor realisatie van deze doelen. Zeker in het licht van de druk die al bij gemeenten aanwezig is door decentralisatie van diverse taken. Daarom willen wij als aandachtspunt meegeven goed te letten op onderwerpen waarop in het verstedelijkingsconcept wordt aangegeven dat dit wel of juist geen Rijk-regio opgave zou zijn. Een belangrijk voorbeeld is de urgentie voor meer Rijksinzet voor landschap. Hier komen wij verder in deze brief op terug.	Rijksmiddelen voor landschap beschikbaar komen, kunnen mogelijk afspraken gemaakt worden over Rijk-regio samenwerking op dat thema.
		3	Wij zijn voorstander van het uitwerken van een polycentrisch model. Een sterke metropool heeft baat bij zowel een kernstad als een krachtige regio met kernen daaromheen. Dat draagt bij aan zowel de leef kwaliteit in Amsterdam, onze regio Gooi en Vechtstreek als ook van de andere gebieden in de metropool. Het versterken van de identiteit van de verschillende gebieden in de metropool complementair aan elkaar helpt om samen de hele metropoolregio te versterken. Het is dan ook sterk en logisch dat in het stuk de aandacht goed verdeeld is over de verschillende deelgebieden die onze metropool beslaat, o.a. via de uitwerking van verschillende integraal uit te werken gebieden. Als Gooi en Vechtstreek dragen wij bij aan de gehele metropool. We hebben een aantrekkelijk woon- en werkgebied in de metropool met hoge natuur- en recreatieve waarde en een sterk economisch profiel. De regio ontwikkelt zich steeds verder, zoals langs de Gooicorridor en HOV-lijnen (zie het recent gesloten woonakkoord met de provincie) en het landschap (bijvoorbeeld het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen).	De constatering dat de lijn in het Verstedelijkingsconcept MRA goed aansluit op uw inzet, sterkt ons in de opzet van het Verstedelijkingsconcept MRA. Van deze constatering is met waardering kennis genomen.
		4	Doel van de verstedelijkingsstrategie is dat 'in internationaal perspectief de regio zich niet alleen moet (blijven) onderscheiden door economische groeimogelijkheden, maar ook door de goed opgeleide beroepsbevolking, het sociaal evenwicht en de hoge kwaliteit van de leefomgeving'. Het onderdeel sociaal evenwicht of ook wel de inclusiviteit van de regio is misschien wel de lastigste en moeilijkste, maar tegelijk ook de meest essentiële opgave voor de komende jaren. Meer nog dan in de afgelopen periode zal deze pijler, die o.a. vorm en inhoud moet krijgen onder de paraplu van bereikbare steden, de komende tijd volop ontwikkeld moeten worden. Zo kunnen bijvoorbeeld niet alleen voldoende, maar ook voldoende betaalbare woningen op goed bereikbare plekken voor voldoende praktijkgeschoolde werknemers, de toekomstige welvaart en welzijn in onze regio borgen. Dit onderdeel zou nog verder uitgewerkt moeten worden in het verstedelijkingsconcept.	Het verstedelijkingsconcept is mede naar aanleiding van deze reactie van de deelregio Gooi- en Vechtstreek aangepast. In Versie 3 zijn de handelingsperspectieven op de sociaal-maatschappelijke verstedelijkingsopgaven daartoe verder uitgewerkt. In de latere uitwerking en uitvoering van de verstedelijkingsstrategie zal hier verder invulling aan worden gegeven. Verder zijn ook in Woondeal tussen Rijk en Regio afspraken gemaakt over de inzet voor voldoende betaalbare woningen. Binnen het traject Bereikbare Steden worden voorts per stadshart integrale gebiedsplannen opgesteld. Betaalbaar wonen zal hier ook een thema in zijn.
		5	Wij zijn voorstander van het uitwerken van een polycentrisch model met sterke deelgebieden die economisch complementair zijn aan elkaar. Het genoemde en al bestaande economisch profiel van Media, ICT, zorg en vrijetijdseconomie voor onze regio is sterk. Versterken van het economisch profiel Gooi en Vechtstreek op media met het perspectief van een AI-campus is	In Versie 3 van het verstedelijkingsconcept zijn de economische profielen van de verschillende deelgebieden van de MRA aangescherpt. Deels bij de algemene teksten van het verstedelijkingsconcept, deels bij de gebiedsspecifieke beschrijvingen. De kwalitatieve beschrijving van het economisch profiel van Gooi en Vechtstreek en ambities voor de toekomst zijn hierin meegenomen. Als het gaat om Rijksbetrokkenheid bij lokale/regionale

			een belangrijke ontwikkeling dat wet degelijk ook inzet en betrokkenheid van het Rijk vraagt en wij dan ook graag zo zien terugkomen op p.71. Doel is het verder benutten, versterken en verbreden van het bestaande ecosysteem door cross-sectorale vervlechting met ICT, CI en Tech (AI, AR, VR en Gaming), en toepassen vaardigheden in het ecosysteem voor maatschappelijke uitdagingen in bijv. zorg, onderwijs en het verrijken van de mediawijsheid van de Nederlandse bevolking. Het waardevolle landschap is een stevige pijler onder vestigingsvoorwaarden van werkgelegenheid. Ondanks beperkte ruimte in onze regio door het waardevolle landschap is er zeker plaats voor meer werkgelegenheid. Een goede woon-werkbalans en versterkte focus op behoud van praktijkgeschoold werk is relevant voor behoud en versterking van de leefbaarheid.....(p.8 reactie) Wat betreft de opgave van de ontwikkeling van een AI-Campus wordt dit in het verstedelijkingsconcept als regionale opgave gezien. Dat klopt grotendeels, echter wordt ook urgentie van betrokkenheid van de ministeries van BZK en OCW op onderdelen gezien.	economische ontwikkeling, dan zitten hier voorwaarden aan: de opgave moet van nationaal belang zijn, grote urgentie kennen en niet zonder Rijksinzet kunnen.
		6	Een aanvullende opmerking over de kaart op p.26 (veerkrachtige, schone en inclusieve economie) wat betreft ontwikkelingen rondom knooppunten Hilversum en Hilversum Mediapark: Hoewel het bolletje overlappend op beide knooppunten staat lijkt de kaart te suggereren dat (geplande) economische ontwikkeling rondom station Hilversum wegvallen en alles zich concentreert rondom het Hilversum Mediapark. Dat klopt niet. Hoewel inderdaad kansen worden gezien voor veel banengroei rondom het Mediapark, zijn er ook ontwikkelingen en kansen voor werkgelegenheidsgroei rondom station Hilversum. Wij gaan er vanuit dat deze bollen nu samen zijn genomen en dit niet alleen gaat om ontwikkeling van Mediapark en zien in de volgende versie dit graag verduidelijkt terugkomen in de legenda of met aparte bollen op de kaart.	Het algemene kaartbeeld wordt aangepast op deze reactie van de Gooi- en Vechtstreek. Per deelgebied is in Versie 3 tevens een meer gedetailleerd kaartbeeld toegevoegd waarbij het onderscheid tussen Mediapark en station Hilversum duidelijker is.
		7	Het valt op dat de mobiliteitsoplossingen voortkomen uit het programma Samen bouwen aan Bereikbaarheid. Dit programma heeft echter niet exact dezelfde doelen en reikwijdte als de Verstedelijkingsstrategie. Ook zijn niet alle deelregio's direct vertegenwoordigd in de besluitvormende gremia in dit programma. Dit vraagt daarom extra aandacht bij de integratieslag.	Het Rijk-regio Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) bereidt de grote Rijk-regio-opgaven op het gebied van mobiliteit voor. Gooi en Vechtstreek is in dit programma vertegenwoordigd via de provincie Noord-Holland. Er wordt intensief afgestemd tussen de Verstedelijkingsstrategie en SBaB.
		8	De doorstroom op de A1, A27 en Gooicorridor is essentieel voor ontwikkelingen en de leefbaarheid in onze regio. We zien deze urgentie met inzet op knelpunten op de doorstroming op de A1 en Gooicorridor in de volgende versie graag nadrukkelijker terug. De A1 en Gooicorridor zijn van essentieel belang voor de verbindingen met andere metropolen en het oosten van NL. Onterecht is dat de A1 niet wordt genoemd in het	De beschrijving van de opgaven in het mobiliteitssysteem is in Versie 3 aangepast op het oplossen van knelpunten in de doorstroming A1, A27, Gooicorridor waar Gooi- en Vechtstreek op wijst.. Ook is de relatie van de opgave op de A1 met de Gooicorridor benoemd in de deelgebied-beschrijving. Het functioneren van de corridors in de MRA is onderdeel van het Multimodaaltoekomstbeeld dat binnen Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) wordt opgesteld, waarbij ook ontwikkelingen van buiten de MRA worden meegenomen.

			systeemvraagstuk mobiliteit en de fasering. Daarnaast is ook de Gooicorridor (trein) een belangrijke ader voor onze regio en een belangrijke verbinder met de regio Amersfoort en verder richting het Oosten. Versterking van de Gooicorridor kan een belangrijke bedrage leveren aan vermindering van NMCA knelpunt A1. De Gooicorridor moet daarom benoemd worden als Rijk-MRA opgave op p.71 en de tekst op p.52 moet hierop worden aangepast. Relevant is de afgesproken (BO MIRT 2020) vervolgstudie naar de gevolgen van besluitvorming OV SAAL voor de trajecten die reistijdverlies ondervinden en waar aanvullende maatregelen mogelijk en nodig zijn, zoals voor de verbinding Hilversum-Amsterdam CS. Voor A1 en Gooicorridor, de verbinding van Oost NL met de MRA, is het belangrijk de opgaven langs deze as bij elkaar op te tellen. De prognose tot 2040 is dat naast de 11.500 woningen en 115.000 banen in de Gooi en Vechtstreek, opgeteld nog eens 62.000 woningen en 367.000 arbeidsplaatsen extra aan deze corridor in de regio Amersfoort en Foodvalley en de Cleantechregio met de MRA worden verbonden. Daar komt bij dat met oog op toename van thuiswerken steeds meer mensen verder van hun werk verhuizen. Wij pleiten daarom voor een vervolg van het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam, zowel in maatregelen als nader onderzoek naar de langere termijn via een integraal MIRT-onderzoek A1 (multimodaal, incl Gooicorridor). + Moties gem. Laren en Gooise Meren met wens dat hierbij de ondergrondse variant wordt meegenomen, ihkv leefbaarheid en mogelijk te creëren nieuwbouwlocaties en verbindingen.	
		9	Daarnaast willen we aandacht vragen voor doorwerking op het onderliggend wegennet bij het Re-design van het wegennet, in relatie tot de belasting van de A9. Het effect op onderliggend wegennet moet breder worden onderzocht dan nu onder het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid wordt gedaan. Effecten kunnen ook verderop op het wegennet doorwerking hebben. Om dit uit te kunnen sluiten of beter rekening mee te houden pleiten we ervoor ook hier de N201 en N236 in mee te nemen. Wij willen negatieve effecten voor de leefbaarheid of natuurwaarden voorkomen, zoals in Wijdemeren en Hilversum, waar de N201 door de stad aansluiting vindt op de A27/A1, of langs de N236.	In Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) wordt het herontwerp van het wegennet onderzocht in het traject Multimodaal toekomstbeeld. Daarbij wordt, naast naar effecten elders in het hoofdwegennet, ook gekeken naar effect op het onderliggend wegennet van N-wegen. Bij een mogelijke verdere uitwerking komen thema's als leefbaarheid en natuurwaarden nadrukkelijk ook aan bod.
		10	Verder missen wij in het verstedelijkingsconcept op de kaart in het hoofdstuk mobiliteit de gewenste HOV route Gooi-Amsterdam Zuid (via Muiden P+R). Het inpassen van ruimte voor haltering op Amsterdam Zuid is hiervoor van belang. Zeker met de keuze voor Amsterdam Autoluw is dit een belangrijke aanvullende kansrijke verbinding. Daarnaast is doorontwikkeling van de HOV-verbinding tussen Almere, Gooi en Utrecht langs de A27 een kans.	Dit betreft een buslijn (321) die op dit moment al rijdt hij als spitslijn (221). Met de Vervoerregio Amsterdam is besproken dat de uiteindelijke route van de bus langs het busstation bij Zuid zal zijn. Hier is momenteel nog geen ruimte voor en tijdens de verbouwing ook niet. Er zijn op dit moment daarvoor een aantal tijdelijke haltes aangelegd. Sinds augustus rijdt lijn 200 van Huizen busstation naar Utrecht Science Park. Op halte Blaricum Carpoolplaats kan op dit moment overgestapt worden van lijn 326 uit Almere naar lijn 200. Er zijn bij de provincie Noord-Holland op dit moment geen plannen om daar iets op aan te

				passen. Wel staat de doorontwikkeling van de HOV-verbinding tussen Almere, Gooi en Utrecht langs de A27 opgenomen in het OV Toekomstbeeld.
		11	Tot slot een opmerking over kaartbeeld mobiliteit op p.22. Hier is Naarden-Bussum onterecht niet als halte gemarkeerd. Dit zien wij graag juist opgenomen in de volgende versie van het verstedelijkingsconcept.	Het kaartbeeld is op deze reactie aangepast.
		12	Landschap en recreatie is niet alleen een tegenhanger van verstedelijking, ook een zeer belangrijke randvoorwaarde voor verstedelijking als we dat inderdaad op een manier willen doen die bijdraagt aan de leefbaarheid. En leefbaarheid is immers een belangrijk uitgangspunt van het verstedelijkingsconcept. Wij kunnen ons goed vinden in het voorstel op p.36. Behoud van waardevolle cultuurlandschappen in onze regio, maar ook de gehele MRA is een urgente opgave. Daar zou ook het Rijk zich meer aan moeten committeren. Op dit moment ontbreekt een adequaat wettelijk en financieel kader voor beheer van recreatieve voorzieningen, waardoor feitelijk dit vraagstuk vooral bij gemeenten en terreinbeheerders landt. We willen het belang benadrukken om het Rijk vanuit de MRA om hun verantwoordelijkheid hierin te wijzen en vragen aan het Rijk een structurele financiële bijdrage hieraan te gaan leveren.	Het ministerie van OC&W wil dat iedereen cultuur kan beleven. Het stelt ook middelen beschikbaar voor behoud van waardevol cultuurlandschap, bijvoorbeeld via de erfgoeddeal. Het beheer van recreatieve voorzieningen valt in de huidige verdeling van taken niet onder Rijksverantwoordelijkheid, daarom is er hiervoor geen Rijksbudget beschikbaar. Indien er door het beheer aan Rijksdoelen bij wordt gedragen kan er mogelijk aansluiting worden gezocht bij bijbehorende Rijksinstrumenten. Volledig in lijn met deze suggestie van regio Gooi en Vechtstreek willen we vanuit de VS MRA de situatie m.b.t. de beheertekorten in kaart brengen om te agenderen bij het nieuwe kabinet en aan te sturen op het gezamenlijk oplossen ervan.
		13	We zijn tevreden over de aandacht die het onderwerp water krijgt in het verstedelijkingsconcept. Dat is immers een belangrijke randvoorwaarde voor verdere verstedelijking, leefbaarheid en natuurwaarden. Wij dragen graag bij aan het voorgenomen Rijk-regio onderzoek naar een waterrobuuste inrichting van Gooi en Vechtstreek en de tijdelijke waterbufferlocaties. Op pagina 40/41 worden de benodigde acties benoemd voor een water robuuste inrichting en klimaatadaptatie. Graag vragen wij daar in het bijzonder de aandacht voor drinkwater, waarvan de noodzaak om voldoende te hebben evident is. Daarnaast speelt hier in het bijzonder de integratieslag met de gebieden, dit wordt ook onderkend. Ook kan de keuze voor een gebied consequenties hebben voor een ander (zoals het Oer IJ en het Amsterdam Rijnkanaal qua waterberging of het IJmeer en onze drinkwaterwinning). Mocht het noodzakelijk zijn dat er ruimte gevonden moet worden in onze regio dan zullen we meedenken wat een meest geschikte plek is. Daarbij dient dan wel gezocht te worden naar passende oplossingen voor de huidige functies in dat gebied. Als lokale overheden hebben wij hier uiteraard een belangrijke stem in....(p9 reactie inz Noordzeekanaalgebied) De keuzevraagstukken die ons gebied wel indirect raakt is de keuze voor waterbuffering in het Oer IJ. Keuze hierop beïnvloedt de noodzaak van een tijdelijke piekwaterberging in de Vechtstreek. Wij zijn niet tegen een tijdelijke waterberging in het Oer IJ en zien de noodzaak de mogelijkheden daar eerst goed te	We waarderen de ondersteuning van de Gooi en Vechtstreek voor de aandacht in het verstedelijkingsconcept voor het onderwerp water. In Versie 3 is een verdere integratieslag uitgevoerd als het gaat om de verbinding van de wateropgave met andere opgaven. In de uitwerking van het onderzoek naar een waterrobuuste inrichting van Gooi en Vechtstreek en klimaatadaptatie kunnen de benoemde aandachtspunten een plek krijgen, waarbij uiteraard een rol is voor de betrokken gemeenten.

			onderzoeken. Tevens zullen we niet weglopen voor verantwoordelijkheid voor het zoeken naar een piekwaterberging in de Vechtstreek, waar nodig. Echter dient wel rekening te worden gehouden met beïnvloeding op aanwezige functies en dienen de gemeenten waar gezocht wordt vanaf het begin nauw aangehaakt te worden in het traject.	
		14	Wij kunnen ons goed vinden in het belang dat het ecologisch systeem goed op orde is. Wij leveren hier als gebied een belangrijke bijdrage aan met een grote hoeveelheid waardevolle natuur. Specifieke opmerking in deze betreft ecologische verbindingen. Dit is een cruciaal onderdeel voor het functioneren van het Nederlandse Natuurnetwerk. Er wordt gesproken over zones, maar daarnaast zijn concrete maatregelen voor ontsnippering minstens zo van belang, zeker als de hoeveelheid infrastructuur toeneemt of verbreed. Deze verbindingen zijn ook niet zo helder aangewezen als het stuk suggereert. In Noord-Holland zijn deze wel met een lijn in de verordening aangeduid, maar hier zit geen aangewezen (wettelijke) taak voor realisatie aan vast en het is dus geen gegeven dat deze er ook komen. Voorbeeld is de verbinding tussen de oostkant van het Gooi en Flevoland langs de A27. Er is en wordt ook veel geïnvesteerd om tussen het Naardermeer en het IJmeer de barrières door wegen te doorbreken voor de natuurverbinding 'Waterlandtak'. Verder is de verbinding tussen de Vechtstreek (inclusief Diemerscheg) en Waterland erg kwetsbaar, deze missen wij expliciet benoemd....(p.8 reactie) Hierboven hebben wij al het belang van ecologische verbindingen benoemd. Dit speelt zeker in onze regio, waar bijvoorbeeld de verbinding tussen alle heidegebieden afhangt van een ecoduct over de A1. Er is ook een sterke afhankelijkheid van de natte natuur in de Vechtstreek met de droge natuur op de Heuvelrug door het watersysteem. Hierbij kan worden verwezen naar het onderzoek naar dit systeem.	In de provinciale verordening zijn de maatregelen om ecologische barrières te slechten benoemd. Het verstedelijkingsconcept gaat over de hoofdlijnen van inrichtingsvraagstukken en dit meer algemene karakter betekent dat zulke maatregelen daarin niet zijn opgenomen. In de uitwerking van het NOVI-gebied Groene Hart, de groene zones en de uitwerking van de integrale aanpak van het watersysteem komen deze wel concreet aan bod.
		15	Wat wij nog missen in het stuk is verbetering van Natura 2000 in tot verstedelijking. Zo wordt weinig gesproken over stikstof. Compensatie van stikstof kan een belangrijke showstopper worden voor de verstedelijkingsopgave, hier zou meer aandacht naar uit moeten gaan in het stuk. Dit geldt ook voor de Kaderrichtlijn water. Wij merken nu al dat beoogde (recreatieve) ontwikkeling stuit op de waterkwaliteit.	In lijn met deze inbreng is in Versie 3 meer expliciet aandacht besteed aan de stikstofproblematiek en de invloed ervan op de verstedelijkingsopgave. Voor wat betreft de Kaderrichtlijn water en de waterkwaliteit is al afdoende aandacht in het verstedelijkingsconcept, zowel in relatie tot het watersysteem als tot ecologie.
		16	Daarnaast missen wij voldoende aandacht voor behoud van de leefbaarheid in bestaande kleinere kernen. Inzet op bereikbaarheid (OV, fiets, waar nodig uitbreiding P+R bij OV knooppunten) van deze kleinere kernen naar de regiokernen en (H)OV knooppunten is een gezamenlijke opgave die volgt op de keuze voor met name verstedelijken rondom de regiokernen en overstap op deze OV knooppunten. Ook moet meer aandacht uitgaan naar het op peil kunnen houden van voorzieningen en	Mede naar aanleiding van deze reactie wordt Versie 3 in de tekst expliciet aandacht besteed aan de leefbaarheid in kleine kernen. Vanuit de Provincie Noord-Holland is er inzet op het versterken van de leefbaarheid van kleine kernen, zoals door het tegengaan van winkelleegstand. Ook werkt de provincie aan het versterken van het HOV. De MRA werkt daarnaast met het programma Metropolitane fietsroutes ook in het Gooi aan het verbeteren van de fietsbereikbaarheid.

			de leefbaarheid in deze kernen. Verdere uitwerking, mede in het licht van voorgaande alinea, verdient de paragraaf over een sociaal sterke metropool.	
		17	Wat in het stuk gemist wordt is het goed verder kijken over de MRA grenzen heen. De MRA is in verbinding met Utrecht, Zuid-Holland, Noord-Holland Noord. De afstemming en verbinding met deze regio's komt weinig terug. Aanvullend op eerdere opmerkingen in deze brief van benodigde aandacht voor verbinding met buiten de MRA (zoals dit ook geldt voor de A1 corridor en Gooicorridor (trein), is dat daarbij juist afstemming goed gezocht moet worden. De verstedelijkingsstrategie MRA komt volgend jaar samen met die van Utrecht in landsdeel NW Nederland. Laat in de verstedelijkingsstrategie het belang van deze corridors sterker terugkomen en zo goed samenvallen met de (gezamenlijke) opgaven van Utrecht. Van belang daar nu al goed op voor te sorteren in dit verstedelijkingsconcept en juiste prioritering aan te geven.	In Versie 3 is de relatie van de MRA met omliggende regio's meer uitgewerkt.
		18	Overigens vinden wij dat het relevant dat in het verstedelijkingsconcept de bodem als randvoorwaarde aan de orde wordt gesteld. Deze is randvoorwaardelijk voor veel ruimtelijk te maken keuzes, zoals verstedelijking, waterhuishouding en biodiversiteit.	In Versie 3 is de bodem en ondergrond meer expliciet benoemd als randvoorwaarde voor verstedelijking.
		19	Markermeer en IJmeer(kusten) behoren in veel opzichten tot de grote ruimtelijke kwaliteiten van de MRA. Dat wordt ook genoemd in het verstedelijkingsconcept (o.a. p. 67). Het verstedelijkingsconcept laat de grote druk in dit gebied zien. Wij willen in het bijzonder wijzen op de opstapeling van mogelijke ingrepen op dit waardevolle landschap, zoals een mogelijke 380kV leiding en een IJmeerverbinding. De noordelijke Vechtstreek en Diemerscheg zijn al sterk versnipperd en het landschap in dit Unescowerelderfgoed heeft zijn laadvermogen al aardig bereikt. Tegenstrijdig met wat later in de alinea staat: Als nut en noodzaak vaststaan kunnen tracévarianten worden uitgewerkt, al dan niet deels ondergronds. Wij zijn zeer tegen een bovengrondse IJmeerverbinding in het IJmeer. Wat ons betreft zou deze zeker ondergronds moeten worden aangelegd als belangrijke randvoorwaarde. Wij zijn ervan overtuigd dat je bij verstedelijking rond het IJmeer alleen het kwalitatieve ambitieniveau kunt waarmaken als dit niet ten koste gaat van de landschappelijke en ecologische kwaliteit van dit gebied.	Wij zijn het met u eens dat Markermeer en IJmeer(kusten) een stapeling kennen van opgaven en mogelijke ingrepen. De versterkt de noodzaak voor een integrale visie en samenhangende realisatie. Het onderzoek naar de mogelijke komst van een IJmeerverbinding en de ruimtelijke inpassing daarvan verloopt via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). Daarbij wordt gekeken naar alle relevante belangen.
		20	Verder valt op dat het ontwikkelen van de oevers van het Gooimeer gezien wordt als regionale opgave. Wij zien betrokkenheid van het Rijk hier echter ook van essentieel belang. Dit zou een Rijk-regio opgave moeten zijn. Een onderdeel is de waterplantenproblematiek die zowel de waterkwaliteit (Kaderrichtlijn water) als de mogelijkheid tot recreatie beïnvloeden aan beide zijden van het Gooimeer.	De tekst in Versie 3 is hierop aangepast en aangegeven is nu dat dit om een Rijk-regio opgave gaat. Er staan in dit gebied vanuit het Rijk in ieder geval maatregelen vanuit de Kaderrichtlijn Water geprogrammeerd.

