Redeneerlijn AM regio tbv Verstedelijkingsstrategie MRA

Input vanuit de AM-regio voor de Verstedelijkingsstrategie MRA
2 september 2020

Opbouw/inhoud:

- Korte beschrijving karakteristiek AM-regio
- Verstedelijkingsstrategie MRA
- Zes keuzevraagstukken Verstedelijkingsstrategie MRA
- Keuzevraagstukken vertaald naar AM-regio
- **Redeneerlijn AM-regio**
- **Belangrijkste vraagstukken in de AM regio die om rijk-regio inzet vragen**
- **Belangrijkste vraagstukken in de AM regio die om regionale inzet**

Karakteristiek Amstelland-Meerlanden

De deelregio Amstelland-Meerlanden neemt een stevige economische positie in binnen de MRA. De mainports Schiphol en Greenport Aalsmeer zijn belangrijke motoren van onze nationale economie; bronnen van werkgelegenheid en brandpunten van internationaal transport.

Vervoer en opslag, groothandel, detailhandel en overige zakelijke diensten zijn de grootste economische sectoren. Vanwege deze sterke concentratie van economische activiteit heeft de regio een grote aantrekkingskracht op arbeid vanuit heel Nederland. Het aantal werkzame personen is dan ook groter dan de werkzame beroepsbevolking.

Deze aantrekkende werking heeft ook een weerslag op de woningbehoefte. De plancapaciteit voor woningen in AM is (met ruim 60.000 woningen tot 2050 en bijna 40.000 tot 2030) na Amsterdam de grootste in de MRA. Door de aanwezigheid van Schiphol en geluids- en stikstofnormen is het bouwen van wenselijke nieuwe woningen in dit gebied een uitdaging.

Ruimtelijk biedt Amstelland-Meerlanden diverse hoog gewaardeerde woonmilieus. Van stedelijke appartementen tot historische kernen en landelijk wonen, aangevuld met hoogwaardige culturele voorzieningen en liggend in een rijk geschakeerd landschap. Van buitenplaatsen langs de Amstel, recreatie bij de Westeinderplassen, Ouderkerkerplas, in de Diemerscheg en in het Amsterdamse Bos, natuurschoon in de Ronde Hoep, de weidsheid van de Bovenkerkerpolder tot nieuwe landschappen als Park 21. De sterke toename van de verstedelijking, met name langs de A4-A10-A2, zorgt voor een toenemende druk op dit landschap en op de infrastructuur.

Verstedelijkingsstrategie MRA

De Verstedelijkingsstrategie is de gezamenlijke strategie waarmee de MRA met het Rijk (en met andere partners) de koers uitzetten naar een duurzame en economische sterke metropool voor iedereen.
Toekomstbestendig en evenwichtig; een internationale topregio met een hoge kwaliteit van leefbaarheid met elkaar versterkende lokale samenlevingen en kernen. Niet alles kan daarbij tegelijk. Het vereist slimme keuzen en een samenhangende aanpak met meer slagkracht en waar mogelijk versnelling. De Verstedelijkingsstrategie brengt samenhang en volgorde in de grote hoeveelheid lopende programma's/projecten, gemaakte afspraken en transities. Het verstedelijkingsconcept wordt opgebouwd uit drie onderdelen: het inhoudelijke verstedelijkingsconcept, de fasering van integraal te ontwikkelen gebieden en een investeringsstrategie.

De Verstedelijkingsstrategie is een belangrijk regionaal traject: niet alleen worden er regionale (ruimtelijke) afspraken gemaakt, het vormt ook de basis voor de belangrijkste rijksinvesteringen de komende jaren. De urgentie is hoog, gezien de grote en complexe uitdagingen en hoge ambities, waar we voor staan op het gebied van wonen, mobiliteit, werken, verduurzaming, landschap en leefbaarheid, gecombineerd met de relatief geringe ruimte, die we daarvoor hebben. Draagvlak binnen de MRA is voor de Verstedelijkingsstrategie voorwaardelijk voor afspraken tussen de MRA en het Rijk. De MRA Verstedelijkingsstrategie wordt onderdeel van de landelijke omgevingsagenda. Dit is de agenda van de Nationale Omgevingsvisie, de NOVI. De Verstedelijkingsstrategie moet daarom ook goed aansluiten bij de Provinciale Omgevingsvisies (POVI's) en de (nog op te stellen) gemeentelijke omgevingsvisies en –agenda's.

Zes keuzevraagstukken Verstedelijkingsstrategie MRA

In Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) van 8 juni 2020 is met de ministeries van BZK, I&W en EZK een aantal concrete inhoudelijke afspraken gemaakt over de Verstedelijkingsstrategie. Dit betreft voornamelijk het woningprogramma tot 2030 in samenhang met prioriteiten bereikbaarheid, het evenwichtig spreiden (10%) van de werkgelegenheidsgroei over een aantal stadsharten, prioritaire no-regret-maatregelen voor het oplossen van capaciteitsproblemen in de energienetwerken en verdere uitwerking van deze afspraken voor enkele integraal te ontwikkelen gebieden. Er zijn 6 keuzevraagstukken benoemd en voorgelegd in het BO Leefomgeving.

Keuzevraagstukken vertaald naar AM regio

Alle keuzes, zowel die voor de systeemlagen als die voor wonen en werken, moeten zich verhouden tot elkaar, maar ook tot de bijzondere kwaliteiten van een evenwichtige polycentrische metropool (zowel in sociaal-maatschappelijk als economisch opzicht) in een uniek en cultuurhistorisch waardevol landschap.
Hoofddoel voor de periode juni – september 2020 is om de benoemde keuzevraagstukken op gebiedsniveau inzichtelijk maken zodat er indien noodzakelijk bestuurlijke besluitvorming rijk-regio over kan plaatsvinden.

Hierbij is met name aandacht voor:

- Uitwerken opties integrale ontwikkelrichtingen gebieden 2030-2050 ism systemen. (Het keuzevraagstuk bereikbaarheid wordt in het kader van SBAB[1] uitgewerkt.)

[1] SBAB: programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid waarin Rijk en MRA sinds 2018 gezamenlijk werken aan de opgaven op het terrein van bereikbaarheid en verstedelijking.

- Afbakening integraal te ontwikkelen gebieden
- Koers 2050 aanvullen met kwaliteiten, identiteiten gebieden

Binnen de zes keuzevraagstukken zijn de onderstaand opgesomde aandachtspunten benoemd vanuit de AM regio.

Keuzevraagstuk 1: De programmering van woon- en werklocaties (inclusief voorzieningen)

Algemeen mbt **polycentrische** gedachte:

- Verstedelijking vanuit kwaliteit, sterktes en kansen van het gebied. Benut de karakteristieken en de kwaliteiten van locaties om onderscheidende vestigingsmilieus te kunnen bieden.
- De AM regio biedt allereerst ruimte aan de economische groei binnen de regio. Bedrijven uit andere delen van de MRA en Nederland kunnen pas opgevangen worden indien er voldoende ruimte beschikbaar is en de bedrijven passen bij de karakteristieken en kwaliteiten van de AM regio
- De AM regio wil ook bijdragen aan inclusief, maar wel binnen de lokale mogelijkheden en zonder dwang. Voorkomen moet worden dat de gemeenten op basis van 'inclusief' gedwongen worden tot het maken van keuzes die vanuit de kenmerken van de locatie onlogisch of onwenselijk zijn.

Schiphol en leefkwaliteit: Hoe kan regio zich verder ontwikkelen en de leefkwaliteit van de omgeving worden verbeterd in relatie tot de beperkingen rond Schiphol?

- Meer mogelijkheden voor woningbouw in LIB-gebieden, vooral voor versterking leefkwaliteit en vitaliteit in de kleine kernen.
- Stimuleren van geluidadaptief bouwen.
- Inzet is om de hinder van Schiphol te verminderen, waarbij voor Haarlemmermeer de balans tussen ontwikkeling en hinderreductie van belang is.

Verstedelijkingskeuze versus **bereikbaarheid**: effecten van het mogelijk afwaarderen van de A10 en daarmee toename belang A9 en N201 als 2e en 3e ring.

- Als A10 wordt afgewaardeerd, moet gekeken worden naar gevolgen van opwaarderen A9 en N201.
- Mogelijke verstedelijking en gewenste bereikbaarheid langs de assen; wat kunnen ze qua capaciteit aan?
- Toenemende milieubelemmeringen langs deze assen: de woningbouwopgave die steeds meer in conflict komt met milieubelemmeringen en aanvullende investeringen vraagt.

Iedere nieuwe woning betekent ook een extra arbeidsplaats; veel extra woningen = grote behoefte extra ruimte voor werken (formele en informele **werklocaties**).