			Behoud van de waarden van dit N2000 gebied is niet alleen een regionale opgave.	
		21	We erkennen het belang van Almere om te komen tot een eigen economisch profiel. Gezien wordt de urgentie dat het economisch te ontwikkelen profiel niet concurreert met andere profielen in de MRA.	Het is goed om te zien dat de achterliggende analyses breed worden gedeeld.. Binnen de MRA wordt met de regionale economische strategie uitgewerkt wat de huidige en kansrijke economische profielen van de deelgebieden binnen de MRA zijn en hoe die elkaar kunnen versterken. Deze profielen zijn overgenomen in de Verstedelijkingsstrategie.
		22	We zijn tevreden over de uitwerking van stadshart Hilversum in het stuk. Wat betreft dit hoofdstuk dat meer inzoomt op het gebied wordt gemist dat dat naast Hilversum er ook aandacht uitgaat naar de andere gemeenten in deze regio. Aanvullende opmerking is op zijn plaats dat naast Hilversum, dat zeker de grootste stempel drukt, ook de hele regio bijdraagt aan werkgelegenheid op het economisch profiel. Dit komt niet sterk tot uiting in de tekst (p70). Het klopt dat de meeste banengroei en woningbouw in Hilversum kan plaatsvinden, echter elders in de regio zijn ook veel kansen voor binnenstedelijke ontwikkelingen, m.n. rondom (H)OV knooppunten.	Naar aanleiding van deze reactie van de Gooi en Vechtstreek is de tekst in Versie 3 aangepast.
		23	Keuzes voor dit deel van de MRA zijn ruimtelijk gezien zeer complex. Afweging van lokale overheden uit dit gebied moeten zeer serieus genomen worden. De toekomst/doorontwikkeling van Tata aan de ene kant staat tegenover verhoogde druk bij extra woningen in Amsterdam westelijk Havengebied die de industrie verder de stad uit duwen. Urgent is dat naast aandacht voor economie en wonen ook de leefbaarheid voor bestaande bewoners in het Noordzeekanaalgebied zeer goed worden meegenomen in de afweging bij te maken keuzes.	In versie 3 is een paragraaf over leefkwaliteit en gezondheid opgenomen.
		24	Zuidflank: Het is positief dat met de ontwikkelingen rondom Amsterdam Oost/ Duivendrecht ook aanvullend ingezet wordt op het opvangen van de daarmee toenemende recreatiedruk en daarmee de druk in andere delen van onze metropoolregio (bijvoorbeeld Diemerscheg en Gooi en Vechtstreek) te verlichten	We zijn blij dat u de in uw brief geschetste ontwikkelingen onderschrijft.
		25	Aan de orde komt dat rond Schiphol in een integrale aanpak gekeken wordt naar de leefkwaliteit in het gebied dat onder de invloed van Schiphol ligt, waarin de ruimtelijk economische ontwikkelingen rond Schiphol en de ontwikkeling van Schiphol zelf (in samenhang met de Luchtvaartnota) in samenhang worden bekeken(p77). Wij willen benadrukken dat bij de verdere ontwikkeling van Schiphol en besluitvorming rondom de luchtvaartnota ook goed gekeken (blijft) worden naar bestaand stedelijk gebied ook verder in onze regio waaronder ook de Gooi en Vechtstreek waarover gevlogen wordt. Aanvullende verstedelijking onder de rook van Schiphol kan ook van invloed zijn op toekomstige vliegbewegingen. Deze mogen niet ten nadele gaan van andere gebieden in de metropoolregio waarvan het belang van de leefbaarheid in het kader van de geluidshinder goed moet worden meegenomen in de afwegingen.... (p9 reactie) Zoals al eerder in deze brief aangegeven vinden we de leefbaarheid van inwoners onder de	Een van de uitwerkingsopgaven van het Verstedelijkingsconcept is het uitwerken van een integrale gebiedsaanpak met als doel het verbeteren van de balans tussen leefkwaliteit in het invloedsgebied van Schiphol in de MRA met inzet op vermindering overlast en meer ruimte voor ruimtelijke ontwikkelingen. De wensen van de Gooi en Vechtstreek kunnen hierbij ingebracht worden. Daarnaast kunnen de gemeenten in de Gooi en Vechtstreek hun opstelling kenbaar maken bij de Bestuurlijke Regie Schiphol, het samenwerkingsverband van gemeenten en provincies in de Schipholregio.

			rook van Schiphol van belang. Zo ook iets verder van Schiphol vandaan waaronder in de Gooi en Vechtstreek. Wij zien Schiphol als een belangrijke motor van Nederland en de MRA. Aanvullend denken we dat verdere verstedelijking mogelijk moet zijn rondom Amsterdam om de bestaande druk en vraag daar deels op te kunnen vangen. Wel is het belangrijk dat hierdoor ook goed naar de belangen van al bestaand stedelijk gebied verder in de MRA waarover gevlogen wordt gekeken of daar de geluidshinder en daarmee de leefbaarheid niet achteruit gaat. Keuze om vliegen te beperken kan een optie zijn, of uit te wijken naar Lelystad Airport.	
		26	Wij begrijpen het belang van het bevorderen van autoluwe stad voor behoud en versterking van de leefbaarheid in Amsterdam. Meer aandacht zou moeten uitgaan in het verstedelijkingsconcept naar de consequenties voor de andere delen van de metropoolregio, waaronder Gooi en Vechtstreek, omdat dit zal leiden tot een waterbedeffect. Hiervoor hebben de gemeenten in de Gooi en Vechtstreek ook al aandacht gevraagd in de zienswijzereactie op de Omgevingsvisie van Amsterdam. Het wordt lastiger om met de auto locaties binnen Amsterdam te bereiken of er te kunnen parkeren. Om mensen eerder uit de auto op het OV te kunnen laten stappen zijn opvanglocaties nodig, zoals benodigde uitbreiding van P+R locaties bij OV knooppunten elders in de MRA. Keuzes voor opvanggebieden raken de gebieden rondom Amsterdam. Naast dat dit extra financiële middelen vereist die niet (alleen) door de gemeenten rondom Amsterdam zouden moeten worden betaald, is het ook urgent om in samenspraak met deze gebieden de plekken voor afvang van reizigers te maken. Wij vragen aandacht voor afstemming met Utrecht dat ook autoluwer wordt. Opvang in onze deelregio werkt beide kanten op naar zowel Amsterdam als Utrecht. Wij zien dat het autoluwer maken van Amsterdam ook kansen biedt voor versterking van gebruik van bestaande en nieuwe (H)OV verbindingen op de stad Amsterdam en het urgenter worden van aanleg van het snel- en doorfietsroutenetwerk.	In Versie 3 is meer aandacht besteed aan de consequenties van autoluw-beleid. Binnen de MRA wordt onder Platform Ruimte gewerkt aan verdere ontwikkeling van P+R-locaties, (H)OV-verbindingen en regionale (snel)fietsverbindingen. Waar sprake is van samenwerking met het Rijk, vindt afstemming plaats in Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB).
		27	Het is goed dat er al een eerste schets gemaakt wordt van een mogelijke fasering, zodat raads- en statenleden hier ook op kunnen reageren vooraf aan het BO MIRT dit najaar. Zeer positief zijn de raadsleden over de inzet op de integrale aanpak van de veenweidegebieden en van het watersysteem in Gooi en Vechtstreek en in de fasering dit te plaatsen om de komende jaren al verder vorm te geven, naast het verder werken aan de integrale systeemvisie ten behoeve van een klimaatrobuuste regio. Ook de inzet voor stadsharten verspreid over de MRA tot 2030 (en verder) zien wij positief en sluit goed aan bij het daadwerkelijk uitvoeren van het polycentrisch model. Wij begrijpen de keuze voor inzet voor de Noord-Zuidlijn en ontwikkeling van Zuidasdok, wat effecten heeft op het gehele OV en spoorsysteem en daar profiteert iedereen in de regio (en	De fasering in Versie 3 omvat de ideale fasering van ontwikkelingen in de regio. De komende maanden wordt deze verder aangescherpt op basis van onderzoek en mede op basis van samenwerking tussen de programma's MRA Verstedelijkingsstrategie en Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Het onderzoek naar de mogelijke komst van een IJmeerverbinding en de ruimtelijke inpassing daarvan verloopt via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). De uitkomsten worden meegenomen in de fasering van stedelijke ontwikkelingen in de MRA.

			zelfs landelijk) van mee. Wel zien we dat, althans bij mobiliteit, het ingezette polycentrisch model minder goed uit de verf komt en in prioritering de aders naar en van de deelregio's niet goed aan bod komen. Waar we van schrikken is dat bij de fasering de A1 totaal niet genoemd wordt. Meer inzet voor de A1 is zeer op zijn plaats. We willen de inzet te komen tot uitvoering van een MIRT onderzoek A1 (multimodaal) opgenomen zien in de fasering tot 2030. Wat betreft fasering voor een mogelijke IJmeerverbinding is het noodzakelijk dat bij eerdere verstedelijking er versneld de nodige maatregelen worden getrokken in het mobiliteitssysteem in de tussentijd, waarbij de bereikbaarheid van de Gooi en Vechtstreek geen nadeel mag ondervinden. Daarnaast moet het ook niet zijn dat de wens om een IJmeerverbinding versneld aan te leggen ertoe leidt dat het een bovengrondse verbinding wordt. Behoud van de kwaliteiten van het IJmeer mogen niet ondergesneeuwd worden.	
		28	Voor de keuze van het tracé van het 380 kV-netwerk dient goed te worden meegewogen dat verrommeling in waardevolle natuur en landschappen zoveel mogelijk wordt voorkomen. Kijk waar het niet mogelijk is dit uit de weg te gaan en waar mogelijk een tracé deels ondergronds kan lopen. Ook moet worden gerealiseerd dat een 380 kV lijn andere ontwikkelingen beperkt.	Momenteel wordt in het Programma Energiehoofdstructuur onderzoek gedaan naar de behoefte aan uitbreiding van het 380kV-net. Bij uiteindelijke uitbreiding worden voor tracékeuzes verschillende belangen, zoals de genoemde, afgewogen. In het kader van de Verstedelijkingsstrategie hebben Rijk en regio afgesproken intensiever samen te werken ten behoeve van een integrale besluitvorming op nationaal en regionaal niveau over ruimtelijke en economische ontwikkeling aan de ene kant en een robuust en duurzaam hybride energiesysteem aan de andere kant. Op basis van verder onderzoek zijn de 4 abstracte scenario's over de toekomstige energiesystemen vervangen. Door middel van regionale scenario's, gebaseerd op de nationale scenario's van de netbeheerders (II3050) en verrijkt met lokale informatie, zijn ruimtelijke gevolgen inzichtelijk gemaakt. Daarbij is gekeken naar de koppeling tussen verstedelijking, zowel op toevoeging woningbouw als industrie en datacenters. Uit de scenario's is een aantal onmisbare elementen gedestilleerd die hoe dan ook noodzakelijk zijn om ook in de toekomst een robuust energienetwerk te hebben in de MRA en in Nederland: no-regret maatregelen. Verder wordt gekeken naar de mogelijkheden tot het plaatsen van lokale (wijk) opslag voor elektriciteit om het netwerk te ontlasten. Wanneer elektriciteit lokaal (voor een korte tijd) wordt opgeslagen in batterijen, kan dit zorgen voor een ontlasting van het elektriciteitsnetwerk. Deze en meer elementen zijn opgenomen in hoofdstuk 3.3, systemen van de toekomst. In de komende jaren moet gekoppeld aan de discussie over regionale en landelijke hoofdstructuur voor energie besloten worden welke invulling gekozen wordt
		29	Vooraf aan definitieve keuze voor de voorkeurslocatie van een vierde hyperconnectiviteitscluster bij Almere/Zeewolde dient te worden bekeken wat dit vraagt aan benodigd water voor koeling en welke effecten dat heeft voor benodigd water in het Gooimeer of IJmeer. Daarnaast benadrukken we dat een hyperconnectiviteitscluster een nationaal belang is, waardoor afwegingen voor het plaatsen elders buiten de MRA ook een optie kan zijn. Verder zouden investeringen ook vanuit het Rijk moeten komen.	Momenteel wordt voor de eventuele vestiging van een vierde hyperconnectiviteitscluster bij Almere-Zeewolde een inpassingsonderzoek uitgevoerd, waar de behoefte aan water voor koeling en de consequenties daarvan ook aan bod komen. Ook financiering is onderdeel van dit onderzoek. Het Rijk laat de inpassing van datacenters, ook hyperconnectiviteitsclusters, conform de NOVI aan de regio en speelt alleen een faciliterende rol waar dat nodig is. Rijksinvesteringen zijn daarmee ook niet te verwachten.
		30	Tenslotte, en dat geldt voor ieder keuzevraagstuk, hechten wij zeer aan de Unescostatus van de Stelling van Amsterdam (en hopelijk binnenkort Nieuwe Hollandse Waterlinie). Behoud van	Deze reactie onderschrijft het Verstedelijkingsconcept, waarin behoud van erfgoedwaarden, waaronder UNESCO-status, reeds zijn opgenomen. En we zijn natuurlijk met Gooi en Vechtstreek verheugd dat Nieuwe Hollandse Waterlinie inderdaad de Unescostatus heeft verkregen.

			deze status is wat ons betreft randvoorwaarde en ontwikkelingen dienen zich daartoe te verhouden.	
		31	Reactie Gemeente Hilversum: In het verstedelijkingsconcept hebben wij een aantal foutieve kaartbeelden geconstateerd: • Pagina 22: hier staat onterecht een rode bol geprojecteerd op Hilversum Noord. Zulke plannen heeft de gemeente Hilversum niet. • Pagina 26: de `stadshartontwikkeling' is ingetekend bij het verkeerde station (Mediapark). Dit moeten de stations Hilversum en Sportpark zijn. • Pagina 37: de Utrechtse Heuvelrug mist als waardevol landschap. Met name over de eerste twee genoemde kaartbeelden zijn wij buitengewoon ontstemd, omdat zij de politieke realiteit in Hilversum niet lijken te erkennen. In het afgelopen jaar is de MRA bestuurlijk en ambtelijk meermaals op deze fouten gewezen. Wij zijn zeer teleurgesteld dat deze fouten niet gerepareerd zijn en onze gemeenteraad opnieuw met een document is geconfronteerd dat het een bestaand sentiment dat `de MRA-organisatie zaken doordrukt' lijkt te bevestigen. Het niet herstellen van zulke fouten is schadelijk voor het vertrouwen in de bovenregionale samenwerking. De gemeenteraad heeft duidelijk uitgesproken dat als deze fouten niet worden hersteld, de gemeenteraad van Hilversum in 2022 in geen geval zal instemmen met de uiteindelijke verstedelijkingsstrategie MRA. Met andere woorden: herstel van deze fouten is een noodzakelijke voorwaarde om in 2022 vaststelling van de uiteindelijke verstedelijkingsstrategie MRA te willen overwegen.	We betreuren het zeer dat door de door de gemeente Hilversum genoemde fouten een beeld van 'doordrukken' is ontstaan, want dat is beslist niet onze werkwijze of intentie. In Versie 3 zijn de fouten in het kaartbeeld nu volledig hersteld.
		32	Reactie gemeente Hilversum • Te constateren dat het verstedelijkingsconcept de bestaande ambities, beleid en projecten van Hilversum en Gooi en Vechtstreek in de teksten en verbeelding `verstedelijkingsconcept 2050' op pagina 16 op een juiste manier weergeeft. • Op korte termijn meer helderheid te geven hoe de investeringsstrategie er uit kan zien. • Dat een zienswijzeprocedure voor gemeenteraden en Provinciale Staten nodig is voor de fasering en investeringsstrategie en deze zienswijzeprocedure voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2022 of te ronden. • Dat er voldoende tijd moet worden ingeruimd in het besluitvormingsproces na het BO MIRT van 25 november 2021 voor regionale onderlinge afstemming op het niveau van gemeenteraden, voor een toets aan de opbrengst van fase 2 (denkrichtingen) van het proces van de Omgevingsvisie en dat daarvoor naar onze inschatting een kwartaal extra voor nodig is.	De investeringsstrategie werkt verschillende financieringsmogelijkheden voor de benoemde opgaven uit en bestaat daarnaast uit een investeringsagenda die in samenhang met de fasering op regelmatige basis wordt geactualiseerd. In het vigerende convenant 'Versterken Samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam' (2016) is afgesproken dat raden en Staten worden geconsulteerd over regionale afspraken, in ieder geval over de MRA Agenda, het werkplan, de begroting en wijzigingen aan het convenant. Daarnaast leggen "de vertegenwoordigers van deelnemers betrokken bij de uitvoering van het convenant aan het eigen college en het vertegenwoordigend orgaan verantwoording af over de door hen in het kader van de MRA gemaakte afspraken. Zij geven daartoe op verzoek van het college of het vertegenwoordigend orgaan alle informatie die zij nodig achten voor de uitoefening van hun taak." De Verstedelijkingsstrategie is niet expliciet benoemd in het convenant. Voor de Verstedelijkingsstrategie is besloten tot een ronde wensen en opvattingen op het verstedelijkingsconcept, aangezien dat raakt aan de gemeentelijke/provinciale omgevingsvisies. De fasering en de investeringsagenda betreffen de onderdelen van de verstedelijkingsstrategie gericht op uitvoering, waarbij sprake is van bovenlokale belangenafwegingen. Eventuele onderhandelingen hierover in regionaal verband zullen plaats moeten vinden via de bestuurlijke platforms van de MRA. De wens het proces van de verstedelijkingsstrategie af te stemmen de eigen Omgevingsvisie is begrijpelijk. Het regionale proces kan echter niet wachten op lokale beleidsprocessen, wel kan de wisselwerking

				georganiseerd worden, bijvoorbeeld door deelregio-bijeenkomsten. In het proces tot de vaststelling van het verstedelijkingsconcept door raden en Staten zal aandacht worden besteed aan het informeren en betrokken houden van raden en Staten. Er wordt onder meer een extra processtap ingebouwd voor bespreking van versie 3 in de raden en Staten.
		33	Reactie Gemeente Hilversum: Aanpassen van de eerste zin op pagina 4 van de inleiding door het toevoegen van de woorden `de gemeenteraden en Provinciale Staten'.	De tekst is conform de wens van Hilversum aangepast.
		34	Reactie gemeente Hilversum: Toevoegen van het begrip `kringlooplandbouw' in verband met N2000 gebieden en stikstof.	De tekst is conform de wens van Hilversum aangepast.
		35	Reactie gemeente Hilversum: Duidelijker toelichten dat het in de regionale zienswijze aangegeven aantal van 11.500 woningen voor de Gooi en Vechtstreek uit de Regionale Woonvisie komt en dat deze woningen binnen de bestaande plancapaciteit gerealiseerd kunnen worden.	In de gebiedsbeschrijving in Versie 3 is dit nu toegelicht.
5	Gemeente Amsterdam	1	We zijn zeer tevreden met deze tweede versie met de belangrijke boodschap: We bouwen niet alleen woningen maar complete steden. Er is gezamenlijk met het Rijk en de regio veel uitgezocht en er ligt een goed inhoudelijk concept met inzicht in en ambities op de meest prangende ruimteclaims voor de komende 30 en 50 jaar: de enorme woningbouwopgave, de benodigde infrastructuur, de transities op het gebied van energie, (circulaire) economie en de knelpunten op het gebied klimaat en ecologie.	We zijn blij met deze ondersteuning en waarderen de complimenten.
		2	De MRA Verstedelijkingsstrategie sluit ook goed aan bij onze eigen Amsterdamse (concept) Omgevingsvisie en ambities. • De 150.000 woningen uit de Omgevingsvisie passen naadloos in de woningbouwambitie van de Verstedelijkingsstrategie • Het Verstedelijkingsconcept is een integraal concept met zowel aandacht voor de enorme woningbouwopgave als de benodigde voorwaarden op het gebied van mobiliteit, energie, klimaat, landschap. • Het polycentrische model voor de regio sluit aan bij de beoogde meerkernigheid binnen de gemeente Amsterdam. De gemeente Amsterdam ondersteunt het streven om een betere spreiding van de economische groei in de regio krijgen. We willen hier graag regionaal in optrekken. • De sociaal-maatschappelijke achterkant van het succes van stad en metropool (segregatie, ongelijkheid, verdringing, vervoersarmoede etc.) wordt in deze versie goed beschreven. Amsterdam wil met de verstedelijkingsstrategie ook de sociaal-maatschappelijke structuur van de regio versterken. • Amsterdam is blij met de regionale inzet om de landschappen en de scheggen open te houden en te verbeteren, zoals de Westereinderscheg. Dit gaat samen met de regionale inzet om zoveel mogelijk te bouwen binnen bestaand stedelijk gebied door het maken van keuzes en/of transformatie. Met de MRA Verstedelijkingsstrategie kunnen we de beperkte ruimte in de	De constatering dat de lijn in het Verstedelijkingsconcept MRA goed aansluit op de Amsterdamse Omgevingsvisie en ambities sterkt ons in de opzet en uitwerking van het Verstedelijkingsconcept MRA. Van deze constatering is met waardering kennis genomen.

			MRA zo goed mogelijk benutten door gezamenlijk met zowel de regio als het Rijk ruimtelijke keuzes te maken.	
		3	De Verstedelijkingsstrategie onderstreept de noodzaak om niet alleen met de regio maar ook met het Rijk samen te werken. Er is in het BO MIRT van vorig jaar afgesproken dat een deel van woningbouwopgave versneld gerealiseerd moet worden. In het BOL van dit jaar is bevestigd dat MRA hier graag aan bijdraagt, maar dat deze opgave alleen (versneld) gerealiseerd kàn worden als het Rijk eveneens inzet pleegt op knelpunten zoals de aanpak van stikstof en geluidscumulatie en de investeringscapaciteit van corporaties en voorwaarden zoals bereikbaarheid (OVschaalsprong), energietransitie, klimaatadaptatie en landschappelijke ontwikkeling. De gemeente Amsterdam is erkentelijk voor de reservering van het Groeifonds, maar er is meer nodig. Als in het komende BO MIRT geen invulling wordt gegeven aan bovenstaande randvoorwaarden en er geen extra financiële middelen (of benodigde regelgeving) beschikbaar komen, dan loopt niet alleen de woningbouwopgave, maar ook de benodigde transities op het gebied van mobiliteit, klimaat en energie onherroepelijk vast.	Wij zijn het eens dat samenwerking tussen Rijk en regio onontbeerlijk is. We zullen ons gezamenlijk in moeten spannen om noodzakelijke randvoorwaarden rond transities, woningbouwambities én het invullen van de daarbij benodigde randvoorwaarden waar te maken. Dit vraagt om een langjarig commitment op een gezamenlijke koers voor de ontwikkeling van de MRA en om afspraken over hoe we aan die gezamenlijke inspanning vormgeven. Deze afspraken leggen we vast in een Verstedelijkingsakkoord tussen Rijk en regio.
		4	Van versie 2 naar 3: fasering van het Verstedelijkingsconcept. In deze versie zit al een goede aanzet voor de fasering. Alle systemen zijn benoemd in deze fasering, maar het is nog geen integrale afweging van alle opgaven. Tot 2030 lijken de woningbouwopgave en de infrastructuur bepalend voor de fasering. Mogelijk komt dit omdat er nog veel onzekerheden zijn over opgaven en ruimtelijke consequenties van de energietransitie, circulaire economie en klimaatadaptatie. Wij adviseren in de 3e versie duidelijk aan te geven waar onzekerheden zitten, waar onderzoek nodig is, en hoe, ook bij onvolledige informatie, toch keuzes gemaakt kunnen worden.	In versie 3 is fasering verder uitgewerkt ten opzichte van versie 2. Per samenhangend gebied is inzichtelijk gemaakt welke ontwikkelingen samenhangen zowel functioneel als in de tijd. Het gaat om een zogenaamde ideale fasering. Deze fasering dient als een startpunt om na vaststelling van de Verstedelijkingsstrategie als Rijk en regio samen de uitvoering ter hand te nemen. Al naar gelang de (on-)mogelijkheden die er zijn, kunnen Rijk en regio samen bijsturen in tempo en prioritering van de gewenste ontwikkelingen.
		5	Uitwerken sociale maatschappelijke effecten van de verstedelijkingsstrategie. De 2e versie van het verstedelijkingsconcept geeft een goed inzicht in wat de sociaal-maatschappelijke effecten zijn van de verstedelijking en aandachtspunten zoals een betaalbaar vervoer en woningen, leefbaarheid en veiligheid. Dit inzicht leidt echter nog niet tot een integrale afweging met de andere opgaven en is ook geen onderdeel van de fasering. Wij adviseren deze opgave beter uit te werken in de verstedelijkingsstrategie. Tevens vragen we aandacht om inzicht te geven in de benodigde sociaal-maatschappelijke voorzieningen bij de verstedelijking.	De sociaal-maatschappelijke onderwerpen uit versie 2 zijn mede naar aanleiding van de reactie van de gemeente Amsterdam in versie 3 nu voorzien van een handelingsperspectief. Ze zijn opgenomen in verschillende onderdelen van het verstedelijkingsconcept.
		6	Zelfbewoonplicht en anti-speculatiebeding De bouwopgave moet leiden tot betaalbare huur- en koopwoningen. In de MRA wordt veel gespeculeerd. Wij gaan daarom graag met u in overleg over de mogelijkheden voor een anti-speculatiebeding en een zelfwoonplicht voor	De wens van de Amsterdamse gemeenteraad om te komen tot een anti-speculatiebeding en zelfbewoonplicht zijn gericht op het betaalbaar maken én houden van woningen. Voor de MRA is dit een belangrijke inzet om in lijn met de Woondeal als Rijk en regio tot gezamenlijke maatregelen hiervoor te komen, zodat woningen bereikbaar blijven voor alle doelgroepen. Via het MRA programma bouwen en wonen wordt kennis en ervaring uitgewisseld en

			nieuwbouwwoningen. Zie ook bijgaande Amsterdamse raadsmoties 620 en 621.	samengewerkt op gebied van maatregelen die bijdragen aan de betaalbaarheid van het wonen.
		7	Keuzevraagstukken energietransitie, circulaire economie en transformatie van bedrijven. In deze keuzevraagstukken wordt gevraagd of er bereidheid is ten aanzien van de energietransitie, circulaire economie en transformatie extra ruimte te reserveren, deels binnen de MRA, waaronder de Wijkermeerpolder, deels buiten de MRA. Conform haar (concept) Omgevingsvisie wil Amsterdam de bestaande landschappen openhouden en verbeteren. Over een mogelijke uitbreiding van het Havenareaal in de Noordelijke Houtrakpolder zijn afspraken gemaakt in de visie NZKG 2040. Dit geldt niet voor de Wijkermeerpolder. De transformatie van de Houtrakpolder is ook een nee, tenzij. Deze polder komt pas in beeld na maximale intensivering van bestaande terreinen en afstemming met ruimte op terreinen binnen, en buiten, de MRA. Daarnaast zal de uitbreiding samen moeten kunnen gaan met de woningbouwopgave die er ligt in Haven Stad. Tot slot adviseren we inzake de circulaire economie en de energietransitie nadrukkelijk om meer gezamenlijk onderzoek te doen om te komen tot reële, goed onderbouwde ruimteclaims. Er zijn nog te veel onzekerheden. Keuzevraagstuk gezonde leefomgeving nabij NZKG Wij zijn niet zonder meer bereid om de hogere grenswaarden voor geluid en risico maximaal uit te nutten voor nieuwe woningen. De nieuwe woningen, hoe groot ook in aantal, moeten in principe alle komen te staan in gebieden waar een goede leefkwaliteit gewaarborgd is. Bij twijfel over de leefkwaliteit, bijvoorbeeld in gemengde woonwerkgebieden, moet worden onderzocht hoe de kwaliteit van de leefomgeving alsnog op het gewenste niveau kan worden gebracht.	Voor het keuzevraagstuk rondom het NZKG is nader onderzoek verricht om meer inzicht te krijgen in keuzes en effecten van keuzes in samenhang. Tevens zijn de wensen en opvattingen van raden en staten betrokken bij de voorgestelde wijzigingen in versie 3. Dit heeft ertoe geleid dat het voorstel voor het NZKG in versie 3 als volgt luidt: De Wijkermeerpolder wordt gereserveerd als zoekgebied voor tijdelijke piekwaterberging (en dus niet voor bedrijventerrein). Voor bedrijven die door transformatie een andere plek zoeken wordt een aantal bedrijventerreinen in en net buiten de MRA betrokken (Boekelermeerpolder Alkmaar, Baanstee Noord Purmerend, Flevopolder). Conform de wens van de gemeente Amsterdam en overigens ook de gemeente Haarlemmermeer blijven de afspraken over de Houtrakpolder onveranderd. Dit betekent eerst maximaal intensiveren van het huidige haventerrein en het betrekken van andere locaties binnen en buiten de MRA waaronder Almere en Lelystad. Er wordt ruimte gereserveerd voor nationale en regionale waterstofleidingentracés. Waterstof wordt grotendeels geïmporteerd via deze leidingen van elders in Nederland en via de internationale scheepvaart. Tata verduurzaamt. In het kader van Het Novigebied NZKG wordt nader onderzoek uitgevoerd naar exactere ruimteclaims van energietransitie en circulaire economie
		8	Omgeving Schiphol, Zuidflank: Keuzevraagstukken leefkwaliteit en verrommeld glas (Westeinderscheg). De vraag wat de juiste balans is tussen woningbouw, leefomgevingskwaliteit, gezondheid en de ruimte voor luchtvaart in de Zuidflank van de MRA is een nogal academische. Niettemin staat het buiten kijf dat het een uiterst belangrijk gebied is om in te investeren, met name in allerlei landschapsaspecten. De leefkwaliteit staat er sterk onder druk door Schiphol, maar ook door de aanwezigheid van rijkswegen en bedrijventerreinen met logistieke en aan de luchthaven verbonden functies ('dozenlandschap') en het verrommeld glas van de tuinbouw. Dat neemt niet weg dat een kwalitatieve impuls geven aan dit gebied een kostbare en ingewikkelde operatie is. Ook liggen hier verantwoordelijkheden van betrokken gemeenten, provincie en het Rijk. Om zicht te krijgen op de mogelijkheden en consequenties van deze investering, adviseren wij voor dit gebied een nadere uitwerking te maken over de mogelijke financiering, regelgeving en verantwoordelijkheden van de verschillende partijen in dit gebied (Schiphol, bedrijven, Rijk, Provincie en betrokken	Het advies van de gemeente Amsterdam voor een nadere uitwerking wordt overgenomen en zal worden opgenomen in de bij de Verstedelijkingsstrategie behorende afspraken in het Verstedelijkingsakkoord. Het belang van de multimodale knoop Schiphol voor (inter)nationaal treinverkeer wordt onderkend en zal mede bijdragen aan de ambitie voor een substitutie van middellang vliegverkeer naar het spoor. Reeds gemaakte afspraken over het versterken van de multimodale knoop Schiphol en de voorgenomen doortrekking van de NoordZuidlijn onderstrepen dit belang.

			gemeenten). Het recent opgeleverde Toekomstperspectief Oostflank Haarlemmermeer kan hierbij benut worden. Ten aanzien van mobiliteit willen we voor dit gebied het volgende meegeven. De trend van substitutie draagt bij duurzaamheidsdoelen en minder overlast voor de leefomgeving. Ook voor het treinverkeer zien wij Schiphol daarom in toenemende mate als het internationale knooppunt (en niet meer als een eindpunt).	
		9	Keuzevraagstuk waterbuffering: Door de klimaatverandering zijn extra mogelijkheden voor waterberging in de MRA vereist. Allereerst moeten hiertoe de lokale bergingsmogelijkheden worden geoptimaliseerd of daar waar mogelijk gerealiseerd (op daken, in de haarvaten van veenweidegebieden in combinatie met tegengaan bodemdaling). Dit is waarschijnlijk niet voldoende, dus daarnaast moet rekening gehouden worden met ruimteclaims voor grootschalige extra waterbuffering. Onderzoek of het Oer-IJ gereserveerd kan worden voor waterbuffering. Daarnaast is Vechtplassengebied (nabij het Amsterdam-Rijnkanaal)een goed zoekgebied. Beide opties bieden goede mogelijkheden om de opgaven inzake water en landschap met elkaar te combineren en om water beschikbaar te hebben in drogere perioden. Een laatste, maar beduidend minder wenselijke keuze, is een peilverhoging van Noordzeekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal. Deze optie heeft verstrekkende gevolgen voor doorvaarthoogten van zowel het Amsterdam-Rijnkanaal, IJ en Noordzeekanaal als op de Amstel en hiermee verbonden waterwegen zoals de grachten binnen Amsterdam. Daarnaast werkt een hoger waterpeil door op de bebouwing en gebiedsontwikkelingen direct langs het IJ en Noordzeekanaal. Voordat kan worden overgegaan tot besluitvorming over waterbuffering en bijhorende locaties, zullen de ruimtelijke en economische effecten in beeld moeten worden gebracht. Zolang deze nog niet duidelijk zijn, adviseren we om voor locaties die onder druk staan (zoals de Houtrakpolder en Wijkermeerpolder) nog geen onomkeerbare besluiten te nemen die eventuele waterbuffering in de weg staan. De waterbuffering dient ook meegenomen worden in de fasering.	De steun voor het aanwijzen van zoekgebieden van onder meer Amsterdam heeft geresulteerd in het aanwijzen van een tweetal zoekgebieden voor waterbuffering in versie 3, opgenomen in hoofdstuk 3.3 onder watersysteem en hoofdstuk 4.1 Noordzeekanaalgebied. Peilverhoging als mogelijke oplossing en de voor- en nadelige effecten daarvan worden meegenomen in het onderzoek van het project Toekomstbestendig watersysteem NKG/ARK.
		10	Keuzevraagstuk Hyperconnectiviteitshub. Ten aanzien van de Vierde Hyperconnectiviteitshub (in samenhang met onderzoek 4e HCH/datacenterstrategie MRA) sluiten wij aan bij de MRA Datastrategie.	Amsterdam onderschrijft de met het Verstedelijkingsconcept ingeslagen koers ten aanzien van de datastrategie. We waarderen deze ondersteuning. De voorlopige resultaten zijn reeds verwerkt in het Verstedelijkingsconcept versie 2. Het Rijk is blij met de inzet van de MRA op de datacenterstrategie, staat daarover in contact met de MRA en is ermee akkoord dat dit document leidend is in de regionale keuzes.
		11	De Verstedelijkingsstrategie bevat een goede samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit voor de hoofdstructuren. Wij benadrukken het belang van een MRA-brede duurzame mobiliteitstransitie van regio en Rijk om de druk op het verkeerssysteem te verlichten. Een belangrijk onderdeel hiervan is het doortrekken van de Noord Zuidlijn en het sluiten van de	We ontvangen het uitgesproken compliment met waardering. Overige benodigde investeringen voor stedelijke mobiliteit worden meegenomen in het programma Samen Bouwen aan bereikbaarheid (SBAB) bij het onderdeel Bereikbare steden. Daarnaast zal dit onderwerp onderdeel uitmaken van de gezamenlijke inspanning richting uitvoering na vaststelling van de verstedelijkingsstrategie.

			kleine ring. We zijn erkentelijk voor de reservering hiervoor in het Groeifonds. Daarnaast vragen wij aandacht voor overige benodigde investeringen in stedelijke mobiliteit. Met name die bijdragen aan de grote woningbouwopgave in de MRA.	
		12	Publieksversie: Het verreist specifieke kennis om het verstedelijkingsconcept te lezen. Wij adviseren om van de 3e versie ook een publieksversie te maken, die de toegankelijkheid van de informatie verder vergroot.	Deze suggestie nemen we graag over. Van het definitieve verstedelijkingsconcept zal een (digitale) publieksversie worden gemaakt.
		13	Overwegende dat er binnen de MRA veel gespeculeerd wordt met woningen; speculatie leidt tot minder kansen voor starters en middeninkomens op een eigen woning, verzoek om met andere gemeenten binnen de MRA in gesprek te gaan over de invoering van een anti-speculatiebeding voor nieuwbouwwoningen en indien gewenst de mogelijkheden voor de invoering van een anti-speculatiebeding gezamenlijk te verkennen.	Deze wens sluit direct aan op wat in punt 6 van de reactie van de gemeente Amsterdam staat. We zetten in lijn met de Woondeal als rijk en regio gezamenlijk in op maatregelen om woningen betaalbaar te maken én te houden, voor alle doelgroepen. Via het MRA programma bouwen en wonen wordt kennis en ervaring uitgewisseld en samengewerkt op gebied van maatregelen die bijdragen aan de betaalbaarheid van het wonen.
		14	overwegende dat er in de MRA veel wordt gespeculeerd op vastgoed; speculatie leidt tot verminderde kansen voor starters en middeninkomens op de woningmarkt. Verzoek om met gemeenten in de MRA in gesprek te gaan over een zelfwoonplicht voor nieuwbouw; met gemeenten in de MRA te lobbyen bij het Rijk voor een zelfwoonplicht voor nieuwbouw.	Er bestaat al de mogelijkheid voor een zelfbewoningplicht voor nieuwbouw. Een aantal gemeenten hebben dit ook al ingevoerd, voor betaalbare nieuwbouw (grenzen verschillen) of specifiek project. Nieuw is de zelfbewoningsplicht – opkoopbescherming- in (een specifiek deel van) de bestaande voorraad die per 1 januari 2022 mogelijk wordt gemaakt door het ministerie van BZK. Gemeenten zijn nu bezig met de voorbereiding. We zijn van plan komende tijd te inventariseren of gemeenten in de MRA bezig zijn of interesse hebben in opkoopbescherming, en of we hierin samen kunnen optrekken.
6	Deelregio Amstelland Meerlanden	1	verzoek om mee betrokkenheid van de gemeenteraden in de stap van versie 2 naar versie 3 Nogmaals dank dat de raden en staten in de MRA de kans krijgen om wensen en opvattingen in te dienen op Verstedelijkingsconcept 2 van de MRA Verstedelijkingsstrategie. Hiermee kunnen de raden hun mening geven op versie 2, maar in het proces is nog geen stap opgenomen dat 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.	We onderschrijven het grote belang om de raden en Staten aangehaakt te houden om zo draagvlak, commitment en democratische legitimatie te borgen. Mede naar aanleiding van de reactie van de deelregio Amstel Meerlanden zal daarom een extra processtap worden ingebouwd voor bespreking van versie 3 in de raden en Staten, voordat tot besluitvorming tussen Rijk en regio zal worden overgegaan. Deze stap is voorzien in de periode november 2021-januari 2022, de exacte planning voor het vaststellen van het verstedelijkingsconcept door raden en Staten wordt voorgelegd aan de Stuurgroep. Daarbij merken we op dat de Verstedelijkingsstrategie en het daarbij behorende Verstedelijkingsconcept voor de MRA van begin af aan mét de Rijksoverheid wordt opgesteld. De grondgedachte bij de start van de opdracht is om niet over maar met elkaar te praten over mogelijke gezamenlijke inspanningen van Rijk en regio om de MRA-ontwikkelingen te ondersteunen. Dat betekent dat alle versies, dus ook deze Versie 3, samen met het Rijk worden opgesteld.
		2	versie 2 is nog niet compleet, er is ook nog geen investeringsstrategie: hoe worden gemeenteraden hierbij betrokken? 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	Aan het begin van het proces is met raden en Staten afgesproken dat zij tijdens het maakproces op tussenproducten kunnen reageren. Dat betekent dat er een onvoltooid product wordt voorgelegd met de idee dat via wensen en opvattingen invloed kan worden uitgeoefend op het definitieve product. In de nu voorliggende Versie 3, zijn naast de wensen en opvattingen ook de laatste onderzoeksresultaten meegenomen op de door Amstelland-Meerlanden genoemde onderwerpen sociaal en economie alsmede energie. Zoals aangegeven bij de reactie van Amstelland Meerlanden onder 1 wordt deze versie in een extra processtap aan de raden en Staten voorgelegd.

			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.	
		3	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 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 duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol. De Corona crisis en de (harde) gevolgen voor de luchtvaart geeft hiervoor ook kansen. Inwoners moeten weer centraal staan.	De hier onder de punten 3, 4, 5 en 6 weergegeven wensen en opvattingen van de deelregio Amstel-Meerlanden hebben betrekking op de samenhang van complexe vraagstukken als leefkwaliteit, woningbouw, mobiliteit en economie. In de Verstedelijkingsstrategie worden deze vraagstukken in hun onderlinge verwevenheid bezien. Rijk en regio staan de integrale benadering van het vraagstuk verhogen leefkwaliteit en een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol voor. Dit vergt een nadere uitwerking die we als Rijk en regio gezamenlijke willen oppakken. Daartoe wordt een afspraak aan de Verstedelijkingsstrategie gekoppeld die zal worden opgenomen in het Verstedelijkingsakkoord MRA. De wensen van de deelregio Amstelland Meerlanden kunnen hierbij ingebracht worden. Daarnaast kan de deelregio haar opstelling kenbaar maken bij de Bestuurlijke Regie Schiphol, het samenwerkingsverband van gemeenten en provincies in de Schipholregio.
		4	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	Zie de reactie op punt 3 hiervoor.

			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.	
		5	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 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	Zie de reactie op punt 3 hiervoor.

			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.	
		6	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.	Zoals aangeven in de reactie bij punt 3 zal de integrale aanpak van het vraagstuk verhogen leefkwaliteit en een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol door Rijk en regio gezamenlijk worden uitgewerkt. Bezien zal worden welke systematiek het meest passend is voor deze gezamenlijke uitwerking. Centraal staat in ieder geval de gezamenlijke integrale afweging.
		7	Onderzoek naar 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 het Verstedelijkingsconcept opgenomen worden, en niet eerder.	Mede naar aanleiding van deze inbreng van Amstelland Meerlanden is de aanduiding van een tweede ring in Versie 3 van de kaart verwijderd. Het onderzoek naar het toekomstig functioneren van de ring A10, een eventueel functioneren van een tweede ring en de effecten op het onderliggend wegennet worden in het genoemde onderzoek binnen het programma Samen Bouwen aan bereikbaarheid (SBAB) uitgevoerd. Volstaan wordt met een beschrijving in de tekst van het onderzoek.
6a		1		

			De leefkwaliteit van onze gemeente wordt voor een groot deel bepaald door de nadrukkelijke aanwezigheid van de luchthaven Schiphol. Zowel qua overlast (geluid en lucht/fijnstof) als qua ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden ervaren wij de negatieve consequenties voor de enorme beperkingen in de leefkwaliteit in onze gemeente en in de regio. Om de ervaren overlast van Schiphol voor onze gemeente op te lossen, zien voorlopig wij maar één echte oplossing: krimp in het aantal vluchten. In de toekomst zouden technologische ontwikkelingen mogelijk kunnen helpen, maar dat helpt voor nu nog niet. Gesprekken met het Rijk over Schiphol zijn de afgelopen jaren vooral gevoerd vanuit het luchtvaartbelang en dit belang gaat duidelijk voor alle andere belangen. Wij verwachten dat vanuit het Schiphol-keuzevraagstuk in de Verstedelijkingsstrategie er een evenwichtig integraal Rijk-regio traject gaat lopen vanuit wederkerigheid. Een MIRT-onderzoek vinden wij daarvoor het meest geschikte traject.	Rijk en regio staan de integrale benadering van het vraagstuk verhogen leefkwaliteit en een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol voor. Dit vergt een nadere uitwerking die we als Rijk en regio gezamenlijke willen oppakken. Daartoe wordt een afspraak aan de Verstedelijkingsstrategie gekoppeld die zal worden opgenomen in het Verstedelijkingsakkoord MRA. Bezien zal worden welke systematiek het meest passend is voor deze gezamenlijke uitwerking. Centraal staat in ieder geval de gezamenlijke integrale afweging.
	Gemeente Aalsmeer	2	Voor de regionale bereikbaarheid van Aalsmeer en ook voor bereikbaarheid van de Greenport Aalsmeer is doorstroming van de N201 van groot belang. Eventueel extra verkeer mag ook niet ten koste gaan van de leefbaarheid in de nabijheid van deze weg. In het onderzoek over afwaardering van de A10 dient dan ook gekeken te worden naar de gevolgen voor de N201 zijn wanneer er meer verkeer over de A5 en de A9 wordt geleid. Wanneer deze wegen vast staan, zal het verkeer automatisch een ring verder kijken en dan komt de N201 in beeld. Vooruitlopend op resultaten van het onderzoek moet derhalve niet de indruk gewekt worden dat er al sprake is van een tweede ring en het verplaatsen van verkeer naar de A9 en de A5. Daarnaast is bereikbaarheid per openbaar vervoer en (elektrische) fiets voor gemeenten aan de randen van de MRA van groot belang. Juist door hier op in te zetten wordt er een volwaardig alternatief voor de auto geboden. Voor Aalsmeer en Kudelstaart gaat het niet alleen om directe verbinding met hoogwaardig openbaar vervoer, maar ook om mobiliteitshubs (zoals de hub die nu onderzocht wordt bij bedrijventerrein Amstelveen Zuid) om over te kunnen stappen op het openbaar vervoer. Zoek ook aansluiting bij de noordkant van Zuid-Holland: de MRA houdt wel op na Aalsmeer, maar de verbindingen lopen door.	Mede naar aanleiding van deze inbreng van de gemeente Aalsmeer is de aanduiding van een tweede ring in Versie 3 van de kaart verwijderd. Het onderzoek naar het toekomstig functioneren van de ring A10, een eventueel functioneren van een tweede ring en de effecten op het onderliggend wegennet worden in het genoemde onderzoek binnen het programma Samen Bouwen aan bereikbaarheid (SBAB) uitgevoerd. Volstaan wordt met een beschrijving in de tekst van het onderzoek. Verbetering van de regionale fietsstructuur is inderdaad van belang en loopt in via de regionale programma's van de vervoerregio in samenspraak met de provincie. Hierbij wordt in lijn met de inbreng van Aalsmeer ook contact gelegd met de provincie Zuid-Holland.
		3	Aanvullend hebben wij een tweetal aandachtspunten bij de ontwikkeling van de Westeinderscheg. In dit gebied komen tal van ruimtelijke opgaven samen. En er liggen unieke kansen voor meer natuur, ecologische en recreatieve verbindingen en versterking van cultureel erfgoed zoals de Stelling van Amsterdam, de Ringvaart en de Amstel. Voor Aalsmeer zijn de volgende onderwerpen van belang: transformatie van tuinbouw naar een groen/recreatief landschap, de vergroting van de recreatieve bereikbaarheid van de Westeinderplassen en de Bovenlanden, de groen/recreatieve verbindingen naar en tussen	In het Verstedelijkingsconcept is in Versie 3 een direct verband gelegd tussen de elementen zoals in deze inbreng van de gemeente Aalsmeer wordt voorgesteld. Dat sluit ook goed aan op de tekst en beelden in het verstedelijkingsconcept en we waarderen de ondersteuning voor de achterliggende visie. Voor een vervolgactie naar concrete afspraken over de koppeling van de bossenstrategie en invulling van de Westeinderscheg, wordt een afspraak opgenomen in het bijbehorende Verstedelijkingsakkoord.

			de deelgebieden van de Westeinderscheg, de Drechtdoorsteek, de vergroting van de leefbaarheid en beleving van Aalsmeer via de thema's water, bloemen, fietsen en wandelen op basis van het plan Villagedressing Aalsmeer, de versterking van de promotie van het gebied. Eerste aandachtspunt betreft de bossenstrategie van het Ministerie van LNV. In de Verstedelijkingsstrategie wordt namelijk regelmatig gesproken over deze bossenstrategie als een kansrijk traject om de Westeinderscheg door het aanplanten van bossen meer groen en leefbaar te maken. Hier zijn echter nog geen concrete afspraken over gemaakt en wij zien dat wel graag gebeuren. Tweede aandachtspunt is dat wij een directe link zien tussen het keuzevraagstuk leefkwaliteit Schiphol en de Westeinderscheg om daadwerkelijk stappen te zetten in het transformeren van 850 hectare verouderde glastuinbouw. Dit zorgt voor een vergroting van de leefkwaliteit van Aalsmeer en geeft een boost aan de ontwikkeling van de Westeinderscheg. Die versterking van de leefkwaliteit zit in de Zuidflank van de MRA in wonen en recreatie. Ontwikkelingen in dit gebied zouden hierop moeten aansluiten.	
		4	Opmerkingen over gevolgen uitgangspunt polycentrische en inclusieve metropool. De Verstedelijkingsstrategie gaat uit van deze gedachte; een MRA waar Amsterdam weliswaar de centrumstad is, de losse kernen zelfstandig functioneren, maar waar ook een meerwaarde ontstaat doordat de kernen onderdeel uitmaken van een stedelijk netwerk. Daarnaast gaat de Verstedelijkingsstrategie uit van een metropool waarin de welvaart gelijkmatig verdeeld is over de deelregio's, een ongedeelde inclusieve metropool. De vraag is of dit een (volledig) haalbare kaart is; theoretisch is het een mooi uitgangspunt maar is het reëel? Wij zijn van mening dat het goed is om zaken af te stemmen binnen de MRA, maar vinden dat de Verstedelijkingsstrategie er niet toe mag leiden dat kansrijke en gewenste (ruimtelijke) ontwikkelingen in Aalsmeer en omgeving niet door kunnen gaan als gevolg van de uitwerking van dit uitgangspunt. Ongedeeldheid moet niet hét belangrijkste criterium worden.	Zoals terecht door de gemeente Aalsmeer opgemerkt is het uitgangspunt voor het Verstedelijkingsconcept een polycentrische ontwikkeling van de MRA. Daarbij is de strategie om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de kernkwaliteiten van de verschillende deelregio's binnen de MRA, zoals die van Aalsmeer. Het doel daarbij is een evenwichtige ontwikkeling van de MRA waarbij zoveel mogelijk kansen en gewenste (ruimtelijke) ontwikkelingen worden benut om in alle delen van de MRA voldoende welvaartsniveau te ontwikkelen en behouden.
		5	Een belangrijke notie is dat de deelregio Amstelland-Meerlanden een belangrijke economische regio in de MRA is met een relatief groot aandeel in de (internationale) economie van de MRA. Economische versterking van de verschillende deelregio's buiten de kernstad Amsterdam is daarom van groot belang. Dit mag in de Verstedelijkingsstrategie nadrukkelijk worden benoemd.	Alle deelregio's in de MRA leveren een specifieke bijdrage aan de sterke economie van de MRA als geheel met een nationaal belang. Mede naar aanleiding van deze suggestie van de gemeente Aalsmeer zijn in Versie 3 voor elke deelregio teksten toegevoegd in het onderdeel integraal te ontwikkelen gebieden. Zo worden de bijdragen van de deelregio’s nadrukkelijker weergegeven. Daarbij is gebruik gemaakt van de in het kader van Plabeka opgestelde economische profielen en daarbij behorende strategische lijnen.
8	Provincie Noord-Holland	1	Wij herkennen in het Verstedelijkingsconcept veel van wat wij eerder in de provinciale Omgevingsvisie hebben gezegd. Het concept is op hoofdlijnen in lijn met het provinciaal beleid, waar wij dan ook blij mee zijn. Het gaat daarbij dan onder meer om de uitgangspunten van binnenstedelijke verdichting, van knooppuntontwikkeling, het doorontwikkelen van het	De constatering dat de lijn in het Verstedelijkingsconcept MRA goed aansluit op uw inzet, sterkt ons in de opzet van het Verstedelijkingsconcept MRA. Van deze constatering is met waardering kennis genomen.

			metropolitane landschap, de aanpassing van het mobiliteitssysteem, het watersysteem en van het energiesysteem en de ecologische versterking. Het is goed te lezen dat deze uitgangspunten mede in het licht staan van het behouden en versterken van de leefkwaliteit.	
		2	Maar wij zien ook dat bepaalde onderdelen nog onvoldoende zijn uitgewerkt of tegen elkaar zijn afgewogen. Over de wijze waarop het concept realiteit zou moeten worden en onder welke condities, moet nog wel het nodige worden uitgewerkt en afgesproken. Wij voelen als provincie een verantwoordelijkheid om bestaande kaders en liggende afspraken, of die nu het schaalniveau van de hele MRA betreffen, of het schaalniveau van (delen van) de MRA overstijgen, bij de Verstedelijkingsstrategie te betrekken. Twee belangrijkere nationale economische clusters, Schiphol en het Noordzeekanaalgebied, zijn verbonden aan de metropoolregio en liggen in onze provincie. Die zijn continu onderwerp van maatschappelijke discussie. Uit oogpunt van zorgvuldigheid en duurzaamheid vinden wij het een voorwaarde dat bestaande afspraken en kaders goed bij de afwegingen worden betrokken.	De constatering van de provincie dat onderdelen nog verder uitgewerkt moeten worden is juist. Bestaande afspraken en kaders zijn daarvoor leidend. De opgaven rondom Schiphol en het Noordzeekanaalgebied worden bovendien verder uitgewerkt in verbinding met de reeds bestaande samenwerkingen op deze gebieden.
		3	Wij hebben vorig jaar het programma Gezonde Leefomgeving vastgesteld. Een gezonde leefomgeving is een woon-werkomgeving die als prettig wordt ervaren, waar je zo min mogelijk wordt blootgesteld aan ongezonde stoffen en veiligheidsrisico's, waar de druk op de gezondheid minimaal is én die uitnodigt tot gezond gedrag. Alle aspecten voorde gezonde leefomgeving zien we in meer of mindere mate wel terug in het Verstedelijkingsconcept. In het verstedelijkingsconcept wordt hierbij de term leefkwaliteit gehanteerd. We stellen voor om dit begrip in het verstedelijkingsconcept te wijzigen in gezonde leefomgeving, zodat het aansluit bij de Omgevingswet. In de lijst met keuzevraagstukken roept u de vraag op hoever we willen gaan in het benutten van de maximale wettelijke mogelijkheden voor hogere grenswaarden voor leefkwaliteit. In onze Omgevingsvisie NH2O5O hebben wij uitgesproken te streven naar het behalen van de WHO-normen in 2050, voor de hele provincie. Wij hebben in januari 2020 het Schone lucht Akkoord (SLA) ondertekend net als andere partijen binnen de MRA. Daarbij streven we actief naar het behalen van WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit per 2030 voor de stoffen fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide. We beseffen dat dit consequenties heeft voor de mogelijkheden voor woningbouw en willen dan ook inzetten op het vinden van innovatieve oplossingen hiervoor. Voor de korte termijn achten wij een nadere uitwerking nodig naar hoe de stedelijke ontwikkeling in relatie tot gezonde leefomgeving en de normen vorm kan krijgen.	Naar aanleiding van deze suggestie van de provincie is in Versie 3 van het Verstedelijkingsconcept op de plaatsen waar de term 'leefkwaliteit' gewijzigd in 'gezonde leefomgeving' als daarop wordt gedoeld. Het begrip leefkwaliteit in Versie 3 betekent nu 'aantrekkelijke leefomgeving'. Ten aanzien van stedelijke ontwikkeling en normen voor een gezonde leefomgeving is in het traject van de MRA Verstedelijkingsstrategie samenwerking gestart met het RIVM. Het RIVM heeft de huidige stand van zaken m.b.t. leefomgeving en gezondheid in de MRA in beeld gebracht, en een inschatting gemaakt waar in de MRA opdrachten, kansen en risico's liggen om een gezonde leefomgeving te creëren of juist alert te zijn om deze onder verstedelijkingsdruk te behouden. Op basis van deze RIVM-verkenning worden verdere handelingsperspectieven voor het werken aan een gezondere leefomgeving uitgewerkt. Dit is onderdeel van de uitvoering van de Verstedelijkingsstrategie.