- De kwalitatieve marktvraag sluit niet aan bij het aanbod van werklocaties (bedrijventerreinen en kantoren). Waar is ruimte voor werklocaties en welke kwaliteit hoort hierbij?
- Nabijheid / bereikbaarheid van werklocaties voor werknemers; samenhangende opgave!
- Toekomstperspectief voor de ruim 800 hectare te transformeren glastuinbouw in de Greenport Aalsmeer. De ligging is in het LiB gebied en de bereikbaarheid is afhankelijk van auto.

Keuzevraagstuk 2: Duurzame energie: in hoeverre faciliteren we naast de regionale opgave ook de nationale of internationale opgave?

Landelijk moeten we in 2030 35 TWh plaatsen. De AM-gemeenten doen via de (concept) RES een voorzet voor wat mogelijk haalbaar is, ook met het oog op ruimtelijke kwaliteit en draagvlak.

- Een groot deel van de AM-gemeenten zal vanwege de hoge verstedelijking en de beperkingen vanuit Schiphol niet in de eigen duurzame stroom behoefte kunnen voorzien.
- De regionale opgave niet kwantitatief (je moet zoveel opwekken) maar kwalitatief benaderen: doe als regio wat je kunt, met behoud van ruimtelijke kwaliteit en maatschappelijk draagvlak.
- Hoe ontwikkelen we het energiesysteem in relatie tot ruimtelijke economische ontwikkelingen (oa vernieuwd energienetwerk en toevoegen energievragers)?

Keuzevraagstuk 3: locatie huisvesten van de vierde hyperconnectiviteitshub

- Zoekgebied voor vierde hub buiten de AM regio. Tot 2030 wordt ingezet op gematigde groei en concentratie van datacenters in de hiervoor door de gemeenten aangewezen gebieden in de AM regio. Dit gebeurt onder voorwaarden van ruimtebeslag, landschappelijke inpassing, energieverbruik en duurzaamheid. Na 2030 is er naar verwachting geen extra ruimte voor datacenters meer beschikbaar, wat de noodzaak voor een vierde hyperconnectiviteitscluster binnen de MRA (zoekgebied Almere/Zeewolde) onderstreept om de verdere groei van datacenters te kunnen blijven faciliteren na 2030.

Keuzevraagstuk 4: Hoe gaan we om met de toenemende recreatieve druk op het landschap in relatie tot de ruimteclaims en opgaven waarmee het landschap te maken heeft?

- Definieer de groengebieden die landschappelijke structuur in deze regio vormen: Park21, Westeinderscheg, Amstelland, Diemerscheg. Per gebied verschilt de verhouding tussen functies op het gebied van landbouw, natuur en recreatie.
- Transformeer het verouderd glas op een manier die mede leidt tot een landschappelijke verbinding tussen de Westeinderscheg, Amstelscheg en Groene Hart.
- Zorg voor verschillende soorten (recreatie)gebieden; intensieve recreatie in metropolitane parken (zoals Park 21) en extensieve recreatie in landschappelijke scheggen.
- Zorg voor meer en betere routestructuren voor (elektrische) fietsen naar én binnen het buitengebied.
- Neem de bestaande kwaliteiten van de belangrijke landschappelijke gebieden in het gebied (Amstelscheg, Westeinderscheg) als basis. Zoeken naar een goede balans tussen behoud en ontwikkeling.
- De Amstelscheg komt de komende jaren onder een steeds sterker wordende stedelijke druk en hier spelen ook klimaatopgaven, hoe kan het Rijk ons daarin helpen?
- Ontwikkeling van de Westeinderscheg. Hier speelt een combinatie van landschap, recreatie en leefkwaliteit met belangrijke vraagstukken als verbindingen (landschap en bereikbaarheid), verouderd glas en gevolgen Schiphol.
- Ontwikkeling van de Diemerscheg gericht op natuur, recreatie, klimaatadaptatie en duurzame energieopwekking.

- Behoud en versterking van de landschappelijke structuur heeft gevolgen voor een eventuele keuze voor verdere verstedelijking langs de corridor A4-A9-A2 wordt gemaakt. Het is belangrijk deze gevolgen goed in beeld te krijgen en hierop te anticiperen.

Keuzevraagstuk 5: Faciliteren robuust watersysteem, klimaatadaptief ontwikkelen en waar geven we zoekgebieden voor locaties voor piekwaterbergingen aan?

- Zorg voor een robuuster watersysteem in relatie tot ruimtelijk economische, recreatieve en landschapsontwikkelingen (bv doorspoelproblematiek, verzilting).
- Behalve een robuust watersysteem moet er ook aandacht zijn voor hittestress, droogte en zeespiegelstijging. Hebben overstromingsrisico's bijvoorbeeld invloed op locatiekeuzes of de manier waarop je een gebied inricht?
- Hoe wordt er omgegaan met klimaatadaptatie bij nieuwe ontwikkelingen?
    - Hoe zorg je ervoor dat de nieuwbouwopgave meteen klimaatadaptief wordt ingericht?
    - Hoe zorg je ervoor dat nieuwe vitale en kwetsbare functies meteen klimaatadaptief worden ingericht? Hoofdontsluitingswegen (klimaatverandering kan invloed hebben op de bereikbaarheid!), nieuwe energieopwekking, datacenters? Wordt bij locatiekeuze van datacenters naast de energievraag ook rekening gehouden met de watervraag t.a.v. de koelbehoefte (in warme zomers kan er ook weinig zoetwater zijn door droogte)?
- Maatregelen voor klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen/inrichten gaan vaak goed hand in hand. Deze maatregelen zijn vaak ook goed te combineren met de opgave voor een gezonde leefomgeving. Koppeling hittestress aan gezondheid is daarvan een goed voorbeeld.

Keuzevraagstuk 6: Systeemkeuzes voor de netwerkstrategie mobiliteit. Wat is het meest optimale mobiliteitssysteem voor de MRA?

- Ontwikkeling van ZWASH[2] is voor een goede bereikbaarheid van de regio essentieel. Combinatie van versterking van het OV en uitbreiden wegen.
- AM heeft een grote plancapaciteit aan woningen, ook in de kleinere gemeenten en buiten de sleutelgebieden. Ontwikkeling locaties is alleen mogelijk bij gelijktijdige ontwikkeling infrastructuur en voorzieningen.
- De groei van wonen en werken in de regio werkt ook door in de verdere aders van het regionale mobiliteitsnetwerk. Wat is er nodig aan capaciteitsvergroting en/of mobiliteitstransitie om de aders open te houden?
  Denk hierbij aan meervoudige bereikbaarheid, dus niet alleen auto maar ook OV en fiets (vanwege de snelheid van realisatie en meer balans in het vervoersysteem). Wij missen hier nog oplossingen in de sfeer van Smart mobility, terwijl de regio zich enorm zou kunnen profileren op SMART solutions, gezien de kennisindustrie.
- SBaB gaat uit van "de ring A10 draaiende houden". Dit legt een extra druk op de omliggende wegen als A5, A9 en mogelijk ook N201 als tweede en 'derde' ring. Dit heeft

[2] ZWASH staat voor Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp. Het betreft de verkenning naar mobiliteitsverbeteringen op dit traject met o.a. een metrolijn als hoofdoplossing en het doortrekken van de Noordzuidlijn in combinatie met het sluiten van de Ringlijn.

bereikbaarheidsgevolgen voor dit deelgebied, zeker als ook nog extra verstedelijking plaats gaat vinden op de as A4-A10-A2.

- ZWASH kijkt naar OV-bereikbaarheid Zuid-Schiphol-Haarlemmermeer. Van belang is ook om de OV-bereikbaarheid Zuidlob VRA in beeld te houden. Niet alleen NS-stations zijn belangrijke OV-knooppunten.
- De rol van de (elektrische) fiets is in AM van groot belang. Veel woon- en werkgebieden liggen op (elektrische) fietsafstand van elkaar. Juist in AM biedt dit veel kansen!

Goede bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsfactor voor kantoren en bedrijven. Hoe blijven werklocaties bereikbaar dan wel wordt de bereikbaarheid van werklocaties verbeterd?

- Mengen van functies en toevoegen van voorzieningen (informele werkmilieus, productieve wijken).
- Anderzijds moet ook de bereikbaarheid van autonome bedrijventerreinen en kantorenlocaties op orde zijn.
- Zorg voor meervoudige bereikbaarheid; niet alleen per auto maar ook met OV en fiets.