		4	Schiphol Airport is een essentieel onderdeel van de Noord-Hollandse economie. Het vormt een belangrijke spil in de internationale connectiviteit van ons land. Maar dit heeft ook een keerzijde, de impact op de leefomgeving is groot. Doel is te komen tot een gezond woon-, werk- en leefklimaat in de Schipholregio. De grote opgaven in onze regio op het gebied van woningbouw, economie, mobiliteit, energietransitie, klimaat, natuur en biodiversiteit vragen om een integrale belangenafweging. Luchtvaart is slechts één van die belangen en staat dus niet op zichzelf (zie ook adviescommissie MER over samenhang lucht en land). De uitdaging is de balans te vinden tussen de verschillende, soms met elkaar schurende opgaven en ambities. Hoewel de problematiek rond luchtvaart prominent aanwezig is in de Zuidflank, speelt het principiële vraagstuk over de integratie van luchtvaart in het stelsel van het omgevingsrecht in de hele MRA en zelfs daarbuiten. Wij pakken dit daarom op vanuit de Bestuurlijke Regie Schiphol om hier richting Rijk gezamenlijk onze koers in te bepalen. Wij willen dan ook voor dit keuzevraagstuk een andere, meer centrale plek in het Verstedelijkingsconcept.	In Versie 3 heeft de integrale opgave rondom Schiphol een centralere plek gekregen. Rijk en regio staan de integrale benadering van het vraagstuk verhogen leefkwaliteit en een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol voor. Dit vergt een nadere uitwerking die we als Rijk en regio gezamenlijke willen oppakken. Daartoe wordt een afspraak aan de Verstedelijkingsstrategie gekoppeld die zal worden opgenomen in het Verstedelijkingsakkoord MRA.
		5	Daarbij moeten ook de consequenties van de uitbreiding van het werkingsgebied voor cumulatie van vliegtuiggeluid in combinatie met nieuwe rekenregels worden betrokken. De verzwaring van de bijdrage van luchtvaart in het gecumuleerde geluidniveau geeft problemen bij het realiseren van de woningbouwopgave in de hele MRA. Naast verhoogde procesrisico's gaat het om vertraging en zelfs uitval van (delen van) belangrijke locaties. Om zinvol te kunnen cumuleren moeten eerst principiële vraagstukken rond de regulering van vliegtuiggeluid worden opgelost. Onze oproep aan het Rijk is om hiermee voortvarend aan de slag te gaan en in de tussentijd te voorkomen dat er via de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet nieuwe belemmeringen voor de gezamenlijke woningbouwopgave in de MRA worden opgeworpen. In afwachting van de uitwerking van een deugdelijk stelsel voor de regulering van luchtvaartgeluid is de beproefde systematiek van het "rekenschap geven", zoals we dat conform de wonen-vliegen-afspraken in LIB 5 doen, een werkbaar alternatief om vliegtuiglawaai op een zorgvuldige manier mee te wegen bij ruimtelijke ontwikkelingen.	We zijn het eens met de provincie en onderkennen dat hier sprake is van een complexe problematiek. De discussie hierover wordt niet via de Verstedelijkingsstrategie MRA maar via het proces van de Luchtvaartnota gevoerd.
		6	De provincie werkt al lang samen met gemeenten, Rijk en havenbeheerders in het Bestuursplatform NZKG. In 2013 hebben alle betrokken partners de Visie NZKG 2040 vastgesteld. De provincie heeft ze vervolgens in haar Omgevingsvisie NH2050(2018) overgenomen. Voor ons zijn ze dan ook de basis voor regionale afspraken als het gaat om het NZKG. Wij staan nog steeds achter beide visies en de samen gemaakte	Wat het NZKG betreft zijn in het Verstedelijkingsconcept in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord. Wat de Houtrakpolder betreft, houdt de Verstedelijkingsstrategie vast aan eerdere afspraken uit de visie NZKG 2040. Dit betekent dat eerst intensiever gebruik moet worden gemaakt van het huidige haventerrein.

			afspraken. Dat betekent dat we ook nog steeds achter de ambitie staan om bepaalde gebieden te transformeren, mede gelet op de grote behoefte aan woningen inde regio. We wijzen onder andere op Havenstad, Achtersluispolder en Hembrugterrein. In lijn met de afspraken hebben wij als provincie dan ook meegewerkt aan de dezonering van Sloterdijk I, waarmee daar de ontwikkeling naar een gemengd woonwerkgebied is mogelijk gemaakt. Natuurlijk zijn wij ons ervan bewust dat de wereld sinds 2013 en 2018 niet heeft stilgestaan. Er zijn nieuwe ontwikkelingen met daarbij behorende ruimteclaims waarmee destijds geen of onvoldoende rekening is gehouden. Ook dienen bepaalde ontwikkelingen zich sneller aan dan verwacht. Die ontwikkelingen worden in het Verstedelijkingsconceptgoed beschreven. …Al deze opgaven komen samen in het Noordzeekanaalgebied, wat spanning oplevert voor de manier waarop daaraan aan tegemoet kan worden gekomen. Duidelijk is dat niet alles kan, of dat niet alles tegelijk kan en dat dus een zorgvuldige afweging is vereist. Wat ons betreft bieden de afspraken in het kader van Visie NZKG 2040 nog steeds het kader voor het maken van die afwegingen. Wij onderstrepen de afspraken over de te benutten locaties voor wonen, werken en recreatie. Echter, wel binnen de daarbij gestelde randvoorwaarden in de Visie NZKG 2040; daar hechten wij sterk aan. Het tempo waarin de gebieden kunnen ontwikkelen of transformatie kan plaatsvinden is afhankelijk van de invulling van die randvoorwaarden. Voor de volledigheid voegen we het rompbesluit uit 2013 als bijlage bij deze brief.	Eventuele discussie over anders inzetten van gronden verloopt via het Bestuursplatform conform diezelfde afspraken uit de Visie NZKG 2040.
		7	De energietransitie vraagt van ons om rekening te houden met alles wat met de aanlanding van de windenergie op land te maken heeft. De omvang van de benodigde ruimte is nog uiterst onzeker. De lopende strategieën en onderzoeken die in dat kader worden uitgevoerd, zoals Regionale Energie Strategie (RES)en Cluster Energie Strategieën (CES), geven ons op afzienbare termijn wel meer inzicht daarin. Voor de aanlanding van wind op zee, alsmede de productie en distributie van waterstof kijken wij verder dan alleen de MRA en het NZKG. Wij dringen aan op een integrale en gezamenlijke ontwikkeling met de gemeenten en bedrijven in de Noordkop en de Port of Den Helder (PoDH). De Noordkop en de haven van Den Helder zijn ideaal gesitueerd voor de aanlanding van wind op zee en de productie van waterstof. Deze samenwerking verlicht niet alleen de druk op de schaarse ruimte in de MRA, het biedt ook een stevige en duurzame economische en werkgelegenheidsimpuls voor deze regio. In plaats van een 'ieder voor zich' benadering zien wij graag een nauwe samenwerking tussen de MRA en de Noordkop/PoDH bij de	Zoals in reactie op de onder punt 6 weergegeven inbreng van de provincie is aangegeven, zijn wat het NZKG betreft in het Verstedelijkingsconcept in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord. De suggestie van de provincie met betrekking tot de afstemming met de Noordkop en Port of Den Helder betreft, deze kunnen worden meegenomen in de afstemming die plaatsvindt via het Bestuursplatform NZKG en het landelijke programma Hoofdinfrastructuur Energie.

			verdere uitwerking van de strategie op dit gebied. Heronderzoek naar de benodigde ruimte voor de energietransitie ondersteunen we. We nemen echter niet eerder een standpunt over de ruimte die moet worden gereserveerd in, dan nadat de uitkomsten bekend zijn.	
		8	Ook de transitie naar circulaire economie gaat met onzekerheden in het ruimtebeslag gepaard. Het is onduidelijk of die geheel binnen de contouren van het bestaande haven- en bedrijventerreincluster kan plaatsvinden; zowel de fysiek-ruimtelijke contour als de bestaande milieucontouren. De ruimte die nodig is voor circulaire economie moet ons inziens gevonden worden binnen de grenzen van bestaande haven-, industrieën bedrijventerreinen; daarvoor kunnen geen nieuwe gebieden binnen het Noordzeekanaalgebied worden aangewezen. We zijn dan ook niet bereid de Wijkermeerpolder aan te merken als (te reserveren) bedrijventerrein, ook niet voor uit te plaatsen niet-haven-gebonden bedrijven. We zijn er voorstander van dergelijke bedrijven te verwijzen naar bestaande terreinen in de omgeving, zoals in Purmerend en Alkmaar. Dit biedt in onze ogen tevens een kans om bij te dragen aan de werkgelegenheidsontwikkeling in deze gebieden. Vanwege de grotere woningbouwopgave dan waarmee eerder rekening is gehouden, wordt onderzocht of bepaalde bedrijventerreinen (zoals Coen- en Vlothaven Amsterdam, Achtersluispolder Zaanstad, De Pijp Beverwijk) nu – al dan niet eerder of in een sneller tempo dan gedacht – kunnen worden getransformeerd. Dat brengt met zich mee dat ruimte gevonden moet worden voor bedrijven die op zoek moeten naar een alternatieve locatie. Vooral als we ze willen behouden voorde regio.	Zoals eerder aangegeven zijn in het Verstedelijkingsconcept voor het NZKG in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. In lijn met de stellingname van de provincie is de Wijkermeerpolder in het Verstedelijkingsconcept dan ook niet opgenomen als mogelijke bedrijventerreinlocatie. Wel is het gedeeltelijk aangegeven als zoekgebied voor tijdelijke piekwaterberging, aangezien een tijdelijke piekwaterberging als onmisbaar element is geïdentificeerd. Een procesafspraak over hoe verder en waarover verder onderzoek en uitwerking nodig is, zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord.
		9	Ingebed in een natte en groene omgeving heeft het gebied ook te maken met vraagstukken rond bijvoorbeeld klimaatverandering, groenrecreatief landschap en natuur. Er moeten maatregelen worden getroffen om de piekbelasting van water op te vangen. Niet alleen door het peil van het Noordzeekanaal te verhogen, maar ook door ruimte te zoeken voortijdelijke waterbuffering. Wat betreft waterbuffering in het gebied zien wij mogelijkheden voor en zijn wij bereid om een deel van het Oer-IJ als tijdelijke waterbuffer, in combinatie met recreatie en natuurontwikkeling, te reserveren en in te richten.	Wat het NZKG betreft zijn in het Verstedelijkingsconcept in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. De tijdelijke waterbuffer is een dergelijk onmisbaar element en is als zoekgebied opgenomen in versie 3 van het Verstedelijkingsconcept. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord.
		10	Juist in het traject NOVI-gebied NZKG is het zaak om al deze aspecten, ruimte vragers, in samenhang te bekijken en tegen elkaar af te wegen. We verwachten dat de kaders die vanuit de Verstedelijkingsstrategie worden meegegeven voldoende ruimte bieden om binnen het traject van NOVI-NZKG ook eigen afwegingen te kunnen maken, pilots te kunnen doen en besluiten te nemen. Wij verwachten hierover goede afspraken in het kader van de Verstedelijkingsstrategie te kunnen maken.	Wat het NZKG betreft zijn in het Verstedelijkingsconcept in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord. Wat de Houtrakpolder betreft, houdt de Verstedelijkingsstrategie vast aan eerdere afspraken uit de visie NZKG 2040. Dit betekent dat eerst intensiever gebruik moet worden gemaakt van het huidige haventerrein.

				Enige discussie over anders inzetten van gronden verloopt via het Bestuursplatform conform diezelfde afspraken uit de Visie NZKG 2040.
		11	De energietransitie heeft impact op de energie-infrastructuur met ruimtelijke consequenties op de schaal van de MRA, maar ook op gebiedsniveau binnen de MRA. Bij de NZKG zijn we daar al op in gegaan. Wij benadrukken het belang van de energievraag en welke voorzieningen daarvoor ruimtelijk nodig zijn op gebiedsniveau. Wij willen dat de richting die het energiesysteem op gaat, wordt geconcretiseerd inclusief de ruimtelijke consequenties. Niet alleen de ruimtelijke impact van het systeem zelf, maar ook de uitwerking daarvan op andere ontwikkelingen, zoals wonen en werken. We willen dit dan ook terug zien in de volgende versie van het verstedelijkingsconcept.	Mede naar aanleiding van deze inbreng van de provincie is in Versie 3 is een volgende stap gezet in het in beeld brengen van de knelpunten in het energiesysteem op de korte termijn (tot 2030) en van de richting voor het hybride energiesysteem van de toekomst. De laatste is echter afhankelijk van verschillende trajecten op nationaal niveau, waarin nog bepalende keuzes gemaakt moeten worden. Het Programma Energiehoofdstructuur is hier in grote mate bepalend. In de Verstedelijkingsstrategie worden wel dezelfde scenario's toegepast als in het programma PEH: de landelijk II3050 scenario's. Voor de verdere uitwerking van het energiesysteem hebben Rijk en regio in het kader van de Verstedelijkingsstrategie afgesproken intensiever samen te werken ten behoeve van een integrale besluitvorming op nationaal en regionaal niveau over ruimtelijke en economische ontwikkeling aan de ene kant en een robuust en duurzaam hybride energiesysteem aan de andere kant.
		12	In de Verstedelijkingsstrategie wordt geconstateerd dat 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". Dit sluit goed aan bij de drie pijlers van ons Perspectief Mobiliteit: Verminder, Verander, Verbeter. Daarom ook benadrukken wij de belangrijke relatie tussen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en meer specifiek het Multi Modaal Toekomstbeeld 2040. Juist deze multimodale strategie is van groot belang om de verstedelijkingsstrategie te laten slagen, ook met het oog op de Mobiliteitstransitie (die ook wordt uitgewerkt binnen datzelfde Multi ModaleToekomstbeeld). De relatie met het Regionaal OV Toekomstbeeld (ROVT) willen we uitgebreider hebben verwoord in de Verstedelijkingsstrategie. ROVT-projecten zoals HOV A9-corridor en HOV Hillegom-Schiphol horen ook te worden benoemd (naast HOV ZaanIJ, dat wel staat benoemd). Tenslotte vragen wij aandacht voor mobiliteitsvraagstukken die niet in het programma SBaB zijn ondergebracht, denk daarbij in ieder geval aan de Gooicorridor en de A22. Maar ook aan de doorwerking van het programma SBaB op het regionale wegennet, bijv, n.a.v. het onderzoek naar het "redesign" van het weggennet dat op dit moment wordt uitgewerkt in het Multi Modaal Toekomstbeeld.	Terecht wijst de provincie op de nauwe samenhang tussen de Verstedelijkingsstrategie en het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, w.o. het Multimodaal Toekomstbeeld. In lijn hiermee wordt dan ook nauw samengewerkt.. Bevindingen uit Programma SBaB worden geïntegreerd in het Verstedelijkingsconcept en vanuit de Verstedelijkingsstrategie wordt geborgd dat de mobiliteitsopgaven in SBaB gekoppeld zijn aan de integrale verstedelijkingsopgave. De elementen van het Regionaal OV Toekomstbeeld worden geïntegreerd in het verstedelijkingsconcept, waarbij wordt aangegeven of er momenteel voor ROVT-projecten al dan niet sprake is van Rijksbetrokkenheid. Zoals de provincie vraagt, wordt bij het onderzoek naar het herontwerp van het wegennet in het traject Multimodaal toekomstbeeld – naast naar effecten elders in het hoofdwegennet – ook gekeken naar de effecten op het onderliggend wegennet van N-wegen.
		13	Wij zien de verstedelijkingsstrategie als een stip op de horizon waar we binnen de MRA en met het Rijk gezamenlijk naar toe werken. Het kan zijn dat de verstedelijkingsstrategie nu of in de toekomst op onderdelen af zal wijken van lokale of regionale visies. Of dat ontwikkelingen in andere programma's consequenties hebben voor keuzes in de verstedelijkingsstrategie. Zie bijvoorbeeld het eerdergenoemde NOVI-gebied NZKG, waarbinnen de verdere gebiedsgerichte	Zoals gesignaleerd door de provincie markeert de Verstedelijkingsstrategie inderdaad een nieuwe wijze van samenwerken tussen regio en Rijk. Binnen de MRA wordt dit opgepakt en uitgewerkt door platform Ruimte. Ten aanzien van de samenwerking worden de komende tijd afspraken uitgewerkt over de manier waarop aan de verstedelijkingsopgaven in de MRA wordt gewerkt en hoe verschillende trajecten zich tot elkaar verhouden. Belanghebbenden worden betrokken bij het formuleren van die afspraken.

			uitwerking plaatsvindt van de daar spelende opgaven uit de Verstedelijkingsstrategie. We gaan ervan uit dat over deze punten het gesprek met elkaar wordt gevoerd binnen de MRA en waar nodig met het Rijk. We zien de Verstedelijkingsstrategie in die zin dan ook als een startpunt, waarbij de sturing op het invullen van de randvoorwaarden, die we noodzakelijk achten om de doelen te bereiken, en het maken van afspraken hoe we dat samendoen, centraal moet staan. Wij pleiten daarnaast voor het borgen van de afspraken, in het licht van de lopende programma's, om te vermijden dat partijen naar elkaar kijken in plaats van actie te ondernemen waar afgesproken en nodig. Dit geldt onder meer voor de lopende trajecten, programma's en onderzoeken in het kader van de nationale Energietransitie en voor klimaatadaptatie.	
		14	Klimaatverandering heeft terecht een stevige positie in het verstedelijkingsconcept gekregen. We moeten ons als samenwerkende overheden voorbereiden op de grote gevolgen die klimaatverandering voor de MRA kunnen hebben. Klimaatverandering leidt, naast wateroverlast, steeds meer tot watertekort, waarmee overlast in een ander perspectief komt te staan. Het is daarom belangrijk dat de Verstedelijkingsstrategie rekening houdt met lopende water- en klimaatprogramma's van Rijk, regio, provincie en waterschappen. Denk aan Deltaplan Zoetwater, Programma Toekomstbestendig Amsterdam-Rijnkanaal/ Noordzeekanaalgebied en Gebiedsprogramma Laag-Holland.	We waarderen de steun van de provincie voor de keuze om klimaatverandering een centrale positie te geven in het Verstedelijkingsconcept. Het Verstedelijkingsconcept agendeert de opgaven hiervoor en schetst een koers hoe deze kunnen worden aangepakt. In Versie 3 wordt verbinding gemaakt met lopende programma's op dit terrein. In de uitwerking van de opgaven zal vervolgens gekeken worden wat aanvullend op die programma's nodig is.
		15	De verstedelijkingsstrategie richt zich op kansengelijkheid en betaalbare woningen voor alle inwoners en refereert aan de grote bouwopgave van 175.000 woningen voor de hele regio. Er worden in de huidige versie geen expliciete strategische keuzes gemaakt over fasering en prioriteiten en regionale verdeling op woonmilieus, woningtypes en aantallen, noch over onderlinge taakverdeling tussen de samenwerkende partijen en hoe deze keuzes – gezamenlijk en op integrale, sector overstijgende wijze – gerealiseerd gaan worden, terwijl focus op de afgesproken locaties het juist mogelijk moet maken om andere plekken te vrijwaren van nieuwe grootschalige bebouwing. Een dergelijke expliciete keuze zou onderdeel moeten worden van een volgende versie van de verstedelijkingsstrategie cq daarin nader uitgewerkt zijn.	Tot 2030 heeft de MRA een woningbouwopgave van 175.000 woningen, tot 2050 een opgave van 325.000 woningen. In de Verstedelijkingsstrategie is gesteld dat tot 2030 alles nodig is om te voldoen aan de woningbouwopgave. Voor de decennia erna is meer sprake van keuzes maken. De fasering is in Versie 3 is in hoofdzaak een ideale fasering, aangescherpt ten opzichte van Versie 2 waar mogelijk. Verdere aanscherping en prioritering vergen een zorgvuldig proces en draagvlak. De komende maanden worden voor dit proces benut. De resultaten van de handelingsperspectieven sociaal-maatschappelijke opgaven bieden hier ook aanknopingspunten voor. En binnen MRA Bouwen en Wonen gesprekken gevoerd over de afstemming als het gaat om woningtypes, woonmilieus en spreiding van betaalbare woningen in de regio. Met de Woondeal hebben de MRA en het Rijk afspraken gemaakt over de Rijksinzet op investeringscapaciteit van woningcorporaties en betaalbaarheid. Betaalbaarheid heeft niet alleen betrekking op nieuwbouw maar is ook sterk gerelateerd aan de woningvoorraad.
		16	Tot slot willen we ingaan op de aangekondigde integratieslag richting versie 3 van het Verstedelijkingsconcept. Wij zien uit naar de wijze waarop de samenhang tussen functies en systemen inversie 3 vorm krijgt, want die stap is zeker nodig. Het gaat om de verweving van de meerkernige metropool met het groenblauwe netwerk, en dat we de stap zetten van het	De provincie wijst op het belang van een verdere integratie van de bouwstenen in het Verstedelijkingsconcept. In Versie 3 is een integratieslag doorgevoerd, voor de eerdere vraagstukken uit versie 2 zijn keuzevoorstellen opgenomen waarbij tevens is gelet op herkenbaarheid ten opzichte van versie 2.

			benoemen van schuurpunten naar het maken van daadwerkelijke keuzes, waarbij de consequenties van die keuzes op alle onderdelen inzichtelijk zijn gemaakt.	
6b	Gemeente Amstelveen	1	De Metropoolregio Amsterdam is een samenwerkingsverband en is niet democratisch gelegitimeerd zelfstandig besluiten te nemen, dat is aan de Raden en Staten in het gebied. Het is daarom van groot belang dat wij als gemeenteraad van Amstelveen goed betrokkenzijn in dit voor de regio én Amstelveen belangrijke traject. Ons college heeft ons geïnformeerd dat hier meermaals aandacht voor gevraagd is in ambtelijke overleggen en bij bespreking in de bestuurlijke MRA-platforms Economie en Ruimte/Wonen. Zoals eerder aangegeven is betrokkenheid bij de kaders tot op heden onvoldoende geweest, hierdoor is er in de Raad van Amstelveen geen mogelijkheid geweest hier een politieke discussie over te voeren. In het proces "van versie 2 naar versie 3" wordt de Raad ook niet actief betrokken. Dit kan niet en is niet conform de democratische legitimatie. Wij verzoeken u hier uitdrukkelijk om procesmatig een extra stap voor in te voeren.	Aan het begin van het proces is met raden en Staten afgesproken dat zij tijdens het maakproces op tussenproducten kunnen reageren. Tot op heden is op die wijze elke stap in het proces ter informatie aangeboden aan raden en Staten. De wensen- en opvattingenperiode is bedoeld om het inhoudelijke debat in raden en Staten te kunnen voeren en wensen en opvattingen mee te geven die van invloed zijn op de nu voorliggende Versie 3 van het Verstedelijkingsconcept. Mede naar aanleiding van de reactie van de gemeenteraad van Amstelveen wordt een extra processtap ingebouwd voor bespreking van Versie 3 in de raden en Staten, voordat tot besluitvorming tussen Rijk en regio zal worden overgegaan. Deze stap is voorzien in de periode november 2021-januari 2022, de exacte planning voor het vaststellen van het verstedelijkingsconcept door raden en Staten wordt voorgelegd aan de Stuurgroep..
		2	Het is terecht dat wij als Amstelland Meerlanden-regio een eigen plek in het Verstedelijkingsconcept hebben als gebied Zuidflank. De MRA is namelijk méér dan alleen Amsterdam. Juist de deelregio's binnen de MRA hebben hun eigen kwaliteiten en specifieke opgaven, dienen verder versterkt te worden en dragen zo ook bij aan het versterken van Amsterdam. Deze relatie tussen Amsterdam en de Zuidflank moet wat ons betreft evenwichtig zijn. Er kan geen sprake zijn van het (ongevraagd) afschuiven of overdragen van stedelijke problematiek op randgemeenten. Dit mag in het Verstedelijkingsconcept sterker neergezet worden.	Alle deelregio's in de MRA leveren een specifieke bijdrage aan de sterke economie van de MRA als geheel met een nationaal belang. Mede naar aanleiding van deze suggestie van de gemeente Amstelveen zijn in Versie 3 voor elke deelregio teksten toegevoegd in het onderdeel integraal te ontwikkelen gebieden. Zo worden de bijdragen van de deelregio's nadrukkelijker weergegeven. Daarbij is gebruik gemaakt van de in het kader van Plabeka opgestelde economische profielen en daarbij behorende strategische lijnen. Het uitgangspunt is een evenwichtige ontwikkeling van de MRA waarbij in samenspraak (dus niet ongevraagd) de ontwikkelingen als geheel worden geschetst.
		3	Als gemeente herkennen we ons in de gezamenlijke AM-reactie en wij hebben tevens een aantal aanscherpingen. Als Amstelveen ervaren wij ook de lusten en de lasten van de luchthaven Schiphol en bemerken wij dat de gesprekken met het Rijk over (de ontwikkeling van) Schiphol steeds meer vanuit het luchtvaartbelang gevoerd zijn de afgelopen jaren. Wat ons betreft moet het belang van de inwoners centraler staan en moet de ontwikkeling van Schiphol ook bezien worden vanuit zaken als leefkwaliteit, schonere lucht, ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. De Verstedelijkingsstrategie zien wij als grote kans om het gesprek over Schiphol integraal te voeren, vanuit de wederkerigheid van grond en lucht. Een MIRT Onderzoek zien wij als het juiste middel om het onderzoek ook echt integraal op te pakken.	Rijk en regio staan de integrale benadering van het vraagstuk verhogen leefkwaliteit en een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol voor. Dit vergt een nadere uitwerking die we als Rijk en regio gezamenlijke willen oppakken. Daartoe wordt een afspraak aan de Verstedelijkingsstrategie gekoppeld die zal worden opgenomen in het Verstedelijkingsakkoord MRA. Bezien zal worden welke systematiek het meest passend is voor deze gezamenlijke uitwerking. Centraal staat in ieder geval de gezamenlijke integrale afweging.
		4	Voor de regionale bereikbaarheid van Amstelveen en in het bijzonder de bereikbaarheid van onze bedrijven en inwoners is de A9 van groot belang. Daarom wordt deze ook de komende jaren verbreed en verdiept om de doorstroming op de weg en de leefkwaliteit langs de weg te verbeteren én om de	Mede naar aanleiding van deze inbreng van Amstelveen is de aanduiding van een tweede ring in Versie 3 van de kaart verwijderd. Het onderzoek naar het toekomstig functioneren van de ring A10, een eventueel functioneren van een tweede ring en de effecten op het onderliggend wegennet worden in het genoemde onderzoek binnen het programma Samen Bouwen aan

			tweedeling van de stad te verminderen. Wij begrijpen dat voor de bereikbaarheid van de MRA het belangrijk is dat de Ring A10 (als draaischijf) door moet blijven stromen. Een eventuele afwaardering van de A10 betekent echter een groot risico dat verkeer zich verplaatst naar de A9 (als tweede ring) en mogelijk ook de N201 (als derde ring). De A9 loopt door het centrum van Amstelveen en extra verkeersbelasting zal zowel ten koste gaan van de doorstroming als de leefkwaliteit en gezondheid in Amstelveen. Wij verwachten dat het onderzoek naar een mogelijke afwaardering van de A10 dit ook zal uitwijzen. Voor de gemeente Amstelveen is een afwaardering van de A10 dan ook geen optie! Vooruitlopend op de resultaten van het onderzoek kan derhalve niet in de Verstedelijkingsstrategie de indruk gewekt worden dat er reeds sprake is van een "tweede ring" en het verplaatsen van doorgaand verkeer naar de A9 en de A5. Dit moet zowel op kaarten als in tekst aangepast worden. Alvorens dit in het Verstedelijkingsconcept op te nemen zullen eerst de resultaten van het onderzoek en het SBaB-traject rond de multimodale netwerkstrategie, waaronder onderzoek afwaardering A10, met ons besproken moeten worden.	bereikbaarheid (SBAB) uitgevoerd. Volstaan wordt met een beschrijving in de tekst van het onderzoek.
		5	Naast bovenstaande punten uit de AM-reactie willen wij wat opmerkingen meegeven over de gevolgen van het uitgangspunt van een polycentrische en inclusieve metropool. De Verstedelijkingsstrategie gaat uit van deze gedachte: een MRA waar Amsterdam weliswaar de centrumstad is, de losse kernen zelfstandig functioneren, maar waar ook een meerwaarde ontstaat doordat de kernen onderdeel uitmaken van een stedelijk netwerk. Daarnaast gaat de Verstedelijkingsstrategie uit van een metropool waarin de welvaart gelijkmatig verdeeld is over de deelregio's, een inclusieve en ongedeelde metropool. Theoretisch een mooi uitgangspunt, maar wij betwijfelen of dit haalbaar is. Rekening moet worden gehouden met de specifieke kenmerken van de verschillende deelregio's. Daarbij kunnen sterkere deelregio's de MRA als geheel naar een hoger welvaartsniveau brengen. Wij zijn van mening dat het goed is om zaken af te stemmen binnen de MRA, maar vinden dat de Verstedelijkingsstrategie er niet toe mag leiden dat kansrijke en gewenste (ruimtelijke) ontwikkelingen in Amstelveen en de Zuidflank niet door kunnen gaan als gevolg van de uitwerking van dit uitgangspunt. Ongedeeldheid is een mooie ambitie, maar kan geen uitgangspunt of randvoorwaarde worden. Zie ook onze eerdere opmerking over de deelgebieden.	Zoals terecht door de gemeente Amstelveen opgemerkt is het uitgangspunt voor het Verstedelijkingsconcept een polycentrische ontwikkeling van de MRA. Daarbij is de strategie om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de kernkwaliteiten van de verschillende deelregio's binnen de MRA, zoals die van Amstelveen. Het doel daarbij is een evenwichtige ontwikkeling van de MRA waarbij zoveel mogelijk kansen en gewenste (ruimtelijke) ontwikkelingen worden benut om in alle delen van de MRA voldoende welvaartsniveau te ontwikkelen en behouden.
		6	De Raad van Amstelveen heeft recentelijk de notitie 'Positie van Amstelveen in de regio' vastgesteld. Eén van de aandachtspunten hierin is dat de MRA de deelregio Amstelland-Meerlanden erkent als belangrijke deelregio met een relatief groot aandeel in de (internationale) economie van de MRA. Amstelveen geeft prioriteit aan een aantal thema's in de MRA, waaronder de economische versterking van de verschillende	Dit verzoek van de raad van Amstelveen is verwerkt door voor de deelregio Amstelland Meerlanden net als voor andere deelregio's een eigen profiel in Versie 3 op te nemen, waarin de specifieke bijdrage aan de sterke economie van de MRA als geheel is weergegeven. Daarbij is gebruik gemaakt van de in het kader van Plabeka opgestelde economische profielen en daarbij behorende strategische lijnen.

			deelregio's buiten de kernstad Amsterdam. Dit zien wij in de Verstedelijkingsstrategie graag nadrukkelijker terugkomen.	
		7	Nadat het Stadhart Amstelveen in een eerdere versie van het Verstedelijkingsconcept geheel ontbrak, is het in de tweede versie aangemerkt als "regionaal centrum". Toch is nog altijd onduidelijk hoe in het Verstedelijkingsconcept gekomen is tot de zeven geselecteerde Stadsharten (die toevallig allen nabij een NS-Station liggen) en waarom Amstelveen aangemerkt is als regionaal centrum en niet op korte termijn als rijk-regio project opgepakt wordt. Wij zijn van mening dat het Stadshart Amstelveen als goed bereikbaar centrum van een stad binnen de MRA met bijna 100.000 inwoners en met een belangrijke functie voor een veel groter verzorgingsgebied in de Verstedelijkingsstrategie aangemerkt zou moeten worden als één van de Stadsharten in de MRA. Dat hier toevallig, omdat er geen NS-Station in het Stadshart ligt, geen rijk-regio traject voor is opgestart moet geen reden zijn om het Stadshart niet de plek geven die het verdient.	Het benoemen van de 7 (+2 buiten de MRA gelegen Hoorn en Alkmaar) stadsharten, is tot stand gekomen in het programma Samen bouwen aan bereikbaarheid, bij het onderdeel bereikbare steden en in lijn met de MRA Sleutelgebieden (onderdeel Woondeal MRA-Rijk), voor zover gelegen in een stadscentrum. Het gaat om gemengde woon-werk ontwikkelingen gelegen aan Intercity stations. In dat traject zijn de regionale MRA centra Amstelveen en Beverwijk niet meegenomen. Tegelijkertijd onderkennen we in de VS de regionale verzorgingsfunctie en vergelijkbare opgaven in Amstelveen en Beverwijk. Om die reden zijn deze twee regionale centra wel op de kaart als zodanig aangemerkt. Daarbij geldt verder dat het leeuwendeel van de woningbouwopgave van Amstelveen niet in het Stadshart wordt gerealiseerd, maar vooral in Sleutelgebied Kronenburg en Woningbouwimpuls-/versnellingsproject Legmeer.
		8	De Amstelscheg is een voormalige Rijksbufferzone en vormt één van de landschapsparels van de MRA. In dit gebied komen veel opgaven samen: landbouw, weidevogels, klimaat, energie en een toenemende recreatieve druk vanwege ruimtelijke ontwikkelingen. Belangrijk dus dat deze scheg prominent genoemd wordt en dat wij bevestigen dat in deze scheg wat Amstelveen betreft geen ruimte is voor windenergie. Het bestaande Bestuurlijk Overleg Amstelscheg is weer opgepakt, er wordt een Ontwikkelvisie voor het gebied opgesteld en wij zijn benieuwd welke rol het Rijk wil pakken in de verdere ontwikkeling van dit gebied.	We zijn blij met de bevestiging van de gemeente Amstelveen omtrent de functie en status van de Amstelscheg. Wat de plaatsing van windturbines betreft wordt de input vanuit de RES Noord-Holland Zuid gevolgd. Wat betreft de betrokkenheid vanuit het Rijk wordt aansluiting gezocht met het NOVI-gebied Groene Hart.
		9	Wij vernemen graag hoe onze opvattingen verwerkt worden in de volgende versie (versie 3) van het MRA Verstedelijkingsconcept (inclusief de Investeringsstrategie). We verwachten ook actieve betrokkenheid en willen gekend worden voordat de derde versie met het Rijk besproken gaat worden in het BO MIRT. Dat geldt ook voor de uitkomsten van het SBaB-traject rond de multimodale netwerkstrategie. Veel succes gewenst met het verwerken van alle opmerkingen.	De werkwijze is als volgt. De wensen en opvattingen van alle betrokken raden en Staten worden voorzien van een antwoord en in de vorm van deze Nota van Beantwoording aan raden en Staten gestuurd, samen met Versie 3 van het Verstedelijkingsconcept. Zo kunnen alle betrokken zien hoe de wensen en opvattingen zijn verwerkt. Zoals aangegeven bij de reactie van Amstelveen onder 1 wordt deze versie in een extra processtap aan de raden en Staten voorgelegd. Daarbij merken we op dat de Verstedelijkingsstrategie en het daarbij behorende Verstedelijkingsconcept voor de MRA van begin af aan mét de Rijksoverheid wordt opgesteld. De grondgedachte bij de start van de opdracht is om niet over maar met elkaar te praten over mogelijke gezamenlijke inspanningen van Rijk en regio om de MRA-ontwikkelingen te ondersteunen. Dat betekent dat alle versies, dus ook deze Versie 3, samen met het Rijk worden opgesteld.
9	Waterschappen	1	Allereerst willen we u complimenteren met het Verstedelijkingsconcept dat nu voorligt. Er is een evenwichtig verstedelijkingsconcept opgesteld, waarin de belangen van 'water en klimaat' goed zijn meegenomen in de opgaven, systeemlagen en gebieden. Wel hebben we een aantal serieuze aandachtspunten, die vooral gaan over de integratie van opgaven en het borgen van de ambities in de praktijk.	Met waardering nemen we de uitgesproken complimenten in ontvangst.

			De MRA-verstedelijkingsstrategie vormt een belangrijk kader voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam de komende jaren. Daarbij blijven we benadrukken dat door water mede sturend te laten zijn in de ruimtelijke ordening, we er samen voor kunnen zorgen dat we zowel nu als in de toekomst kunnen blijven wonen, werken en recreëren in dit mooie maar laaggelegen deel van Nederland.	
		2	Lange termijn perspectief Bij klimaatadaptatie, het aanpassen aan de impact van klimaatverandering, is geschetst dat het van belang is nu al rekening te houden met klimaatveranderingen op de lange termijn (2050 - 2100). Het Verstedelijkingsconcept gaat tot 2050, waarbij de focus ligt op de nabije toekomst (2030). De ruimtelijke ontwikkelingen in de MRA hebben echter een langere levensduur en stimuleren bovendien weer nieuwe toekomstige ontwikkelingen. Daarom is het van belang bij de huidige ruimtelijke ontwikkelingen al rekening te houden met de lange termijn impact van klimaatverandering, die zich uit in toenemende extreme neerslag, hitte, droogte en overstromingen. En de huidige ruimtelijke ontwikkelingen te benutten om de robuustheid van landschap en watersysteem te vergroten. Dit voorkomt afwenteling van kosten naar de toekomst, zoals in de studie 'Resilience by design' duidelijk is geworden. De ambitie is om in 2050 klimaatbestendig te zijn (zie ook het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie), maar klimaatadaptatie is een continu proces. Klimaatveranderingen zetten door en zullen ook daarna blijvend om adaptatie vragen. We merken op dat deze opgave nog onvoldoende doorwerking krijgt in alle andere thema's van het verstedelijkingsconcept. En dat vinden wij zorgelijk.	In Versie 3 gaat net als in versie 2 aandacht uit naar het belang van het hanteren van een lange termijn perspectief als het gaat om klimaatadaptatie en waterrobuustheid. Wij zijn het met u eens dat in de uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie en afzonderlijke ontwikkelingen dit lange termijn perspectief op de opgave verder doorwerking moeten krijgen waarbij klimaatadaptatie en waterrobuustheid continu moeten worden betrokken.
		3	Borging van de ambities De ambities op het gebied van klimaatadaptatie, energie, biodiversiteit en toetsen aan lange termijn scenario's zijn mooi, maar ook noodzakelijk om het hele gebied in de toekomst aangenaam leefbaar te houden. De ervaring leert echter dat ambities kunnen sneuvelen als gevolg van korte termijnbeleid of gebrek aan kennis bij de uitvoering van deelprojecten. Om dat te voorkomen roepen wij u op om de ambities te borgen in de uitvoering van de verstedelijkingsstrategie en de investeringsbeslissingen die daaraan ten grondslag liggen.	In lijn met deze suggestie van de Waterschappen zal de uitvoering van de verstedelijkingsstrategie worden gemonitord. De ambities op het gebied van 'klimaat en water' zullen vanzelfsprekend onderdeel zijn van deze monitor. De monitoring zal in overleg met onder andere de Waterschappen worden vormgegeven.
		4	Door de opgaven en ambities voor duurzaamheid (waaronder klimaatadaptatie) en landschap (waaronder biodiversiteit) in aparte paragrafen te behandelen, mist de doorwerkte integratie met de ambities voor wonen, werken en bereikbaarheid in het verstedelijkingsconcept. Het is een gezamenlijke opgave om te werken aan robuuste ruimtelijke ontwikkelingen om de leefbaarheid nu en in de toekomst te waarborgen en afwenteling naar de toekomst te voorkomen.	De door de Waterschappen bepleitte verdere integratie is in Versie 3 doorgevoerd, waarbij de opgaven van duurzaamheid (waaronder klimaatadaptatie en ecologie) een prominente rol heeft in het groenblauwe netwerk in en om de stad en ook bij de ontwikkeling van wonen, werken en bereikbaarheid. Deze staan verwoord in hoofdstuk 3. Verdere integratie zal bij de uitwerking van deze ontwikkelingen gerealiseerd moeten worden.

		5	Ook in de uitwerking van het faseringsbeeld missen we de integratie van de opgaven. Door het onderscheid dat is aangebracht in de fasering voor de meerkernige metropool en de groenblauwe netwerken mist de onderlinge afhankelijkheid. Als er nu minder klimaatadaptief wordt ontwikkeld, ontstaan er sneller problemen in het blauwe netwerk (watersysteem) waarbij er mogelijk niet genoeg tijd is om maatregelen te nemen, of mogelijk hele dure tijdelijke investeringen nodig zijn. Wij verzoeken u het volgende te verwerken in een volgende versie van de fasering: • Er wordt niet op ingegaan hoe de verschillende maatregelen die nodig zijn voor wonen, werken, energie, water, landschap ook in tijd van elkaar afhankelijk zijn. • Voor de systeemlagen water en ecologie worden de ingrepen niet duidelijk gemaakt. Ook in deze systeemlagen zitten faseringsvraagstukken, we willen u vragen om deze ook een plek te geven in de fasering. • Fase 2021-2030: hier graag toevoegen dat we: o in de eerste periode inzetten op verder optimaliseren van het huidige watersysteem (met dijkversterking etc.), o daarnaast inzetten op onderzoek en planvorming voor locaties voor piekwaterbergingsgebieden, o en vanuit de integrale systeemvisie water en RO de juiste keuzes maken voor mogelijke systeemveranderingen per gebied. • Fase 2031-2040: We missen in de fasering de maatregelen die sowieso nodig zijn voor het watersysteem, denk aan dijkversterkingen, aanleggen van extra gemalen om de spuicapaciteit te vergroten e.d. om deze regio op de toekomst voor te bereiden. • Fase 2041-2050: De invloed van trends waar wij maar weinig invloed op hebben wordt niet benoemd, denk aan klimaatverandering. De snelheid en grootte van deze trends weet men niet. Dit is een onzekerheid die mogelijk relevant wordt voor de latere fases, het is daarom goed deze te noemen.	Mede naar aanleiding van deze reactie van de Waterschappen is in Versie 3 de fasering aangescherpt, waarbij ook meer aandacht is voor de opgaven op het gebied van 'klimaat en water'.
		6	Water- en bodemsysteem medesturend bij ruimtelijke keuzes Het verstedelijkingsconcept maakt zichtbaar dat er een duidelijke concurrentie is om ruimte. Daarbij worden economische belangen afgezet tegen de belangen van een gezonde en veilige leefomgeving. Gezien de snelheid van de diverse ruimtelijke ontwikkelingen en de klimaatverandering, is het noodzakelijk dat het verstedelijkingsconcept gaat leiden tot ruimtelijke keuzes. Als gezamenlijke waterbeheerders vinden wij het van essentieel belang dat bij het maken van die keuzes het water- en bodemsysteem (inclusief de gevolgen van klimaatverandering) als een van de richtinggevende principes wordt gehanteerd.	In Versie 3 is de tekst van het verstedelijkingsconcept op dit punt aangescherpt in het intro van hoofdstuk 3.2 en verspreid over de tekst bij concrete situaties. Het is een uitwerking van de opgave die in Versie 2 was benoemd in de bijlage: " Klimaatadaptiviteit en waterrobuustheid moeten vanzelfsprekende onderdelen worden van ruimtelijke keuzes voor stad en land. Ook de bodemsoort en bodemkwaliteit worden meer dan voorheen sturend voor het ruimtegebruik."
		7	Investeren in het (toekomstige) waterbeheer De grenzen van ons watersysteem komen steeds meer in zicht. Voor een klimaatrobuust watersysteem is het noodzakelijk dat	De investeringen die nodig zijn voor het (toekomstig) waterbeheer zullen (mede) een plek krijgen in de investeringsagenda van de Verstedelijkingsstrategie. De opgaven worden

			er voldoende ruimte is voor (extra) waterberging (zowel in de ruimte als in het kunnen toestaan van meer flexibele waterpeilen), water aan- en waterafvoer. Dit geldt voor alle schaalniveaus, van stoeptegel tot hoofdwatersysteem. Dit wordt in het verstedelijkingsconcept weergegeven, maar we zien ook dat de druk op de ruimte groot is. De ruimtelijke en economische afwegingen die in het verstedelijkingsconcept gemaakt moeten worden, zullen (grote) financiële gevolgen hebben voor het (toekomstige) waterbeheer. We verzoeken u daarom om dit in het faseringsbeeld ook duidelijk zichtbaar te maken. En daarin naast de onderzoeken ook de fysieke maatregelen op te nemen die voor het watersysteem genomen moeten worden. Zoals aanleg piekwaterbergingen, maatregelen om verhoging calamiteitenpeil mogelijk te maken, aanleg extra gemalen etc. We willen ervoor waken dat de lasten eenzijdig bij de waterbeheerders vallen en verzoeken u om bij de verdere uitwerking van het verstedelijkingsconcept hiermee rekening te houden.	benoemd in het verstedelijkingsconcept en de fasering. De fasering is daarbij, samen met de investeringsagenda, een dynamisch onderdeel van de Verstedelijkingsstrategie.
		8	Neem de verschillende wateraspecten echt mee als een belangrijke ontwerpopgave voor diverse ruimtelijke en economische ontwikkelingen. De waterschappen hebben daarvoor de nodige (gebieds)kennis en kunde. Het verzoek is om ons hier vroegtijdig bij te betrekken. Enkele gebiedsspecifieke voorbeelden: • Westflank Haarlemmermeer. Hier kan sterker worden benadrukt dat investeringen in woningbouw (als dominante opgave) ook stevige investeringen vragen om deze water- en klimaatrobuust te maken, o.a. waar het gaat om de bescherming van vitale en kwetsbare infrastructuur tegen mogelijke overstromingen en het voorkomen van wateroverlast bij extreme neerslag. • OerIJ gebied. Waterberging in dit gebied zal meegenomen moeten worden bij de verschillende ruimteclaims. Bij een waterberging kan overigens sprake zijn van meervoudig ruimtegebruik (combinatie met bijvoorbeeld natuur en recreatie). • De wens ligt er om Nationaal Park Zuid-Kennemerland te verbinden met Spaarnwoude en PARK21. Hier liggen kansen in termen van een versterking van de groenblauwe structuur, inclusief ruimte voor extra waterberging. • Gooise Heuvelrug. Het watersysteem is nu al aan zijn grenzen en komt in de toekomst verder onder druk te staan door klimaatverandering en verstedelijking. Daarnaast is er een toenemende drinkwatervraag. Het is van belang om deze complexe opgave integraal te benaderen. En om op korte termijn knelpunten op te lossen, met de lange termijn in beeld. • Noord-Holland. Ten gevolge van het perforeren van de ondergrond bij de aanleg van verticale drainage ten behoeve van woningbouw, treedt de kans op verzilting op. Dit leidt tot effecten voor de grondwater- en oppervlaktewaterkwaliteit. Dit	In Versie 3 is de tekst op deze wens van de Waterschappen aangescherpt, zowel in de beschrijving van de koers van meerkernige ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen als in die van het groenblauwe netwerk in en om de stad. Opmerkingen over concrete locaties (zoals Haarlemmermeer) zijn opgenomen in de gebiedsuitwerkingen.

			is een knelpunt wat mee moet worden genomen in locatiekeuze en ontwerp.	
		9	De eerder gevraagde integratie van alle opgaven mist bij de keuze om (clusters van) datacenters in de Haarlemmermeer en in Flevoland te plaatsen, in diepe polders. Daarbij lijkt geen rekening te zijn gehouden met klimaatadaptatie, de extra aandacht voor klimaatbestendigheid van vitale en kwetsbare (maatschappelijke) functies en waterbeschikbaarheid. Wat betreft het koelvraagstuk van datacenters willen we benoemen dat nuttig inzetten van restwarmte nagestreefd moet worden. Hiermee wordt de koelwatervraag sterk gereduceerd. De beschikbaarheid van voldoende zoet water ten behoeve van datacenters kan niet worden gegarandeerd zeker niet op langere termijn. Er zullen daarom afspraken moeten worden gemaakt over een continue inspanningsverplichting bij datacenters om laagwaardige toepassing van drinkwater, oppervlaktewater en grondwater sterk te beperken.	De MRA Datacenterstrategie is geïntegreerd in het Verstedelijkingsconcept. Bij de keuzes voor verdere ontwikkeling van datacenters is rekening gehouden met de huidige datainfrastructuur en met de nabijheid van energiehoofdnet. Ook in diepe polders kunnen datacenters klimaatbestendig worden ontworpen, getuige het datacenter in Amsterdam Watergraafsmeer. In de MRA Datacenterstrategie worden verder vestigingsvoorwaarden gesteld aan nieuwe datacenter, waarbij expliciet aandacht is voor water en klimaatbestendigheid. De tekst van Versie 3 is in lijn met de MRA Datacenterstrategie aangescherpt op de opmerkingen van de Waterschappen. Het Rijk steunt de opvatting dat de inzet van restwarmte nagestreefd moet worden. De zorgen over de beschikbaarheid van koelwater verhoudt zich moeilijk met de berichten uit de sector dat er slechts op de warmste dagen van het jaar met water gekoeld wordt, waarvoor ook nog eens gebruik wordt gemaakt van hemelwateropslag. Indien de nood onverhoopt toch groot zou worden, vallen datacenters onder de eerste groepen afnemers die worden afgesloten om te verzekeren dat de vitale onderdelen van de maatschappij over voldoende drinkwater blijven beschikken. Het Rijk is kritisch op de milieuprestaties van datacenters en heeft dit onlangs in de casus ‘Tulip’ ook gecommuniceerd naar de regionale overheden.
		10	Ook in het hoofdstuk over energietransitie missen we de aandacht voor de klimaatbestendigheid van de nieuw aan te leggen infrastructuur. Wat betreft de energietransitie willen we de potentie van aquathermie, geothermie en restwarmte benoemen. De waterschappen zijn betrokken bij de ontwikkeling hiervan en brengen graag kennis in, daarbij rekening houdend met andere belangen zoals bijvoorbeeld de afstand van warmteleidingen ten opzichte van drinkwaterleidingen.	De opmerkingen van de Waterschappen worden geagendeerd voor de verdere uitwerking van het energiesysteem. Op basis van verder onderzoek zijn de 4 abstracte scenario's over de toekomstige energiesystemen vervangen. Door middel van regionale scenario’s, gebaseerd op de nationale scenario’s van de netbeheerders (II3050) en verrijkt met lokale informatie, zijn ruimtelijke gevolgen inzichtelijk gemaakt. In deze scenario's is ook expliciet gekeken naar geo- en aquathermie. Locaties van geothermie zijn indicatief, over de potentie van geothermie is nog veel onbekend. De locaties zijn alleen ingetekend op locaties met een goede technische potentie van minimaal 5 MWth. Daarbij is gekeken naar de koppeling tussen verstedelijking, zowel op toevoeging woningbouw als industrie en datacenters. Daarbij zijn een aantal onmisbare elementen geanalyseerd die hoe dan ook noodzakelijk zijn om ook in de toekomst een robuust energienetwerk te hebben in de MRA en in Nederland: no-regret maatregelen. Deze elementen zijn opgenomen in hoofdstuk 3.3, systemen van de toekomst. In de komende jaren moet gekoppeld aan de discussie over regionale en landelijke hoofdstructuur voor energie besloten worden welke invulling gekozen wordt.
		11	Kansen voor versterken landschap. watersysteem en biodiversiteit Er is in dit gebied een sterke link tussen het landschap en het watersysteem. Die link wordt in het Verstedelijkingsconcept maar een keer genoemd: "De noodzaak om tot een waterrobuuste, klimaatadaptieve inrichting te komen kan landschappelijke versterking aanjagen in gebieden die met verdroging of verzilting te maken hebben en ook natuurontwikkeling geeft kans op landschappelijke versterking". Om deze kansen ook werkelijk te verzilveren vragen we u om die koppeling sterker te leggen in de verdere uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie. Meer in detail vragen wij hierin ook aandacht voor het watererfgoed als belangrijk en waardevol onderdeel van het landschap.	In Versie 3 is de tekst op deze inbreng van de Waterschappen aangepast in hoofdstuk 3.2, in de beschrijving van de koers voor het groenblauwe netwerk in en om de stad.
		12	Opgaven in het landelijk gebied De nadruk ligt natuurlijk op verstedelijking. Opvallend afwezig vinden wij de landbouw en voedselvoorziening als thema in het	Naar aanleiding van deze reactie van de Waterschappen is in Versie 3 een afzonderlijke tekstbox over kringlooplandbouw ingevoegd. Ook op andere plaatsen in de tekst is de relatie