Redeneerlijn voor AM-regio

In de vastgestelde opzet van de rapportage voor het Verstedelijkingsconcept is de paragraaf 'Integraal te ontwikkelen gebieden' opgenomen. Voor het Verstedelijkingsconcept is de MRA opgedeeld in vijf gebieden met samenhangende opgaven, elk met een eigen profiel. Deze vijf gebieden zijn:

1. Noordzeekanaalgebied en Zuid-Kennemerland
2. Zaanstreek, Waterland, Corridor Amsterdam-Hoorn
3. Oostflank MRA: IJmeer oevers/Amsterdam Bay Area, Gooikust en Flevoland
4. Gooi en Vechtstreek (inclusief Diemerscheg)
5. **Zuidflank+: Schiphol, Westeinderscheg, Amstelveen, Greenport Aalsmeer, Oostkant Haarlemmermeer, Zuidflank MRA (Hoofddorp, Zuidas, Amsterdam Zuidoost, Amstelscheg)**

Voor de Verstedelijkingsstrategie is het vooral van belang om scherp te krijgen waar knelpunten / keuzes / conflicten ontstaan wanneer de vraagstukken op gebiedsniveau met elkaar in verband worden gebracht.

Daarnaast geldt voor al deze punten dat ze in het licht van de huidige Coronacrisis bekeken moeten worden. Op dit moment is nog niet te voorspellen hoe dit op de lange termijn zal uitpakken, maar dat het consequenties (economisch maar waarschijnlijk ook meer) voor onze regio zal hebben, staat vast.

Om tot de knelpunten te komen moeten de aandachtspunten uit de keuzevraagstukken met elkaar in verband worden gebracht en 'gewogen' worden. Dit leidt tot onderstaande redeneerlijn voor de AM-regio.

Polycentrisch spreiden op basis van lokale kenmerken en kwaliteiten.

- Verstedelijking vanuit kwaliteit, sterktes en kansen van het gebied. Benut de karakteristieken en de kwaliteiten om onderscheidende vestigingsmilieus te kunnen bieden, zowel voor wonen als voor werken.
- De ambitie is om meer variatie in de woonmilieus aan te brengen; meer stedelijk en meer dorps, minder suburbaan. Daarnaast willen we ook meer betaalbare/middeldure woningen bouwen, indien mogelijk op locaties nabij werkgebieden. De opgave is om het evenwicht te vinden tussen de verdere verstedelijking in Hoofddorp , Amstelveen en de Zuidoostflank met oa Werkstad OverAmstel, De Nieuwe Kern, Amstel III (gunstig vanuit oogpunt van mobiliteit, woon-werkbalans) en andere woningbouwlocaties in de regio (gunstig vanuit oogpunt van een gevarieerd woon- en leefmilieu, leefkwaliteit kleine kernen).
- Meer gerichte mogelijkheden voor woningbouw in LIB-gebieden, vooral voor versterking leefkwaliteit en vitaliteit in de kleine kernen, waarbij er zo min mogelijk concessies worden gedaan aan een gezonde leefomgeving. Dat betekent dat door hinderbeperkende maatregelen vanuit Schiphol en met behulp van mitigerende maatregelen, waaronder geluidadaptief bouwen, de ervaren geluidhinder kan afnemen en de luchtkwaliteit kan verbeteren.
- In Haarlemmermeer is de ambitie om de overwegend monofunctionele stedenbouwkundige opzet te doorbreken. Voor zover het kan worden woningen gebouwd op werklocaties. De restricties vanuit de luchtvaart zijn daarin nu nog een beperkende factor.
- De Greenport Aalsmeer heeft te maken met ruim 800 ha verouderd glas. De transformatie van de verouderde glastuinbouwgebieden gaat gepaard met zeer hoge kosten. Met het oog op het verbeteren van de leefkwaliteit in combinatie met het financieel rond krijgen van een

businesscase is ook woningbouw (op locaties waar dit ook met het oog op de leefkwaliteit wenselijk is) een mogelijke functie . De restricties vanuit de luchtvaart zijn daarin een beperkende factor.

Zoeken naar flexibiliteit en maatwerk waar het gaat om bouwrestricties vanuit Schiphol.

- De bouwrestricties vanuit Schiphol hebben gevolgen voor de leefkwaliteit in de omgeving. In die gebieden valt woningbouw weg als middel om het voorzieningenniveau in kleinere kernen te ondersteunen, om de sanering van verouderde glastuinbouw te financieren, of om monofunctionele kantoorwijken te verlevendigen. Woningbouw is niet alleen een middel voor gebiedstransformatie. Nieuwe woningen zijn ook nodig om de doorstroming op de woningmarkt te bevorderen. En binnenstedelijke locaties nabij wegen, openbaar vervoer en voorzieningen liggen ruimtelijk gezien het meest voor de hand.
- Duidelijk benoemen welke waardes in het spel zijn en welke innovatieve oplossingen denkbaar zijn; waar de flexibiliteit zit en welk maatwerk mogelijk en wenselijk is. En ook benoemen wat er wèl kan waar woningbouw onmogelijk blijft, bijvoorbeeld in de sfeer van groen en leisure.
- Stimuleren van geluidadaptief bouwen; een mogelijk goede oplossing voor de woningbouw rondom Schiphol is geluidadaptief bouwen. Dit is nu nog in de ontwikkelfase maar kan met inzet van meerdere partijen concrete vormen aannemen in pilotprojecten.
- Inzet is om de hinder van Schiphol te verminderen, waarbij voor Haarlemmermeer de balans tussen ontwikkeling en hinderreductie van belang is.