			verstedelijkingsconcept. Het wordt wel aangestipt, onder andere in het hoofdstuk Waardevol en Verbindend Landschap. Maar zelfs binnen dat hoofdstuk niet als apart onderwerp benoemd. Terwijl een groot deel van het oppervlak van de regio op dit moment agrarisch in gebruik is en van strategisch belang in ieder geval gedurende de transformatieperiode tot 2050 die het rapport beziet. Daarnaast spelen er allerlei opgaven zoals landbouwtransitie naar duurzaam en kringlooplandbouw en duurzame voedselproductie nabij de stad, die in samenhang moeten worden bezien met de verstedelijkingsopgave. We vragen u hier meer aandacht voor te hebben.	met landbouw gelegd. Behoud van goede landbouwgrond wordt in 3.2 opgevoerd als een vast criterium bij afwegingen over het ruimtegebruik in het landelijk gebied.
		13	• Voor wat betreft het klimaatadaptief bouwen missen we de verwijzing naar het document 'Basisveiligheidsniveau klimaatbestendige nieuwbouw' van de MRA. Het lijkt ons goed om betreffend document, na ondertekening van de intentieovereenkomst waar dit document onderdeel van is, stevig in de verstedelijkingsstrategie te verankeren.	Deze suggestie is overgenomen en de tekst is hierop aangepast.
		14	• Op blz. 40 worden medicijnresten, gewasbeschermingsmiddelen en bemesting genoemd als bron van waterverontreiniging. Dat is juist, maar verontreiniging is ook afkomstig van riooloverstorten, foutieve aansluitingen (riool op hemelwaterafvoer) en overmatige organische belasting door bladeren en groenafval. Zeker in stedelijk gebied spelen deze laatste factoren een belangrijke rol. Daarnaast wordt de waterkwaliteit ook bepaald door de inrichting van wateren. We willen u vragen deze aspecten ook te benoemen, het voldoen aan de normen van de Kaderrichtlijn Water is immers ook een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk.	Deze suggestie is overgenomen en de tekst is hierop aangepast.
6c	Gemeente Diemen	1	De Diemerscheg is een natuur- en recreatiegebied met een belangrijke functie voor meerdere omliggende deelgebieden. In het Verstedelijkingsconcept is de Diemerscheg opgenomen in het integraal te ontwikkelen gebied Gooi- en Vechtstreek (paragraaf 4.4). In de tekst komt de Diemerscheg echter nauwelijks voor. Daarom is het verzoek om op blz. 70 het volgende tekstblok toe te voegen: Door de verdere verstedelijking aan de randen van de Diemerscheg wordt een groene Diemerscheg steeds belangrijker. De betrokken partijen zetten in op een kwaliteitsverbetering van de Diemerscheg: landschappelijk, ecologisch, cultuurhistorisch en qua recreatieve voorzieningen. Om toekomstbestendig te zijn wordt gedacht aan het ontwikkelen van klimaatbossen, met een hogere grondwaterstand en opvangmogelijkheden van water en minder CO2 uitstoot. Ook moet er ruimte zijn voor de energietransitie, mits deze goed landschappelijk wordt ingepast. Voor de eventuele aanleg van de IJmeerlijn geldt ook dat deze goed landschappelijk moet worden ingepast om de ingezette versterking van de Diemerscheg niet teniet te doen	Terecht stelt de gemeente Diemen dat de Diemerscheg een belangrijk onderdeel vormt binnen het totale metropolitane landschap. Voorgesteld tekstdeel is overgenomen in hoofdstuk 4.4, integraal te ontwikkelen gebieden.

			(opgenomen bij het deelgebied Oostflank) en dat compensatie plaatsvindt in de Diemerscheg.	
		2	Daarnaast kan op een paar andere punten in deze paragraaf de Diemerscheg worden toegevoegd achter Gooi- en Vechtstreek omdat de betreffende opgaven ook in de Diemerscheg spelen (klimaat robuuste inrichting, natte natuur, rijke cultuurhistorie). Bij de afspraken over dit gebied staat de Diemerscheg al wel goed opgenomen. In de samenvatting vooraan dient in de tekst over dit gebied de Diemerscheg ook te worden opgenomen. De OV-bereikbaarheid van de Diemerscheg is een belangrijk aandachtspunt. Die is nu nog minimaal. Dit kan worden toegevoegd in paragraaf 2.6 bij de beleving van het landschap (blz. 36)	De passage over de Diemerscheg is in Versie 3 nu ook opgenomen in hoofdstuk 4.4, de paragraaf over de Oostflank, vanwege de nauwe relatie met de verstedelijking in dit deelgebied (w.o. mogelijke aanleg van de IJmeerlijn) en de landschappelijke verwevenheid met het IJmeer
		3	In hoofdstuk 3 over de toekomstig bestendige systemen komt ook het energiesysteem aan de orde. Daarbij worden vier ontwikkelrichtingen beschreven (blz. 49 en 50) . Het lijkt erop dat in deze ontwikkelrichtingen ruimte wordt geboden voor verstedelijking in de Diemerscheg nabij het energieknooppunt Diemen. Dit is in strijd met de rest van het Verstedelijkingconcept waarin het belang van het openhouden van de scheggen duidelijk is verwoord. De tekst bij het energiesysteem dient hier beter op te worden afgestemd.	Op basis van verder onderzoek zijn de 4 abstracte scenario's over de toekomstige energiesystemen vervangen door regionale scenario's, gebaseerd op de nationale scenario's van de netbeheerders (II3050) en aangevuld met lokale informatie. In die regionale scenario's zijn de mogelijke ruimtelijke gevolgen inzichtelijk gemaakt. Volledig in lijn met de opmerking van de gemeente Diemen is in geen van deze drie scenario's verstedelijking gekoppeld aan energieknooppunt Diemen: de scenario's sluiten aan op ruimtelijke ontwikkelingen uit de MRA Verstedelijkingsstrategie. Wel zijn voor energieknooppunt Diemen 3 mogelijke functies op de kaart gezet variërend in omvang en betekenis. De scenario's vormen de hoeken van het speelveld: niet om uit te kiezen, maar om van te leren. In de komende jaren moet gekoppeld aan de discussie over regionale en landelijke hoofdstructuur voor energie besloten worden welke invulling gekozen wordt.
		4	In het Verstedelijkingsconcept staat dat gekeken wordt naar een nieuwe metroverbinding tussen Almere en Amsterdam via het IJmeer. Aangezien dit een forse doorsnijding betekent van het IJmeer en de Diemerscheg vinden wij het belangrijk dat deze oplossing goed wordt afgewogen tegen andere mogelijke oplossingen via de bestaande verbindingen tussen Amsterdam en Almere. Voor wat betreft het onderzoek naar de aanleg van een IJmeerlijn is voor Diemen cruciaal dat de barrièrewerking hiervan geminimaliseerd wordt en dat de inpassing in de Diemerscheg en in Diemen zelf zeer zorgvuldig plaatsvindt. Dit betekent dat naast een bovengrondse oplossing in ieder geval ook een ondergrondse oplossing op het tracédeel door Diemen dient te worden onderzocht. Bij een bovengrondse oplossing dient te worden uitgegaan van een viaduct om het ruimtebeslag en de barrièrewerking te minimaliseren. Indien de IJmeerlijn er komt kan een metrostation bij de keerlus van tram 19 bij Plantage de Sniep een goede aanvulling zijn op het OV-netwerk aan de oostkant van Amsterdam.	Het onderzoek naar de mogelijke komst van een IJmeerverbinding en de ruimtelijke inpassing daarvan verloopt via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). Daarbij wordt tevens nut en noodzaak bezien van een mogelijke combinatie met een wegverbinding.
		5	De IJmeerlijn sluit aan op station Diemen Zuid. De positie van station Diemen Zuid als OV knooppunt in de Zuidoostlob van Amsterdam zal daarmee verder worden versterkt. Daarvoor dient dit station wel een goede aansluiting te behouden op het NS-netwerk als sprinter-station. Dit is ook een belangrijke randvoorwaarde voor de grootschalige woningbouw die bij dit	De huidige functie als sprinterstation Diemen Zuid is mede naar aanleiding van deze opmerking van de gemeente Diemen als zodanig opgenomen op de kaarten van het Verstedelijkingsconcept. Het onderzoek naar de mogelijke komst van een IJmeerverbinding en de ruimtelijke inpassing daarvan verloopt via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). Daarbij wordt ook gekeken naar de aanlanding in de Amsterdamse regio.

			station al in gang is gezet. Bij de afspraken voor het deelgebied Zuidflank MRA is dit punt daarom ook specifiek opgenomen (blz. 77). Op de kaartbeelden dient dit sprinterstation daarom als zodanig te worden aangegeven.	
		6	In het onderzoek naar de IJmeerlijn wordt op dit moment de optie van een IJmeerweg meegenomen. In het Verstedelijkingsconcept wordt deze optie niet genoemd. Voor Diemen is van belang dat deze wegverbinding er niet komt omdat dit tot een nog grotere aantasting zal leiden van de Diemerscheg en ook tot grote problemen zal leiden op het onderliggend wegennet.	Het onderzoek naar de mogelijke komst van een IJmeerverbinding en de ruimtelijke inpassing daarvan verloopt via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). Daarbij wordt tevens nut en noodzaak bezien van een mogelijke combinatie met een wegverbinding.
		7	Bij het onderzoek naar het aanpassen van de rol van de A10 en de A9 in het hoofdwegennet rond Amsterdam is het belangrijk dat de gevolgen voor het hoofdwegennet in de Zuidoostlob (Diemen, Ouder-Amstel en Amsterdam Zuidoost) goed in beeld worden gebracht en worden meegenomen in de verdere besluitvorming. In dit kader is het vanuit leefbaarheidsoverwegingen van groot belang dat op de A1 en de A10 de maximum snelheid wordt verlaagd naar 80 km/uur.	Mede naar aanleiding van deze inbreng van de gemeente Diemen is de aanduiding van een tweede ring in Versie 3 van de kaart verwijderd. Het onderzoek naar het toekomstig functioneren van de ring A10, een eventueel functioneren van een tweede ring en de effecten op het onderliggend wegennet worden in het genoemde onderzoek binnen het programma Samen Bouwen aan bereikbaarheid (SBAB) uitgevoerd. Volstaan wordt met een beschrijving in de tekst van het onderzoek.
		8	Bij het benoemen van de huidige plancapaciteit voor woningbouw in paragraaf 2.2. moet goed worden aangesloten bij de meest actuele opgave. Vanaf 1 mei zijn de actuele cijfers immers beschikbaar. Wij missen uitspraken over de gewenste differentiatie naar prijs en kwaliteit van de woningen.	Uiteraard zijn wij het eens met de gemeente Diemen dat voor woningbouwplannen de meest actuele cijfers gebruikt moeten worden. Voor de plancapaciteit wordt daartoe gebruik gemaakt van de plancapaciteitsmonitor van de MRA, die minimaal een keer per jaar wordt geactualiseerd en door gemeenten zelf wordt ingevuld. Deze cijfers zullen altijd dynamisch zijn. Om die reden wordt ook van de monitor gebruik gemaakt, ook na vaststelling van de Verstedelijkingsstrategie. Voor het opstellen van het Verstedelijkingsconcept hanteren we als peildatum mei 2020. Voor het concept hebben de fluctuaties in cijfers geen invloed. Voor de uitvoering wel. Bij de uitvoering worden de meest recente cijfers uit de plancapaciteitsmonitor wel gebruikt. Met betrekking tot de differentiatie: In de Woondeal hebben Rijk en Regio afgesproken zich in te zetten voor voldoende aanbod in alle segmenten, in het bijzonder voor lage en middeninkomens. Het gesprek over differentiatie naar prijs en kwaliteit wordt gevoerd in deelregio's, met de provincies (in NH via de Woonakkoorden) en in het PHO Bouwen en Wonen.
		9	De bestaande stad blijft onderbelicht. Paragraaf 2.4 Sociaal sterke metropool is nog niet verder uitgewerkt. Gezien het belang van deze ambitie is een nadere analyse en uitwerking benodigd. De kaart op pagina 29 die bij dit onderdeel hoort geeft slechts één van de vele indicatoren weer die deze ambitie in zouden moeten vullen richting sterke wijken, dorpen en steden. Van mogelijke scenario's of gewenste ontwikkelingen voor spreiding van de werkgelegenheid, gewenste woningbouwdifferentiatie of gewenste inzet op het voorzieningenniveau (zorg en welzijn) is nog geen sprake. Wij missen een uitwerking van de handelingsperspectieven die worden genoemd (op blz. 27 en 28).	In lijn met deze opmerking van de gemeente Diemen zijn voor de sociaal maatschappelijke onderwerpen drie handelingsperspectieven opgesteld. De resultaten daarvan zijn opgenomen in versie 3 in onderdeel 3A, meerkernige ontwikkeling met menselijke maat.

		10	In het Verstedelijkingsconcept is er weinig aandacht voor ZZP'ers en thuiswerkers, terwijl dit groepen werknemers zijn die wel veel impact gaan hebben op meerdere aspecten zoals wonen en mobiliteit. Door de toename van het aantal ZZP'ers en thuiswerkers nemen bijvoorbeeld forensenstromen af, is er meer behoefte aan flex-werkplekken dichtbij woonwijken en aan ontmoetings/vergaderlocaties etc.	Het is juist dat in het Verstedelijkingsconcept geen aandacht is voor ZZP'ers in relatie tot bijvoorbeeld mobiliteit. De huidige situatie rondom ZZP 'ers, waarbij onder andere de discussie woedt op het gebied van arbeidsrecht, maakt de structurele effecten en noden op dit moment moeilijk in te schatten.
		11	Ook is er weinig aandacht voor de kantorenparken terwijl die, doordat thuiswerken waarschijnlijk iets blijvends gaat zijn, met meer leegstand te maken kunnen krijgen. Er liggen daarom kansen om meer met de bestaande kantorenparken te doen dan nu het geval is. Bovendien zullen er in de toekomst minder nieuwe kantorenparken nodig kunnen zijn dan voor de corona-crisis werd becijferd. In paragraaf 2.3 staat dat de MRA tot 2040 alle beschikbare harde en zachte plancapaciteit nodig heeft om te voorzien in de behoefte aan bedrijventerreinen, zowel voor nieuwe bedrijven als bedrijven afkomstig van te transformeren terreinen. Die capaciteit is onder andere te vinden in de Zuidflank. Het wordt noodzakelijk gevonden om deze ruimte de komende 20 jaar vast te houden. In het hoofdstuk over de fasering staat dat er korte termijn (voor 2023) een uitgekiende bedrijventerreinenstrategie voor de MRA zal komen met bijbehorende bestuurlijke afspraken. In het Verstedelijkingsconcept zien wij graag duidelijker aangegeven dat deze reservering van plancapaciteit voor bedrijven de aanleg van nieuwe grote bedrijventerreinen betreft. Voor bestaande bedrijventerreinen in de Zuidflank dient er de mogelijkheid te blijven voor gemeenten om een eigen afweging te maken.	Op dit moment zijn de structurele effecten van de Coronapandemie waar de gemeente Diemen aandacht voor vraagt nog moeilijk in te schatten. Aan de actuele data valt vooralsnog niet af te lezen dat er substantieel en structureel minder vierkante meter kantooroppervlak wordt afgenomen. Wel is de inschatting dat op zijn minst de inrichting van kantoren sterk zal veranderen. Wat de economische ontwikkelingen betreft, is zijn aan versie 3 van het concept de strategische lijnen per deelregio toegevoegd.
		12	Voor wat betreft de vestgingsmogelijkheden voor datacenters is het belangrijk dat de MRA datacentercenterstrategie op korte termijn beschikbaar komt en hier voldoende duidelijkheid over geeft richting marktpartijen en gemeenten. Gelet op alle andere ruimteclaims vinden wij een meer terughoudende opstelling voor het MRA-gebied gewenst, waarbij wordt uitgegaan van concentratie in de bestaande drie clusters en een nieuwe vierde cluster in Flevoland.	We onderschrijven de door de gemeente Diemen bepleite terughoudendheid voor de vestiging van nieuwe datacenters conform NOVI. Dat betekent dat hyperscales bij voorkeur aan de randen van Nederland worden gesitueerd. Daarnaast gaat het om geconcentreerde ontwikkelingen zoals de 3 bestaande clusters in de MRA. Een locatie in Flevoland voor een eventuele hyperconnectiviteitshub ten behoeve van datacenters is onderwerp van lokale en regionale besluitvorming. We onderschrijven de ambitie te onderzoeken of en hoe een 4e hyperconnectiviteiteshub in Flevoland kan landen. Het lopende onderzoek van de gemeente Almere naar de mogelijkheid en wenselijkheid van deze hyperconnectiviteitshub en de door de gemeente Almere en de Provincie Flevoland nieuwe, nog op te stellen datacenterstrategie vormen hiervoor de basis.
		13	Bij toerisme wordt de impact van de coronacrisis op het aantal zakelijke bezoeken aan de MRA niet benoemd en waarschijnlijk onderschat. Een stijging van het aantal video-vergaderingen en een blijvende daling van het aantal fysieke bijeenkomsten ten opzichte van voor de coronacrisis is zeer waarschijnlijk	Op dit moment zijn de exacte structurele effecten van de Coronapandemie op dit vlak nog moeilijk in te schatten. Ze vormen wel een aandachtspunt richting uitvoering.
6d	Gemeente Haarlemmermeer	1	Het lijkt erop dat regionaal onvoldoende helder is wat voor precair onderwerp dit in Haarlemmermeer is. Op pagina 9 en 59, 84 en op de kaart op pagina 16 van het Verstedelijkingsconcept MRA van de tweede versie van het	Het standpunt aangaande de strategische reservering van de Houtrakpolder voor havenactiviteiten is duidelijk en tijdens het opstellen van het proces gehoord. Alle partners rond het NZKG hebben in 2013 de visie NZKG 2040 vastgesteld waarbij de gemeente Haarlemmerliede Spaarnwoude niet heeft ingestemd op het punt van de strategische

			Verstedelijkingsconcept MRA wordt de Houtrakpolder in Haarlemmermeer genoemd als strategische reservering voor Havenontwikkelingen. Dit is voor ons onacceptabel. Het is juist dat dit zo omschreven is in de visie Noordzeekanaalgebied 2040 en dat genoemd wordt dat Haarlemmermeer hier een afwijkend standpunt over heeft. Dit is voor ons niet voldoende. Wij willen dat deze reservering vervalt, omdat wij, de gebiedsautoriteit, dit gebied structureel open willen houden. Kortom de Houtrakpolder is niet (meer) beschikbaar voor Havenactiviteiten ook niet als strategische reservering. In een regio waar goed wordt samengewerkt wordt naar elkaar geluisterd en worden elkaars (sterke) wensen gerespecteerd, bij dit onderwerp ervaren wij dat niet en betreuren dat zeer. Wij verzoeken u in de tekst van het Verstedelijkingsconcept MRA hierop aan te passen en aan te geven dat de Hourakpolder in de gemeente Haarlemmermeer niet beschikbaar is voor haven activiteiten. Wij vinden dat uitbreiding van het Westelijk Havengebied van Amsterdam richting de Houtrakpolder niet past bij het open en groene karakter van de oorspronkelijke groene buffer tussen Haarlem en Amsterdam. Onze inzet is op diverse manieren vastgelegd in ons beleid en we hebben dat ook uitgedragen, ook richting de partners in het Bestuursplatform NZKG, waaronder de gemeente Amsterdam. In verschillende documenten is vastgelegd dan wel aangegeven dat de Houtrakpolder open moet blijven en niet beschikbaar is voor havenactiviteiten of voor de ruimtelijke opgaven voortvloeiend uit de Regionale Energie Strategie(RES).	reservering van de Houtrakpolder. In de Verstedelijkingsstrategie wordt gekeken naar de opgaven die op de regio afkomen. Deze opgaven rond onder andere energietransitie, circulaire economie en woningbouw doen zich allen in grotere omvang voor dan 8 jaar geleden werd voorzien en ook in een hoger tempo dan toen kon worden ingeschat. Dit vraagt om een zorgvuldige afweging of en hoe sprake zou kunnen zijn van veranderend grondgebruik. Wat de Houtrakpolder betreft, houdt de Verstedelijkingsstrategie vast aan eerdere afspraken uit de visie NZKG 2040. Dit betekent dat eerst intensiever gebruik moet worden gemaakt van het huidige haventerrein. Eventuele discussie over anders inzetten van gronden verloopt via het Bestuursplatform conform diezelfde afspraken uit de Visie NZKG 2040. Letterlijke quote uit het betreffende besluit: "Alvorens het besluit tot de daadwerkelijke aanleg van een haven in de Houtrakpolder wordt genomen, wordt een voorstel hiertoe via een breed samengestelde stuurgroep voorgelegd aan de betrokken bestuurscolleges in het NZKG." Dit betekent dus dat de gemeente Haarlemmermeer als gebiedsautoriteit altijd betrokken is en moet worden bij een dergelijk besluit. In het Verstedelijkingsconcept zijn in versie 3 alleen die onderdelen opgenomen die als onmisbaar element zijn geïdentificeerd. Elementen waar geen overeenstemming over is of die nader onderzoek vergen, zijn als zodanig aangegeven en zullen in het gezamenlijk proces in het NOVI-gebied NZKG verder worden onderzocht en besproken. Een procesafspraak daarover zal onderdeel uitmaken van het bij het aan de Verstedelijkingsstrategie verbonden Verstedelijkingsakkoord.
		2	De algemene indruk is dat het stuk goed in elkaar zit en dat de meeste ontwikkelingen op een gunstige manier met elkaar verbonden worden. Complimenten voor de wijze waarop de vele opmerkingen op eerdere versies zijn verwerkt en hoe er met de meeste gemaakte opmerkingen is omgegaan.	De complimenten worden met waardering in ontvangst genomen
		3	Samen met onze (deel)regionale partners willen we vol inzetten op de doortrekking van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp. De plannen voor deze doortrekking zijn in voorbereiding. Door de betere bereikbaarheid van Haarlemmermeer kunnen er 40.000 woningen worden toegevoegd in en rondom Hoofddorp, een ontwikkeling die wenselijk, zo niet noodzakelijk is in de toekomst perspectief van de MRA. Dit betekent dat komende decennia nog eens een middelgrote stad aan Haarlemmermeer wordt toegevoegd. Een opgave van nationaal en regionaal belang. De totale verstedelijkingsopgave is er een waarbij rijk, regio en gemeente de handen ineen moeten slaan. Dit gaat immers om meer dan huizen bouwen en infrastructuur aanleggen alleen. Dit gaat over mensen, samenleving opbouwen, goede voorzieningen,(internationale) economie en hoogwaardige leefomgeving.	De verdere onderbouwing van nut en noodzaak voor het doortrekken van de Noordzuidlijn naar Hoofddorp wordt via het programma Samen bouwen aan bereikbaarheid en de aanpak Bereikbare Steden uitgevoerd. In het Nationaal Groeifonds is hiervoor een financiële reservering opgenomen. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp in combinatie met de Verstedelijkingsontwikkeling in Hoofddorp wordt onderschreven en is opgenomen in het Verstedelijkingsconcept voor de MRA. In versie 3 onderdeel 3.1 meerkernige ontwikkeling met menselijke maat, zijn handelingsperspectieven opgenomen die bijdragen aan de door Haarlemmermeer genoemde opgaven om naast woningen en infrastructuur, aan samenlevingen te bouwen.
		4		

			De polder ligt in het recreatiegebied Spaarnwoude, da t is ontwikkeld als reactie op de behoefte van de stedelijke bevolking. Naast dagrecreatie wordt het gebied onder meer gebruikt voor grote evenementen. Het recreatiegebied Spaarnwoude maakt onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland en ontvangt jaarlijks 5,5 miljoen bezoekers. De Houtrakpolder neemt daar van ongeveer 900.000 bezoekers voor zijn rekening. De natuurwaarde van het gebied is hoog. Wij willen die recreatieve functie en landschappelijke openheid behoud en wijzen daarom elke vorm van havenactiviteit in de Houtrakpolder van de hand. Wij willen zien dat deze wens over ons grondgebied wordt gerespecteerd in de MRA en dat de Houtrakpolder een open en niet verstedelijkte polder blijft die op natuurontwikkeling en recreatie gericht is. Wij menen dat de hele transformatie opgave waar de MRA, het NZKG en de Amsterdamse Haven zich voor geplaatst ziet zodanig moet en kan worden ingevuld dat de bestemming van de Houtrakpolder daardoor niet verandert. Wij verwachten dat deze wens ook uitgangspunt is bij de verdere samenwerking in MRA verband.	Zie het antwoord bij 6 d1: de Verstedelijkingsstrategie houdt vast aan eerdere afspraken uit de visie NZKG 2040 ten aanzien van de Houtrakpolder.
6e	Gemeente Ouder-Amstel	1	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 2e 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.	Wij nemen de complimenten met waardering in ontvangst
		2	Projecten De Nieuwe Kern, Werkstad OverAmstel en EntradaGemeente: 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	In versie 3 zijn conform de wensen en opvattingen van de gemeente Ouder-Amstel Werkstad OverAmstel en Entrada opgenomen als versnellingslocaties gekoppeld aan versnellingslocatie Duivendrecht vanwege de onlosmakelijke verbondenheid van de projecten. Tevens hebben wij Duivendrecht in de tekst opgenomen als bij Amsterdam Zuidoost ook Duivendrecht bedoeld is. Een verwijzing naar de gebruikte bron, de plancapaciteitsmonitor van de MRA is tevens opgenomen.

			(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 5overgenomen.	
		3	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.	Ouder-Amstel wijst op de knelpunten bij de woningbouwopgaven. De oplossingen die voor deze knelpunten moeten worden gevonden, zijn echter veelal locatiespecifiek en vragen om maatwerk. Deze passen daarom niet bij het hoofdlijnenkarakter van de Verstedelijkingsstrategie. Het gaat bij die oplossingen om uitvoering, waaraan o.a. via de MRA versnellingsaanpak en Woningbouwpuls invulling wordt gegeven. Overigens worden de knelpunten zelf wel besproken in het derde deel van de Verstedelijkingsstrategie, de investeringsstrategie.
		4	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.	In lijn met deze opmerking van de gemeente Ouder-Amstel is in Versie 3 de Nieuwe A2 Entree opgenomen als onderdeel van de integrale ontwikkeling in Amsterdam Zuid-Oost/Duivendrecht en in bijbehorende fasering. Het Rijk-regio Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) bereidt de grote Rijk-regio-opgaven op het gebied van mobiliteit voor. Er wordt intensief afgestemd tussen de Verstedelijkingsstrategie en SBaB.
		5	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.	Het vraagstuk over verrommeling in het landelijk gebied is in brede zin is opgenomen in de tekst in hoofdstuk 3.2, groenblauw netwerk. Het gaat daar o.m. om het versterken van landschappen en een kwaliteitsimpuls voor landschappen met bijzondere waarden. Sanering van tuinbouwkassen is een hardnekkig probleem dat ook afzonderlijk benoemd dient te worden. Tevens is het geagendeerd als onderdeel waarop mogelijk afspraken kunnen worden gemaakt in het Verstedelijkingsakkoord dat aan de Verstedelijkingsstrategie wordt gekoppeld.
6f	Gemeente Uithoorn	1	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	Wij waarderen de duidelijke ondersteuning door de gemeente Uithoorn van de hoofdambitie in de Verstedelijkingsstrategie.

			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.	
		2	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. 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	We zijn het met de gemeenteraad van Uithoorn eens dat het belangrijk is cultureel erfgoed te behouden en versterken en daarbij een koppeling te zoeken met andere opgaven die hier goed aan kunnen worden verbonden. In het Verstedelijkingsconcept is daartoe in algemene zin een zinsnede opgenomen in hoofdstuk 3.2, groenblauw netwerk en specifiek in de paragraaf over de multifunctionele ‘Groene Zones’. Vuurlijn wordt opgenomen in de gebiedsparagraaf over de Zuidflank. Tevens stellen we voor te onderzoeken waar dit leidt tot regionale of Rijks- regionale afspraken in de uitvoering. Mogelijke afspraken hierover kunnen worden opgenomen in het bij de Verstedelijkingsstrategie behorende Verstedelijkingsakkoord.
		3	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	We onderschrijven het dynamische karakter van de ontwikkeling van woningbouwlocaties waar de gemeente Uithoorn op wijst. Aan de Verstedelijkingsstrategie wordt een Verstedelijkingsakkoord verbonden. Hierin worden naast het vaststellen van een gezamenlijk verhaal in de vorm van het Verstedelijkingsconcept ook afspraken gemaakt richting uitvoering van gezamenlijke ambities en hoe we daar de komende jaren gezamenlijk aan werken. Onderdeel in het gezamenlijk werken aan ambities is het monitoren waar we wanneer ontwikkelen. Hierbij wordt ook ruimte ingebouwd voor actualiseringen bijvoorbeeld in de woningbouwplannen. Daarmee geven we invulling aan de reactie van Uithoorn over het dynamische karakter van woningbouwopgaven. Een en ander wordt beschreven in hoofdstuk 5, Van concept naar uitvoering.

			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.	
		4	Situatie Leefomgeving rond Schiphol: In aanvulling op de hierboven ingebrachte AM-reactie omtrent Schiphol stelt de gemeenteraad van Uithoorn dat zijn standpunt met betrekking tot de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol, zoals weergegeven in een raadsbrede motie "Minder vliegen is minder hinder" van 4 maart 2021 nog onveranderd is. Hierin wordt aangegeven dat de raad van Uithoorn van mening is dat minder hinder echt alleen mogelijk is door minder vliegbewegingen.	De genoemde motie van de raad van Uithoorn over leefbaarheid in de omgeving van Schiphol valt buiten de reikwijdte van de Verstedelijkingsstrategie van de MRA. De discussie over de luchtzijdige kant van de ontwikkelingen van Schiphol wordt niet via de Verstedelijkingsstrategie MRA maar via het proces van de Luchtvaartnota gevoerd. Wel spreken Rijk en regio af een gezamenlijke integrale gebiedsuitwerking voor Schiphol en omgeving te maken waarin een integrale afweging wordt gemaakt over het verbeteren van de leefkwaliteit en een robuuste ontwikkeling van de luchthaven.
7	Deelregio Almere-Lelystad/Oostflank	1	In brede zin kunnen wij ons vinden in de inhoud van dit concept. Het heeft een heldere opzet. De bijzondere aandacht voor landschap en de systeemlagen mobiliteit, ecologie, water en energie onderschrijven wij.	Deze reactie onderschrijft de met het Verstedelijkingsconcept ingeslagen koers en de opzet. We waarderen deze ondersteuning.
		2	Wij onderstrepen het beeld van een evenwichtige meerkernige metropool, waarin niet alleen ruimte is voor wonen, maar ook voor werken en recreëren. Wij bouwen aan een samenleving. Een betaalbare woningmarkt voor alle doelgroepen die de MRA samen tot een succes maken, is daar bij voor ons een belangrijke randvoorwaarde. In de 'Metropool van grote klasse met menselijke maat ' ligt een grote opgave om de sociaal-maatschappelijke veerkracht in de samenleving te versterken. Hoe de verstedelijking ten dienste staat aan deze opgave is nog onvoldoende uitgewerkt. Naast een menselijke maat een hoge leefkwaliteit, gecombineerd met een internationale oriëntatie.	Mede naar aanleiding van deze reactie van de Oostflank MRA zijn voor de sociaal maatschappelijke onderwerpen drie handelingsperspectieven opgesteld. De resultaten daarvan zijn opgenomen in versie 3 in onderdeel 3A, meerkernige ontwikkeling met menselijke maat.
		3	De MRA is feitelijk een nationaal (mobiliteits)knooppunt. De meervoudige ontsluiting van dit nationale knooppunt is niet alleen voor het rijk maar ook voor ons van groot belang. Indien de verbinding naar het noorden wordt versterkt, dient er rekening mee te worden gehouden dat de IJmeerverbinding extra capaciteit op een verbinding naar het noorden biedt.	Het onderzoek naar de mogelijke komst van een IJmeerverbinding inclusief capaciteitsafwegingen en de ruimtelijke inpassing daarvan verloopt via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Daarbij wordt ook gekeken naar de effecten van een IJmeerverbinding op het bestaande spoornetwerk.
		4	De Oostflank is een belangrijk onderdeel van de MRA. Er wordt veel gebouwd en er is veel ruimte om te bouwen (deels ook om tegemoet te komen aan de eigen woningbehoefte). Zo is het programma RRAAM/Almere2.0 en Lelystad NextLevel volop in uitvoering. De aandacht voor een veerkrachtige, schone en inclusieve economie waarderen wij, zeker ook in verband met de inzet op versterking van de stadsharten en de versterking van de economische profielen van Almere en Lelystad. De inzet opstuwende werkgelegenheid, een krachtige human capital agenda en onderwijs is voorwaarde voor succesvolle	We zijn het eens met de opmerkingen van de Oostflank MRA over het economisch profiel en het economisch potentieel. In Versie 3 zijn de door de regio opgestelde strategische lijnen voor economische ontwikkeling nu ook toegevoegd. De BO MIRT afspraak wordt inmiddels uitgevoerd. Mogelijke vervolgafspraken tussen Rijk en regio over dit onderwerp richting uitvoering kunnen worden opgenomen in het bij de Verstedelijkingsstrategie behorende Verstedelijkingsakkoord.

			ontwikkeling van de steden en behoeft versterkte inzet van rijk en regio? Daarbij benadrukken we het belang van de vorig jaar tijdens het bestuurlijk overleg MIRT gemaakte afspraak over het versterken van het kennisprofiel van Almere en de kansen die de luchtvaart en de logistiek hebben voor het kennisprofiel van Lelystad? Kortom, de Oostflank is een gebied met veel economisch groeipotentieel.	
		5	Verstedelijkingsstrategie ondersteunt afspraken Handelingsperspectief Oostflank en Lelystad NextLevel. Het is van belang te concluderen dat Rijk-regioprogramma's zoals het Handelingsperspectief Oostflank en Lelystad NextLevel bouwstenen zijn voor deze Verstedelijkingsstrategie. Deze programma's zijn nog volop in ontwikkeling en leiden in de komende tijd tot afspraken met lokale, regionale en Rijkspartners. Wij benadrukken dat afspraken die in het kader van de Verstedelijkingstrategie worden gemaakt in het verlengde liggen van de afsprak en die vla deze programma's worden gemaakt, dan wel deze afspraken versterken.	Terecht wijst de Oostflank MRA erop dat de genoemde bestaande Rijk-regio gebiedsprogramma's als bouwstenen dienen voor het Verstedelijkingsconcept en de afspraken in elkaar verlengde moeten liggen. Er wordt daarom expliciet aandacht aan besteed aan hoe verschillende trajecten zich tot elkaar verhouden.
		6	Versnelling woningbouw Almere en Lelystad. De woningbouwopgave in de MRA is groot en urgent. Almere (2e bouwgemeente van de MRA) en Lelystad kunnen en willen daar een belangrijke bijdrage aan leveren. En we zijn bereid in te zetten op versnelling van de woningbouw, met in achtneming van onze kernwaarden voor verstedelijking: leefbaarheid, betaalbare woningen, banen, goede voorzieningen en bereikbaarheid. Immers, we bouwen niet alleen woningen, maar een stedelijke samenleving. De bereikbaarheid van de Oostflank via alle vervoersmodaliteiten dient van een uitstekend niveau te zijn wanneer de regio verder voorziet in de regionale woningbehoefte. Een IJmeerverbinding is daar voor een randvoorwaardelijke toevoeging. De capaciteit van alle vervoersmodaliteiten dient ten minste gelijk op, maar beter nog, vooruit te lopen op de verstedelijkingen de ontwikkeling van de stedelijke samenleving. Zowel ruimtelijk als in de tijd. Ook aandacht voor een nachtnet is daarbij van belang.	We onderschrijven dat het bij Verstedelijking niet alleen gaat om het bouwen van woningen maar om het bouwen aan samenlevingen met alle randvoorwaarden die daarbij horen waaronder een goede bereikbaarheid. Het onderzoek naar de mogelijke komst van een IJmeerverbinding verloopt via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). De regio is daarbij intensief betrokken.
		7	Wat de fasering betreft zijn de afspraken van het bestuurlijk overleg MIRT van november 2020 voor ons leidend: tot 2030 prioriteit bij het versnellen van woningbouw en noodzakelijke randvoorwaarden in de 7 stadsharten (waaronder die van Almere en Lelystad) en de 5 grote ontwikkellocaties (waaronder AmsterdamBayArea/AlmerePampus). Dit is een aanscherping van de afspraak die bij BO Leefomgeving van juni 2020 was gemaakt over prioriteiten voor verstedelijking in de MRA en die ook terugkomt in de tekst van de Verstedelijkingsstrategie. 'Concreet moet er op veel plekken binnen de MRA vol op worden gebouwd. In tegenstelling tot de suggestie die de afspraak van BO Leefomgeving wekt, is de Oostflank volgens ons de sleutel in de woningbouw- en noodzakelijke versnellingsopgave. De Oostflank is onlosmakelijk onderdeel van	Het onderzoek naar de mogelijke komst van een IJmeerverbinding en de ruimtelijke inpassing daarvan verloopt via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). De uitkomsten hiervan worden meegenomen in de fasering van stedelijke ontwikkelingen in de MRA.

			de internationale corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad airport.' In de komende periode moeten Rijk en regio met urgentie daar om voor de Oostflank een aantal cruciale besluiten nemen, zoals over de vorm van de IJmeerverbinding en de voorbereidingen voor Almere Pampus. Daarbij melden we nog eens dat de ontwikkeling van Pampus als krachtige woon- en werklocatie zonder volwaardige IJmeerverbinding geen optie is. En dat ook de autobereikbaarheid en fietsverbindingen daarbij op orde dient te zijn, waarbij alle opties -inclusief een IJmeerweg-onderzocht dienen te worden."	
		8	In de tekst over fasering tot 2030 vragen we -naast de Inzet op de ontwikkeling van het stadshart van Lelystad- aandacht voor uitbreiding in Lelystad Zuid (Warande), de versterking van de bestaande stad (w.o. Lelystad Oost, onderdeel van Programma Leefbaarheid en Veiligheid van BZK) en de ontwikkeling van de Kustzone Inclusief bovenregionale voorzieningen zoals vrijetijdseconomie, stedelijk wonen en natuurontwikkeling. Alleen onder de voorwaarde dat er een juiste mix van woonmilieus wordt ontwikkeld kan versnelling van de woningbouwopgave in Lelystad plaatsvinden. De woningbouw- en transformatieopgave dient een bijdrage te leveren aan de noodzakelijke "sterke schouders" en aan" extraschouders" in de stad. "Opnieuw eenzijdige woningbouwontwikkeling leidt onherroepelijk tot herhaling van problemen uit het verleden. In de periode na 2030 zijn voor de groeien leefbaarheid van Lelystad een station Lelystad Zuid en de bochtafsnijding N23/A23 (de doorgaande route Alkmaar-Zwolle) van belang. Het verkeer vanuit Enkhuizen richting Flevokust haven door Lelystad wordt daarmee voorkomen. Daarnaast is een aantakking van het spoor op Flevokusthaven voor een multimodale logistieke hub gewenst. Bij de aanleg van een Lelylijn vinden wij een intercity-stop op station Lelystad vanzelfsprekend.	We zijn het volledig eens met de visie van Oostflank MRA dat de ontwikkelingen van stadsharten en locaties als Lelystad Zuid niet een eenzijdige woningbouwontwikkeling, maar een gemengde ontwikkeling moet zijn. Vraag en aanbod op de markt zijn vervolgens bepalend voor de fasering van deze ontwikkeling. Die marktontwikkeling zal de komende jaren gezamenlijk gemonitord worden, om de beoogde functiemenging te kunnen bewaken. Mogelijke ingrepen in de bereikbaarheid na 2030, die passen bij de ontwikkeling van Lelystad, zullen op termijn geagendeerd moeten worden op het BO MIRT Noordwest.
		9	Flevoland -Gooicorridor: In Versie 2 staat onder 'mobiliteit' dat naast de hoofdkeuzes voor wegen openbaar vervoer de opgaven op specifieke corridors zoals Almere-Utrecht en de Gooicorridor "met lokale maatregelen kunnen worden opgelost". Dit is geenszins het geval. We verwijzen in dit verband naar de uitkomsten van het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland&Flevoland uit 2019. In dit toekomstbeeld zijn ingrijpende maatregelen opgenomen. Momenteel loopt er een MIRT-verkenning naar de aanpak van knelpunten op de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes. In de toekomst krijgen meerdere wegdelen van de A27 met knelpunten te maken. In dit verband zien wij graag terug dat de reservering die thans bestaat, in stand wordt gehouden voor een Stichtselijn van Almere naar Utrecht. De Intercity-of gelijkwaardige verbinding tussen Utrecht en Almere is niet alleen belangrijk voor de ontwikkeling van de Gooi-corridor maar ook voor de MRA als regionaal en nationaal knooppunt.	Het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) bereidt de grote Rijk-regio-opgaven op het gebied van mobiliteit voor. In dat kader is in het BO MIRT van najaar 2020 afgesproken te starten met een MIRT-verkenning A27 Almere-knooppunt Eemnes. Voor het spoor zijn het OV Toekomstbeeld en de gemaakte afspraken over OV SAAL leidend.

		10	Nieuwe vormen van beheer, preventieve aanpak bestaand stedelijk gebied: jonge steden zoals Lelystad en Almere staan aan de vooravond van een heel nieuwe intensieve periode. Naast groei is dóórontwikkeling noodzakelijk. Daarbij mag het beheer van het bestaande niet worden vergeten. Net als in andere steden, is er aandacht nodig voor beheer, waarbij rekening moet worden gehouden met de leeftijdsopbouw van de wijken en het karakter van deze jonge steden (in verhouding kwalitatief goede woningvoorraad en leefomgeving). Beheer moet zich daarbij niet alleen richten op problemen op fysiek en/of sociaal terrein na dat ze zich manifesteren en er eenmaal zijn. Het Is juist nodig dit vroegtijdig aan te pakken, dan wel preventief. Steden zoals Almer een Lelystad zijn jonge steden waarde onderhouds- en beheer opgave zich ook meer dan in de oude steden massiever gaat voordoen. In het kader van de Verstedelijkingsstrategie pleiten wij er voordat er tussen Rijk en regio nieuwe vormen van beheer voor deze voormalige groeikernen worden uitgewerkt.	Het is terecht dat de Oostflank MRA de aandacht vestigt op de beheer- en onderhoudsopgaven in voormalige groeikernen. In de tekst van Versie 3 van het verstedelijkingsconcept is daar nu in hoofdstuk 3.1 een zinsnede aan gewijd. Dit onderwerp wordt later ook besproken in het kader van te maken afspraken als onderdeel van het Verstedelijkingsakkoord dat verbinden is aan de Verstedelijkingsstrategie.
		11	De Oostflank een gezonde en groene leefomgeving. De Oostflank heeft unieke landschappen en wateren die een nog grotere betekenis kunnen krijgen (Nationaal Park Nieuw Land, IJmeer als waterpark voor de MRA). De steden hebben attractieve groene suburbane woonwijken die door de bewoners worden gewaardeerd. Almere en Lelystad gaan ook bij de verdere ontwikkeling van de steden voor groene verstedelijking. Ons groen groeit mee met de verstedelijking. De groene scheggen en buffers van Almere en de polycentrische structuur zijn een kernwaarde van onze steden. Zo profileert Lelystad zich als Hoofdstad van de Nieuwe Natuur. Binnen de MRA biedt de Oostflank een gezonde en groene leefomgeving, in tegenstelling tot grote delen van de MRA die te maken hebben met een minder gezonde leefomgeving. Wij menen dat de kansen die de Oostflank op dit vlak biedt sterker In de Verstedelijkingsstrategie, en de keuzes die daarin worden gemaakt, zowel qua stads- als natuurontwikkeling, duidelijker terug mogen komen.	We herkennen het profiel van een gezonde en groene leefomgeving in de Oostflank van de MRA. Dit komt ook naar voren uit de analyse die we door het RIVM hebben laten opstellen op dit punt. Tegelijkertijd is het noodzakelijk, zoals de Oostflank MRA in haar brief eerder ook heeft gesteld, dat de economische potenties van de Oostflank worden benut. Ontwikkeling van de economie met groei van circulaire bedrijvigheid en Lelystad Airport heeft een onmiskenbaar positief effect op de werkgelegenheid en het economisch vestigingsklimaat. Ook kan Lelystad Airport bijdragen aan het verminderen van het aantal nachtvluchten op Schiphol. Tegelijkertijd hebben dergelijke ontwikkelingen ook een (plaatselijke) invloed op de leefomgeving. De gezonde leefomgeving van de Oostflank is een grote kwaliteit. In de verdere ontwikkeling van de Oostflank zal de balans tussen deze kwaliteit van de gezonde leefomgeving en economische belangen zorgvuldig bewaakt moeten worden. Activiteiten die worden toegevoegd bijvoorbeeld voor circulaire economie, zijn in het verstedelijkingsconcept op een selectief aantal plekken aangegeven in lijn met door gemeenten en provincies aangemerkte bedrijventerreinen.
		12	Verwevenheid stad en landschap in Lelystad en Almere Wij hebben onze waardering uitgesproken voor de aandacht voor het landschap en ecologie. Waar het gaat om de inhoud op deze thema's, kan de kwaliteit van Flevoland krachtiger voor het voetlicht worden gebracht. In woord en kaartbeeld moet sterker tot uitdrukking komen wat in Flevoland de kwaliteiten en opgaven van het landschap zijn. Concreet gaat het om de groenblauwe opzet van Lelystad en Almere en de daarmee samenhangende woonkwaliteit, de bestaande Flevolandse bossen en de rol die ze spelen als recreatie/rustgebied, de Bossenstrategie en nieuwe ecologische verbindingen in het stedelijk gebied.	In lijn met deze reactie is de samenhang in ontwerp en ontwikkeling stad-landschap expliciet benoemd in de paragraaf kernkwaliteiten. Nieuwe ecologische verbindingen in stedelijke gebied zijn (op de kaart) opgenomen als ‘aanleg groene zones’. Gelet op het hoofdlijnenkarakter van de Verstedelijkingsstrategie MRA zijn kansen voor de Flevolandse bossen voortvloeiend uit de nationale bossenstrategie in algemene zin benoemd.

		13	Samenhangende uitwerking energiesysteem, inclusief Waterstof, Warmte en CO2 In het licht van het streven naar duurzaamheid en robuustheid van de energievoorziening missen wij een samenhangende uitwerking met naast aandacht voor elektriciteit ook aandacht voor waterstof (ook transport en mogelijke aanlanding in Flevokusthaven), warmte (in verband met geothermie en restwarmte) en CO2 (onder meer gebruik van 'oude' gasleidingen naar opslag).	Op basis van verder onderzoek zijn in Versie 3 de vier eerdere abstracte scenario's over de toekomstige energiesystemen vervangen door regionale scenario's, gebaseerd op de nationale scenario's van de netbeheerders (II3050) en aangevuld met lokale informatie. In die regionale scenario's zijn de mogelijke ruimtelijke gevolgen inzichtelijk gemaakt. Daarbij is gekeken naar de koppeling tussen verstedelijking, zowel op toevoeging woningbouw als industrie en datacenters. Uit de scenario's is een aantal onmisbare elementen gedestilleerd die hoe dan ook noodzakelijk zijn om ook in de toekomst een robuust energienetwerk te hebben in de MRA en in Nederland: no-regret maatregelen. Deze elementen zijn opgenomen in hoofdstuk 3.3, systemen van de toekomst. De scenario's vormen de hoeken van het speelveld: niet om uit te kiezen, maar om van te leren. In de komende jaren moet gekoppeld aan de discussie over regionale en landelijke hoofdstructuur voor energie besloten worden welke invulling gekozen wordt. Voor de hoofdstructuur van het energienetwerk in Nederland verloopt dat via het landelijke programma's Energie Hoofdstructuur.
		14	Keuzevraagstuk 4e hyperconnectiviteitshub is onderwerp van provinciale en lokale besluitvorming Het is goed om nogmaals te benadrukken, zoals de Verstedelijkingsstrategie ook al wel stelt, dat een locatie in Flevoland voor een eventuele hyperconnectiviteitshub ten behoeve van datacenters onderwerp is van lokale en regionale besluitvorming. We onderschrijven de ambitie te onderzoek en of en hoe een 4e hyperconnectiviteiteshub in Flevoland kan landen. Het lopende onderzoek van de gemeente Almere naar de mogelijkheid en wenselijkheid van deze hyperconnectiviteitshub en de door de gemeente Almere en de Provincie Flevoland nieuwe, nog op te stellen datacenterstrategie vormt hiervoor de basis. In de Verstedelijkingsstrategie is iedere concrete locatiekeuze prematuur.	Flevoland staat positief tegenover een 4e connectiviteitshub. De Provincie onderzoekt samen met lokale overheden waar en hoe dit kan landen. Het lopende onderzoek van de gemeente Almere naar de mogelijkheid en wenselijkheid van deze hyperconnectiviteitshub en de door de gemeente Almere en de Provincie Flevoland nieuwe, nog op te stellen datacenterstrategie vormen voor de verstedelijkingsstrategie de basis op dit onderwerp.
		15	Keuzevraagstuk Extra 380kV tracé Bij de toekomstige energievoorziening in de MRA is sprake van een mogelijk nieuw 380kV-tracé als keuzevraagstuk. Momenteel vindt al een verzwaring plaats van de bestaande 380kV-leidlng die door Flevoland loopt en dwars door het stedelijk gebied van Almere. Mocht een nieuw380kV-tracé nodig zijn in de MRA, dan dient rekening te worden gehouden met verstedelijking in Flevoland. Wij vinden het belangrijk dit vanuit de Verstedelijkingsstrategie MRA aan het ministerie van EZK mee te geven.	Zoals aangegeven in reactie op punt 13 van de reactie van de Oostflank MRA zijn nu drie scenario's voor energiesystemen uitgewerkt. Daarbij is een aantal onmisbare elementen geanalyseerd die hoe dan ook noodzakelijk zijn om ook in de toekomst een robuust energienetwerk te hebben in de MRA en in Nederland. Onderdeel daarvan zijn ook de mogelijke 380KV tracé's. Deze elementen zijn opgenomen in hoofdstuk 3C, systemen van de toekomst. In de komende jaren moet gekoppeld aan de discussie over regionale en landelijke hoofdstructuur voor energie besloten worden welke invulling gekozen wordt. Voor de hoofdstructuur van het energienetwerk in Nederland verloopt dat via het landelijke programma's Energie Hoofdstructuur (EHS). Vanuit de Verstedelijkingsstrategie is aan het programma EHS, de wens en opvatting vanuit de Oostflank MRA aangegeven om te betrekken bij de afwegingen over mogelijke nieuwe tracés voor een 380KV.
		16	Keuzevraagstukken Noordzeekanaalgebied en Schiphol in relatie tot mogelijkheden in de Oostflank De keuzevraagstukken voor het Noordzeekanaalgebied, de haven van Amsterdam en de omgeving Schiphol zijn taaie vraagstukken. Hier kan de Oostflank een oplossing bieden. Openstelling van Luchthaven Lelystad voor vakantievluchten geeft mogelijkheden om een deel van de problematiek rond Schiphol te verlichten. Daarnaast is er rond Lelystad ruimte te vinden voor logistieke bedrijvigheid. Lelystad Airport en Flevokust Haven als multimodaal knooppunt zijn de motor voor de economische ontwikkelingen. Waar het gaat om de ruimte voor wonen of	De Oostflank van de MRA wordt nadrukkelijk meegenomen in de zoektocht naar ruimte voor bedrijven en benutten van economische kansen voor de Oostflank. Uiteraard is het de bedoeling dat bedrijven voor wie Flevoland een alternatief kan zijn, het economisch profiel van de Oostflank zo veel mogelijk versterken. We herkennen het genoemde *unique sellingpoint* van de Oostflank van de MRA. Dit komt ook naar voren uit de analyse die we door het RIVM hebben laten opstellen op dit punt. Tegelijkertijd is het noodzakelijk, zoals in de brief van de Oostflank eerder is gesteld, dat de economische potenties van de Oostflank worden benut. Ontwikkeling van de economie met groei van circulaire bedrijvigheid en Lelystad Airport heeft een onmiskenbaar positief effect op de werkgelegenheid en het economisch vestigingsklimaat. Ook kan Lelystad Airport bijdragen aan het verminderen van het aantal nachtvluchten op Schiphol. Tegelijkertijd hebben dergelijke ontwikkelingen ook een