Wonen, werken en bereikbaarheid in samenhang

- AM heeft een grote plancapaciteit aan woningen, ook in de kleinere gemeenten en buiten de sleutelgebieden. Ontwikkeling locaties moet bezien worden in combinatie met de beschikbare en eventuele ontwikkeling infrastructuur en voorzieningen.
- Zorg voor meervoudige bereikbaarheid; niet alleen per auto maar ook met OV en (elektrische) fiets.
- Mengen van functies en toevoegen van voorzieningen (informele werkmilieus, productieve wijken).
- Nabijheid / bereikbaarheid van werklocaties voor werknemers; wonen, werken, leisure en mobiliteitsnetwerk zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Situatie is nu dat veel, met name laaggeschoolde arbeid, van buiten de regio moet komen wat tot een grote ingaande pendel leidt.
- De MRA kent een sterke groei van arbeidstekorten van praktisch en middelbaar opgeleiden. Daarom is betaalbaar wonen voor deze mensen op locaties nabij de werklocaties van belang. Dit voorkomt ook vervoersarmoede (dat ontstaat wanneer een persoon door problemen met woon-werk-verkeer een beperkter baan-en sociaal perspectief heeft).
- Maak vooraf inzichtelijk wat de (mogelijke/waarschijnlijke) effecten zijn van het draaiend houden van de A10; dit zal in combinatie met de verdere groei in de regio leiden tot toenemende bereikbaarheidsvraagstukken en milieubelemmeringen langs A9 en mogelijk de N201. Dit heeft direct effect op de woningbouwopgave langs deze assen die steeds meer in conflict komt met bereikbaarheid en milieubelemmeringen en aanvullende investeringen vraagt.
- Goede bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsfactor voor bestaande en nieuwe kantoren en bedrijven. Hoe blijven werklocaties bereikbaar dan wel wordt de bereikbaarheid van werklocaties verbeterd?

- De kwalitatieve marktvraag sluit op dit moment niet aan bij het aanbod van werklocaties (bedrijventerreinen en kantoren). Vanuit de AM regio wordt momenteel gewerkt aan een Handelingsperspectief waarin deze vragen beantwoord worden. Dit is input voor de Verstedelijkingsstrategie.

Goede onderlinge verbindingen, voor meerdere modaliteiten

- De groei van wonen en werken in de regio werkt ook door in de verdere aders van het regionale mobiliteitsnetwerk. Wat is er nodig aan mobiliteitstransitie en/of capaciteitsvergroting om de aders open te houden?
  Denk hierbij aan meervoudige bereikbaarheid, dus niet alleen auto maar ook OV en fiets (vanwege de snelheid van realisatie en meer balans in het vervoersysteem). Oplossingen op het gebied van Smart Mobility kunnen daarbij helpen.
- Om de regio ook in de toekomst bereikbaar te houden is het van groot belang dat het ZWASH traject doorgang vindt; een combinatie van versterking van het OV en uitbreiding van het wegennetwerk. Het gebied tussen Amsterdam Zuid en Hoofddorp heeft alle potentie om uit te groeien tot dé internationale entree van Nederland.
- Duurzame ontwikkeling van dit gebied tussen Amsterdam Zuid en Hoofddorp - met een goede balans tussen wonen en werken, bereikbaarheid, voorzieningen, groen en internationale oriëntatie - is hierbij van belang.
- SBaB gaat uit van “de ring A10 draaiende houden”. Dit legt een extra druk op de omliggende wegen als A5, A9 en waarschijnlijk ook N201. Dit heeft bereikbaarheidsgevolgen voor dit gebied, zeker als ook nog extra verstedelijking plaats gaat vinden op de as A4-A10-A2.
- ZWASH richt zich op Zuid-Schiphol-Haarlemmermeer. Van belang is ook om de OV-bereikbaarheid in de overige delen van de regio in beeld te houden. Niet alleen NS-stations zijn belangrijke OV-knooppunten, ook belangrijke R Net knopen.
- De rol van de (elektrische) fiets is in AM van groot belang. Veel woon-, werk- en recreatiegebieden liggen op (elektrische) fietsafstand van elkaar. Juist in AM biedt dit veel kansen! Goede tangentiele OV-verbindingen zijn daarbij heel belangrijk in dit gebied (dus niet alles centrumgericht via Amsterdam).
- Investeer in een betere OV-ontsluiting van huidige werkgebieden (bijvoorbeeld Schipholomgeving, Haarlemmermeer Oost, Noordzeekanaalgebied, Amsterdam Centrum, Zuidasomgeving, Amstel III)

Bij landschap en recreatie inzetten op diversiteit en identiteit

- Definieer de groengebieden die landschappelijke structuur in deze regio vormen: P21, Westeinderscheg, Amstelscheg, Diemerscheg. Per gebied verschilt verhouding tussen functies op het gebied van landbouw, natuur, verbindingen en recreatie.
- Transformeer verouderd glas op een manier die mede leidt tot een landschappelijke verbinding tussen de Westeinderscheg, Amstelscheg en het Groene Hart.
- Zorg voor verschillende soorten groengebieden; intensieve recreatie in metropolitane parken (zoals Park 21) en extensieve recreatie in de landschappelijke scheggen.
- Neem de bestaande kwaliteiten van de belangrijke landschappelijke gebieden in het gebied (Amstelscheg, Westeinderscheg, Diemerscheg) als basis. Zoeken naar een goede balans tussen behoud en ontwikkeling.
- Zorg voor meer en betere routestructuren voor (elektrische) fietsen naar én binnen het buitengebied.

- De Amstelscheg komt de komende jaren onder een steeds sterker wordende stedelijke druk en hier spelen ook klimaatopgaven, hoe kan het Rijk ons daarin helpen?
- Ontwikkeling van de Westeinderscheg. Hier speelt een combinatie van landschap, recreatie en leefkwaliteit met belangrijke vraagstukken als verbindingen (landschap en bereikbaarheid), verouderd glas en gevolgen Schiphol.
- Ontwikkeling van de Diemerscheg. Hier speelt behoud en verdere groen-recreatieve ontwikkeling en onderzoek naar mogelijkheden om landschappelijk goed ingepaste bijdragen te leveren aan klimaatadaptatie en energietransitie.
- Behoud en versterking van de landschappelijke structuur heeft gevolgen voor een eventuele keuze voor verdere verstedelijking langs de corridor A4-A9-A2 wordt gemaakt. Het is belangrijke deze gevolgen goed in beeld te krijgen en hierop te anticiperen.
- Buiten de directe leefomgeving zijn in onze regio doorgaans veel openbare groengebieden bereikbaar. De meerwaarde van groen voor de gezondheid is dat het stress vermindert en sociale cohesie bevordert. Investeren in de groene dagelijkse leefomgeving vermindert ook gezondheidsverschillen als gevolg van het hitte eilandeffect.

Robuust watersysteem

- Hoe ontwikkelen we een robuuster watersysteem in relatie tot ruimtelijk economische, recreatieve en landschapsontwikkelingen (bv doorspoelproblematiek, verzilting)?
- Behalve een robuust watersysteem moet er ook aandacht zijn voor hittestress, droogte en zeespiegelstijging. Hebben overstromingsrisico's bijvoorbeeld invloed op locatiekeuzes of de manier waarop je een gebied inricht?
- Aandacht voor klimaatadaptatie bij nieuwe ontwikkelingen; zorg ervoor dat de nieuwbouwopgave meteen klimaatadaptief wordt ingericht.
- Zorg ervoor dat nieuwe vitale en kwetsbare functies meteen klimaatadaptief worden ingericht. Hoofdontsluitingswegen (klimaatverandering kan invloed hebben op de bereikbaarheid!), nieuwe energieopwekking, datacenters, etc. Zorg ervoor dat bij locatiekeuze van datacenters naast de energievraag ook rekening wordt gehouden met de watervraag t.a.v. de koelbehoefte (in warme zomers kan er ook weinig zoetwater zijn door droogte).
- Maatregelen voor klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen/inrichten gaan vaak goed hand in hand. Deze maatregelen zijn vaak ook goed te combineren met de opgave voor een gezonde leefomgeving. Koppeling hittestress aan gezondheid is daarvan een goed voorbeeld.