			voor bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied of in de haven van Amsterdam, kan de Oostflank met bedrijventerreinen zoals De Vaart en Flevokust Haven kansen en schuifruim te bieden als alternatief voor bedrijven van elders. Voorwaarde is dat dergelijke bedrijven en functies (zoals de energiehub) het economische profiel van de Oostflank versterken, er veel directe en indirecte arbeidsplaatsen mee gemoeid zijn en een duurzame bedrijfsvoering hebben. Om de kwaliteiten de leefbaarheid van de regio te behouden (onze unique sellingpoint), zijn overlast en hinder op de directe omgeving ongewenst.	(plaatselijke) invloed op de leefomgeving. De gezonde leefomgeving van de Oostflank is een grote kwaliteit. In de verdere ontwikkeling van de Oostflank zal de balans tussen deze kwaliteit van de gezonde leefomgeving en economische belangen zorgvuldig bewaakt moeten worden. Activiteiten die worden toegevoegd bijvoorbeeld voor circulaire economie, zijn in het verstedelijkingsconcept op een selectief aantal plekken aangegeven in lijn met door gemeenten en provincies aangemerkte bedrijventerreinen.
3d	Gemeente Heemstede	1	Wij onderschrijven de centrale gedachte achter de Verstedelijkingsstrategie van een polycentrische ontwikkeling. De MRA bestaat uit veel verschillende en krachtige kernen, die elkaars kwaliteiten versterken. Ze liggen in een landschap dat al even gevarieerd is. Iedere partner brengt daarbij zijn eigen kwaliteit in. Zo bezien is het goed om te constateren dat naast de inzet op woningbouw, een goede verdeling van werkgelegenheid in de MRA en balans in woon- en werklocaties, ook wordt nagedacht hoe de MRA leefbaar blijft met aandacht voor duurzaamheid, klimaatadaptatie en landschap. Dit sluit goed aan op de ambities die Heemstede met betrekking tot de regio Zuid-Kennemerland heeft en de positie van Zuid-Kennemerland in de MRA. Vanuit dit perspectief en met inachtneming van de inzet van de regio, zoals deze is vastgelegd in documenten als de Zuid-Kennemer agenda, het ontwikkelperspectief voor de Binnenduinrand en de regionale Bereikbaarheidsvisie, hebben wij het voorliggende Verstedelijkingsconcept beoordeeld.	Deze reactie onderschrijft de met het Verstedelijkingsconcept ingeslagen koers. We waarderen deze ondersteuning en het is goed te lezen dat het direct aansluit op de ambities van de gemeente Heemstede.
		2	Voor de toekomst heeft de raad van Heemstede uitgesproken dat groen, natuur en ruimte voor rust(recreatie) gebied belangrijke functies zijn, die even belangrijk als woon- en werkfuncties zijn. Heemstede fungeert in toenemende mate als toegangspoort tot de natuurgebieden in de Binnenduinrand en de MRA en vervult hierbij de functie van een duurzame, groene, historische en recreatieve oase. De door de raad aangenomen motie 'Heemstede; Groene Oase in de MRA/Binnenduinrand', waarin deze positionering nader is toegelicht, is als bijlage bij de zienswijze gevoegd. Daarbij past geen grote Verstedelijkingsambitie, de bijdrage van Heemstede aan de woningbouwopgave is afgelopen decennia geleverd.	Het Verstedelijkingsconcept is in lijn met de uitspraken van de gemeenteraad van Heemstede. In Heemstede staat geen grootschalige verstedelijkingsambitie geprojecteerd. Uitgegaan wordt van door de gemeente zelf aangedragen initiatieven voor woningbouw zoals opgegeven in de plancapaciteitsmonitor MRA. Tegelijkertijd hebben we door opname van Nationale Parken Nieuwe Stijl, verbinding proberen te leggen met de ambities van de gemeente in de Binnenduinrand waarbij natuur, recreatie, historisch erfgoed en gebieden om rust te vinden, een plek krijgen.
		3	Het verbeteren van de bereikbaarheid is voor Heemstede een van de belangrijke randvoorwaarden voor de verdere ontwikkeling van de regio Zuid-Kennemerland. Alle vervoerwijzen (auto, OV en fiets) zijn daarbij van even groot belang. De vervoerwijze(n) die voor een maatregel het beste resultaat biedt of bieden, moeten voor die maatregel in beeld komen. De ontwikkeling van de OV-knooppunten wordt in de Verstedelijkingsstrategie goed geagendeerd. Het is goed om te constateren dat station Heemstede-Aerdenhout op de kaart (blz	Alle modaliteiten zijn van belang in het MRA netwerk. Als MRA partners werken we aan de mobiliteitstransitie richting fiets en OV voor de doorstroming van de bestaande wegen en voor een gezonde leefomgeving in dorpen en steden. Het toekomstig functioneren van de N201 wordt in de netwerkstudie, het Multimodaal toekomstbeeld verder uitgewerkt en voor de deelregio's fijnmaziger in kaart gebracht.

			54.) voor de ontwikkelrichting van het mobiliteitssysteem van de MRA als Intercitystation is aangeduid. De HOV-as Zandvoort-Heemstede-Hoofddorp is gedeeltelijk (als onderdeel van andere verbindingen) wel aangeduid, maar wij missen deze verbinding als geheel op de genoemde kaart. In het Verstedelijkingsconcept wordt de problematiek rond de N201 alleen geadresseerd in de context van de uitbreiding van de ring rond Amsterdam. Wij verzoeken u deze problematiek ook in de context van de leefbaarheid in de Westflank te bezien. In het bijzonder wordt daarbij gedacht aan een extra oost-westverbinding, die een substantiële bijdrage kan leveren aan de nu al te grote verkeersdruk op de N201. Een verkeersdruk die nog wordt vergroot door de substantiële woningbouwambitie voor de Westflank van Haarlemmermeer.	
		4	Gezien de forse woningbouwopgave voor een al sterk verstedelijkte regio, is het van groot belang dat de natuurwaarden en de openheid die er tussen de kernen aanwezig is, wordt gekoesterd. Heemstede zet voor het eigen grondgebied en voor de gehele Binnenduinrand in op behoud en versterking van deze waarden, van volbouwen van het buitengebied kan geen sprake zijn. Tegelijkertijd komen deze waarden steeds meer onder druk te staan dor de groeiende recreatiebehoefte. De groei in recreatie en toerisme heeft niet alleen een groeiende economische impact, maar ook effect op de ruimte, op de natuurwaarden en landschappelijke kwaliteit en op de leefkwaliteit van de inwoners. Voor de Coronacrisis was er sprake van een hoge groeiverwachting van het aantal (internationale) toeristen. Nu leidt de groei van het aantal woningen, aantal inwoners en bannen ook tot een groei van de recreatiebehoefte, zowel in de steden als in het buitengebied. In het Verstedelijkingsconcept wordt hier al de nodige aandacht aan besteed. De bevestiging van de ecologische verbindingszone van de duinen naar het achterland, met de gewenste recreatieve fietsverbinding naar de kust als koppelkans en de vergroting van het Nationale Park en de doorontwikkeling van het recreatiegebied Spaarnwoude bieden goede kansen om zowel de in de regio aanwezige natuurwaarden te beschermen als de recreatieve druk te verminderen door deze meer over de hele MRA te spreiden. Naar mate de verstedelijking toeneemt is het des te belangrijker te investeren in natuur en recreatie. Dit is bij uitstek een bovenlokale opgave en het is goed dat zowel de investeringskant als de beheerkant in de verstedelijkingsstrategie worden geagendeerd. Minder duidelijk is echter nog tot welke concrete acties dit gaat leiden. In de verstedelijkingsstrategie is hiervoor meer aandacht gewenst.	Met waardering constateren wij dat voor natuur en recreatie de inhoud goed aansluit op de wensen van de gemeente Heemstede. In het Verstedelijkingsconcept schetsen we het gezamenlijke verhaal van Rijk en regio voor de MRA. Uiteraard moet dit leiden tot concrete acties naar uitvoering. Hiervoor zal aan de Verstedelijkingsstrategie als geheel een Verstedelijkingsakkoord worden gekoppeld met daarin naast het uit te spreken commitment op het gezamenlijke verhaal, de concrete acties die we als Rijk en regio samen oppakken, procesafspraken voor verdere uitwerking van plannen en hoe we dat met elkaar gaan organiseren én monitoren.
		5	De onderbouwing van spreiding van werkgelegenheid over de MRA regio is nog mager. De economische ambitie van Zuid-Kennemerland is steviger dan nu in het verstedelijkingsconcept staat verwoord. Redenerend vanuit het idee van de	Werkgelegenheidsontwikkeling laat zich moeilijk sturen, zeker als het om vestiging van bedrijven gaat. Net als de gemeente Heemstede beoogt de MRA de balans tussen wonen en werken te behouden en te verbeteren. Daarom is de inzet in het verstedelijkingsconcept, om bedrijven te verleiden zich in de verschillende deelregio's te vestigen, steeds passend bij de

			polycentrische ontwikkeling van de metropool zou het uitgangspunt moeten zijn dat in de deelregio's de groei van het aantal banen minimaal gelijke tred houdt met de toename van het aantal inwoners. Dit ter voorkoming van verdere scheefgroei van de woon-werkbalans en de hieraan gerelateerde mobiliteitsinvesteringen. Het toevoegen van werkfuncties rondom de ov-knooppunten is daarbij cruciaal om deze woon-werkbalans te behouden. Veel bestaande bedrijventerreinen worden getransformeerd tot gemengde woon-werklocaties. Het behouden van voldoende gezoneerde bedrijventerreinen zoals Waarderpolder Haarlem business park is belangrijk om voldoende ruimte voor bedrijvigheid te bieden. Het versterken van economische samenwerking aan de westflank van de MRA (Zuid-Kennemerland, IJmond, Haarlemmermeer) is belangrijk en biedt kansen, mits de balans met de unieke kenmerken van Zuid-Kennemerland behouden blijft.	eigen kwaliteiten van die deelregio's. Alle deelregio's in de MRA leveren daarbij een specifieke bijdrage aan de sterke economie van de MRA als geheel met een nationaal belang. Om nog meer duiding te geven aan die verschillende bijdragen, zijn in versie 3, puttend uit de in het kader van Plabeka opgestelde economische profielen en daarbij behorende strategische lijnen voor elke deelregio teksten toegevoegd in het onderdeel integraal te ontwikkelen gebieden. In hoofdstuk 3A is een alinea opgenomen over ongemengde bedrijventerreinen.
		6	Het abstractieniveau van de Verstedelijkingsstrategie en de hieruit voortvloeiende afspraken tussen Rijk en regio is hoog. De genoemde thema's en opgaven vragen om een degelijke uitwerking in programma's en projecten. De regio Zuid-Kennemerland blijft graag betrokken bij deze uitwerking.	De uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie vraagt om een langjarig commitment op een gezamenlijke koers voor de ontwikkeling van de MRA en om afspraken over hoe we aan die gezamenlijke inspanning vormgeven. Deze afspraken leggen we vast in een Verstedelijkingsakkoord tussen Rijk en regio. De regio Zuid-Kennemerland zal daarbij vanzelfsprekend betrokken worden.
2b	Gemeente Uitgeest	1	Het Oer-IJ als buffergebied voor de regio is een interessant idee waarbij aandacht moet zijn voor de inrichting van het landschap en de consequenties voor landbouw en natuur.	Wij zijn blij met de brede interesse, onder meer van de gemeente Uitgeest voor het idee om het Oer-IJ als zoekgebied voor waterberging aan te wijzen. In versie 3 van het Verstedelijkingsconcept is dit zoekgebied nu ok opgenomen.. De verdere uitwerking van exacte locatie, inrichting en consequenties vindt plaats in het vervolg in het project NOVI-gebied NZKG.
		2	De invloed van Schiphol - op bijvoorbeeld de mogelijkheid om te bouwen en de geluidshinder - zou sterker naar voren moeten komen.	Mede naar aanleiding van de reactie van de gemeente Uitgeest is in Versie 3 in hoofdstuk 3.3 meer aandacht gegeven aan de impact van Schiphol en ruimtelijk economische ontwikkelingen op elkaar. Ter vergelijking: in de vorige versie stond het keuzevraagstuk over leefkwaliteit en Schiphol in het hoofdstuk integraal te ontwikkelen gebieden onder gebied Zuidflank.
		3	Bij verandering van verkeersstromen en daarmee gepaarde hogere belasting van bepaalde wegen moet goed gekeken worden of die wegen inderdaad extra belast kunnen worden en of dit niet leidt tot extra geluidshinder.	Voor alle eventuele veranderingen in het mobiliteitsnetwerk geldt dat via modelberekeningen, berekend wordt wat de eventuele extra belasting is. Effecten als eventuele toename van geluidshinder worden hierbij ook meegenomen.
		4	Bij de voorbeelden over behoud en versterken van OV-bereikbaarheid ook de Kennemerlijn en de Zaancorridor noemen.	Deze wens van de gemeente Uitgeest is overgenomen. In Versie 3 is de ZaanIJ-corridor opgenomen in de hoofdstukken 3, 3.3 en 4 en is de Kennemerlijn opgenomen in hoofdstuk 4.
		5	Bij ontwikkelingen met gevolgen voor het grondgebied van Uitgeest, zoals verdichting van woningbouw rond OV-knooppunten en de uitbreiding van het 380-KV netwerken, moet aansluiting worden gezocht bij de gebiedsvisie van Uitgeest en het zijn van een groene HUB.	In lijn met deze reactie wordt de gebiedsvisie van Uitgeest betrokken bij het opstellen van dit Verstedelijkingsconcept van de MRA en in het vervolg bij de uitwerking hiervan.

24	Vervoerregio Amsterdam	1	Wij steunen de inzet op het poly-centrische model waarbij de nadruk ligt op het verdichten van centrum- en knooppuntlocaties van harte. Juist omdat er bij	Wij zijn blij met de door de VRA uitgesproken steun voor het polycentrische model en de daarin opgenomen knooppuntontwikkelingen. We onderschrijven dat

			knooppunten veel bij elkaar komt blijkt het ontwikkelen van deze locaties in de praktijk lastig. Wij zouden graag zien dat er meer aandacht wordt gegeven aan wat er nodig is om dit mogelijk te maken en te vereenvoudigen. Bijvoorbeeld door regelgeving of nieuwe samenwerkingsvormen waarbij wij binnen de MRA nauw samenwerken en elkaar vasthouden bij het kiezen van de locaties en de daaraan te stellen eisen. Los je dit niet op, dan bestaat het risico dat toch eerst de 'makkelijke' locaties worden bebouwd. Deze locaties zijn vaak slechter bereikbaar en lokken vervolgens op langere termijn grotere investeringen uit	voorkomen moet worden dat de zogenaamde 'makkelijke' locaties toch als eerste worden bebouwd. De afstemming over fasering en prioritering van te ontwikkelen locaties is op hoofdlijnen in het faseringsbeeld opgenomen in hoofdstuk 5. De nauwe samenwerking binnen de regio en het gesprek met het Rijk dient continu te worden gevoerd waarbij obstakels in de uitvoering onderwerp van gesprek zijn. Over de samenwerkingsvorm die daarbij past, vindt nog onderzoek plaats.
		2	Een van de meest complexe delen van de ruimtelijke puzzel bevindt zich rond Schiphol. Woningen bouwen bij de stations van Hoofddorp en Nieuw Vennep is lastig door de geluidscontouren terwijl de bereikbaarheid per OV daar erg goed is. Ons verzoek is om dit mee te nemen bij de integrale gebiedsaanpak in samenwerking met de luchtvaartnota om te kijken wat op dergelijke plekken wel mogelijk kan worden gemaakt.	Rijk en regio staan de integrale benadering van het vraagstuk verhogen leefkwaliteit en een duurzame en robuuste ontwikkeling van Schiphol voor. Dit vergt een nadere uitwerking die we als Rijk en regio gezamenlijk willen oppakken. Daartoe wordt een afspraak aan de Verstedelijkingsstrategie gekoppeld die naar verwachting zal worden opgenomen in het Verstedelijkingsakkoord MRA. De gebiedsontwikkeling rond station Hoofddorp is opgenomen in het Verstedelijkingsconcept.
		3	Op basis van de verstedelijkingsstrategie is het ons nog niet duidelijk of ook daadwerkelijk de beste keuzes worden gemaakt op het gebied van ruimte en mobiliteit. De kosten en baten van de investeringen in verkeer en vervoer die samenhangen met de ruimtelijke keuzes zijn onduidelijk. Voor het vervolgproces is het essentieel om voor elke ruimtelijke ontwikkeling duidelijk te hebben welke investeringen op het gebied van verkeer en vervoer op alle schaalniveaus nodig zijn. Bij het ene te ontwikkelen gebied kan daarbij gebruik worden gemaakt van bestaande systemen met restcapaciteit en zullen in het beste geval veel bestemmingen nabij liggen en per fiets bereikbaar zijn. Bij het andere gebied moeten er mogelijk miljarden geïnvesteerd worden in mobiliteitsoplossingen. Alleen door dit inzichtelijk te maken kan de beste integrale keuze worden gemaakt voor zowel mobiliteit als de ruimtelijke ordening. Daarbij dienen wat ons betreft de afspraken zoveel als mogelijk bij te dragen aan een duurzame mobiliteit (conform afspraken uit het klimaatakkoord). Wij verzoeken dan ook om dit expliciet te maken in het vervolgproces en ook ruimte in het proces in te bouwen om ruimtelijke keuzes te heroverwegen indien de kosten voor het mobiliteitssysteem bij bepaalde keuzes niet in verhouding staan met de baten.	In lijn met deze reactie van de VRA is in versie 3 van het verstedelijkingsconcept een uitgebreidere koppeling gemaakt in het hoofdstuk fasering. Deze kan helpen bij de afwegingen zoals de VRA vraagt. Die afwegingen zullen een continu gesprek vergen op basis van inzichten die worden opgedaan in concrete gebiedsuitwerkingen. In het concept schetsen we in samenhang de koers voor de MRA naar 2050. In de fase van uitvoering zullen we aandacht besteden aan de door de VRA gevraagde afwegingen.
		4	De ontwikkeling van het mobiliteitssysteem als randvoorwaarde is voor ons zeer logisch. Ons zorgpunt daarbij is wel dat het erg leunt op drie nieuwe metroverbindingen. Daar bovenop worden in de kaart voor 2050 zelfs nog een handvol "Potentiële HOV metrolijnen" toegevoegd. In de praktijk zijn de kosten om dergelijk verbindingen te realiseren erg hoog en het risico dat financiering hiervoor niet rondkomt groot. Ons verzoek is dan ook om daarnaast ook te focussen op minder omvangrijke opgaven waar meer gebruik wordt gemaakt van verbeteringen in het bestaande netwerk. Daarbij vragen wij ook meer aandacht voor nabijheid van werkgelegenheid en voorzieningen of voor zoiets als een 10-minutenstad waarbij veel meer verplaatsingen met actieve modaliteiten kunnen worden afgelegd. Dergelijke verbeteringen zijn zowel in het belang van rijk als regio.	De VRA stipt een terecht punt aan. Het Verstedelijkingsconcept heeft de door de VRA gevraagde nabijheid en het optimaal benutten van het bestaande mobiliteitsnetwerk als uitgangspunten. In de komende 10 jaar wordt vooral ingezet op de ontwikkeling van locaties die nu al goed ontsloten zijn of waar een beperkte aanpassing van de bestaande infrastructuur volstaat. Voor de periode daarna staat een aantal grotere gebiedsontwikkelingen op de kaart die naast de door de VRA genoemde aandachtspunten ook vragen om een transitie in het mobiliteitssysteem voor alle modaliteiten, waaronder voor het OV.
		5	Het concept stelt het Rijk-regio-verband centraal. Regio's lossen waar mogelijk onderling problemen op. Er zijn echter ook veel regionale projecten die een belangrijke bijdrage leveren aan landelijke doelstellingen. Er dreigen echter wel te veel (deel)regionale vraagstukken buiten de 'Rijk-regio-boot' te vallen. Keuzes op landelijk, regionaal en lokaal niveau hangen sterk samen en hebben invloed op elkaar. Verzoek is dan ook om alle schaalniveaus in samenhang te blijven bekijken en gezamenlijke doelen centraal stellen in plaats van de scheiding rijk-regio.	We zijn het eens met de VRA dat er naar de samenhang van grote en kleine, Rijks- en regionale projecten moet worden gekeken. Daarbij is echter ook selectiviteit in de vorm van de bijdrage aan de doelstellingen van het Verstedelijkingsconcept een belangrijk aandachtspunt. Als input voor Versie 3 is gebruik gemaakt van het multimodaal toekomstbeeld.

			Daarmee kan ruimte worden geboden voor het oplossend vermogen van vele regionale/lokale oplossingen voor een landelijk/regionale knelpunten zoals sprong over het IJ, HOV ZaanIJ, HOV Haarlem-A9-Amsterdam maar ook kleinere projecten en investeringen in stedelijke mobiliteit buiten de prioritaire/sleutelgebieden. Andersom doet de Vervoerregio ook soms mee met een rijksproject omdat dit primaire regionale doelen raakt. Daarom verzoeken wij om dergelijke projecten ook bij de Rijk-regio opgaven te noemen op pagina 64.	
		6	De HOV ZaanIJ is bijvoorbeeld noodzakelijk voor de gepland ruimtelijke ontwikkelingen. Bijvoorbeeld met trambus-concept als faseringsoplossing en met lightrail in het eindbeeld. Dat vraagt om de structurerende werking van OV die samen met de verstedelijkingsopgave zekerheid kan bieden voor marktpartijen en investeerders op de lange termijn. En mogelijk biedt de uitkomst van het onderzoek ook een kans om het hoofdrailnet te ontlasten, waaronder de knelpunten in de Hemtunnel en op de Hoornselijn. Het project HOV ZaanIJ betreft om deze reden een regionale opgave met landelijke betekenis, waarbij directe betrokkenheid van Rijk en regio van groot belang zijn.	Mede naar aanleiding van deze wens van de VRA is in Versie 3 van het Verstedelijkingsconcept de HOV ZaanIJ opgenomen.
		7	Dit is ook het geval bij de substantiële woningbouwprojecten in Zuid, waarvan de grootste in Haarlemmermeer zijn. Bij de projecten die op korte termijn gaan lopen (Hoofddorp Station/Centrum en Lisserbroek), is er wel al rijk-regio samenwerking en financiering. Bij Hoofddorp natuurlijk in de vorm van het Nationaal Groeifonds en het traject Bereikbare Steden. Bij Lisserbroek mogelijk in de vorm van de woningbouwimpuls van BZK. Om de binnenstedelijke woningbouw (15.500) en arbeidsplaatsen (6.200) rondom het stationsgebied Hoofddorp mogelijk te maken en daarmee bij te dragen aan de versnellingsambities die door het Rijk zijn geformuleerd in o.a. de NOVI, het noodzakelijk is om de Noord-zuidlijn naar Hoofddorp door te trekken. We gaan ervanuit dat het Rijk daaraan substantieel zal bijdragen.	Conform de suggestie van de VRA is in Versie 3 het doortrekken van de Noordzuidlijn opgenomen, mede gekoppeld aan de ontwikkelingen in Hoofddorp. Besluitvorming vindt plaats in het kader van het Nationaal Groeifonds.
		9	Logistiek wordt slechts één keer genoemd. Voor een gezonde en leefbare MRA is logistiek onmisbaar, zeker gezien de grote woningbouwopgave. De logistiek moet daarom goed gefaciliteerd worden maar wel gericht zijn op verduurzaming (zie afspraken uit het Klimaatakkoord) en het slimmer maken (digitalisering, bundelen, meer via een netwerk van logistieke hubs). Wij ontwikkelen dit jaar een netwerkvisie duurzame logistieke hubs voor de MRA. In 2018 is de Samenwerkingsagenda Logistiek voor de MRA vastgesteld. Deze is nog steeds actueel en kan zo worden overgenomen in de verstedelijkingsstrategie.	Terecht wijst de VRA op het belang van goede logistiek. Dit is in Versie 3 nadrukkelijk aangegeven door middel van een aparte alinea over logistiek. Tevens is er een toevoeging over goederenvervoer gedaan.
		10	Helaas zijn de mobiliteitsopgaven in de Verstedelijkingsstrategie hoofdzakelijk te lezen als (grote) infra-opgaven. Verschonen van mobiliteit, inspelen op veranderende reispatronen en beprijzen ontbreken nog grotendeels. Belangrijke punten waarop juist afspraken tussen rijk en regio gewenst zijn.	Zie de reactie onder punt 4 van de VRA.
		11	Ook is het belangrijk om flexibiliteit in te bouwen. Het is goed mogelijk dat wat er nodig is flink afwijkt van wat nu geschetst is volgens de oude verwachtingen qua bevolkingsontwikkeling, mobiliteitspatronen en keuzes voor woon- en werklocaties. We hebben bijvoorbeeld nog geen goed beeld van de mobiliteitsontwikkeling na COVID-19. De relatie tussen economische groei, vestigingsplaats, mobiliteitsgroei en spitsreizen is na corona zeer waarschijnlijk blijvend veranderd (denk aan meer thuis werken, wens om groener en rustiger te gaan wonen). Alleen weten we nog niet precies op welke manier. Het is wenselijk om deze inzichten te benoemen en te zorgen voor flexibiliteit.	We zijn ons bewust van de onzekerheden waar de VRA op wijst die spelen bij toekomstige ontwikkelingen. Het Verstedelijkingsconcept is daarom een adaptief concept dat meebeweegt met toekomstige ontwikkelingen en de opgaven die daaruit voortvloeien. Dit vergt continu aandacht en periodiek aanpassen van het Verstedelijkingsconcept en het nemen van daarop afgestemde uitvoeringsbesluiten. In het concept schetsen we in samenhang de koers voor de MRA naar 2050. In het vervolgtraject naar uitvoering zullen we aandacht besteden aan de door u gevraagde afwegingen.