Robuust energienetwerk

- Landelijk moeten we in 2030 35 TWh plaatsen. De AM-gemeenten doen via de (concept) RES een voorzet voor wat mogelijk haalbaar is, ook met het oog op ruimtelijke kwaliteit en draagvlak.
- Een groot deel van de AM-gemeenten zal vanwege de hoge verstedelijking en de beperkingen vanuit Schiphol niet in de eigen duurzame stroom behoefte kunnen voorzien; de regionale opgave niet kwantitatief (je moet zoveel opwekken) maar kwalitatief: doe als regio wat je kunt, met behoud van ruimtelijke kwaliteit en maatschappelijk draagvlak.
- Hoe ontwikkelen we het energiesysteem in relatie tot ruimtelijke economische ontwikkelingen (oa vernieuwd energienetwerk en toevoegen energievragers)?

Belangrijkste vraagstukken in de AM-regio die om rijk-regio inzet vragen

De systeemlagen (water, ecologie, energie en mobiliteit) staan in meer of mindere mate nog voor vragen over de uitwerking van de benodigde systeemsprong. Soms zijn dat fundamentele vragen over de opbouw van het systeem, soms vragen over de ruimtelijke vormgeving of inpassing.
Alle systeemlagen die worden gedefinieerd bestaan uit nationale of internationale netwerken die aansluiten op meer fijnmazige regionale netwerken. Met een aantal tussenstappen monden deze netwerken uit in 'haarvaten' tot aan de voordeur. Ingrepen op hogere schaalniveaus hebben doorgaans een groot potentieel effect op leefbaarheid en landschap. Het uitwerken van systeemlagen is daarom steeds een opgave voor Rijk en regio tezamen.

- Leefbaarheid rond Schiphol en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Inzetten op hinderreductie en creëren van meer mogelijkheden om toch tot ontwikkelingen te komen in dit soort gebieden, bijvoorbeeld door geluidadaptief te bouwen.
- Transformatie oude glastuinbouwgebieden. Biedt verdienmogelijkheden in die gebieden of creëer een fonds om dit soort gebieden op te ruimen en open en landelijk te maken.
- Versterking van het mobiliteitsnetwerk, door onder meer de doortrekking Noord-Zuidlijn tot en met Hoofddorp.
- Landschapsontwikkeling; het rijk zou financieel weer meer moeten gaan bijdragen aan landschapsontwikkeling. Bossenstrategie LNV koppelen aan deel Westeinderscheg en Park 21.
- Aanpak Amstelscheg vanwege onder meer bodemdaling, ander type landbouw, natuurontwikkeling en recreatie.
- Klimaatadaptatie. Enorme opgave, waarbij samenwerking met Rijk en waterschappen noodzakelijk is om toekomst vaste oplossingen te creëren.

Belangrijkste vraagstukken in de AM-regio die om regionale inzet vragen

- Monofunctionele verouderde kantoorgebieden en transformatie.
- In Haarlemmermeer meer stedelijk en dorps bouwen en gemengde milieus.
- Ook substantieel woningbouwprogramma in Amstelveen, Aalsmeer, Ouder-Amstel (Nieuwe Kern) en Diemen (Holland Park) met een stedelijk karakter. Daarnaast optimaal benutten van de diverse woningbouwlocaties in de verschillende kernen, ook de kleinere, waarbij de karakteristieken van de locaties worden benut en versterkt.
- Greenport Aalsmeer, herclustering en oplossen probleem verouderd glas door andere functies: woningbouw, landschapsontwikkeling/recreatie, voedsel (keten verkorten), opwek zonne-energie, bosbouw, innovatie glastuinbouw.
- Verdere aanleg Park21 (eventueel deels bos).
- Verbeteren van recreatieve (fiets)verbindingen.
- Scheggen benutten voor extensieve vormen van recreatie.
- Behoud en verdere groen-recreatieve ontwikkeling van de Diemerscheg en onderzoek naar mogelijkheden om landschappelijk goed ingepaste bijdragen te leveren aan klimaatadaptatie en energietransitie.
- Wisselwerking tussen landschapsontwikkeling en implementeren tijdelijke waterbuffers.
- Doorstroming op de N201 tussen Amstelhoek en A2 (als 'derde ring' rond Amsterdam).
- Verbetering tangentiële fietsverbindingen vanwege kansrijke rol in woon-werkverkeer.