Gemeente Aalsmeer

Gemeenteraad

Uw contact C. Jager
T (020) 540 43 85
F (020) 540 45 59
info@aalsmeer.nl

Postbus 253, 1430 AG Aalsmeer
Vermeld bij reactie ons kenmerk en datum van deze brief

Bestuurlijke Kernteam MRA Verstedelijkingsstrategie
T.a.v. Marieke van Doorninck

Datum 8 juli 2021
Uw brief van 12 mei 2021

Betreft Wensen en opvattingen MRA Verstedelijkingsconcept versie 2

Geachte mevrouw Van Doorninck,

Met veel belangstelling hebben het college en de gemeenteraad van Aalsmeer kennis genomen van het MRA Verstedelijkingsconcept versie 2, welke u heeft vrijgegeven voor het indienen van wensen en opvattingen in de periode 17 mei tot en met 12 juli. Het Verstedelijkingsconcept, inclusief de fasering, vormt naast de Investeringsstrategie een van de twee onderdelen van de Verstedelijkingsstrategie. Wij zijn hier zeer in geïnteresseerd en volgen dit proces op de voet. De Verstedelijkingsstrategie vormt immers de integrale ruimtelijke koers voor de verdere ontwikkeling van de MRA in de periode tot 2030/2050 en kan leiden tot (financiële) Rijk-regio afspraken bijvoorbeeld in het kader van het MIRT. Graag geven wij u dan ook onze wensen en opvattingen ten aanzien van versie 2 van het Verstedelijkingsconcept mee.

Onze reactie bestaat uit twee onderdelen. Het eerste onderdeel bevat een reactie die wij vanuit de Amstelland-Meerlanden gemeenten gezamenlijk hebben opgesteld. Vervolgens bevat de reactie aandachtspunten die aanvullend voor Aalsmeer van belang zijn.

Reactie Amstelland-Meerlanden

Redeneerlijn Amstelland-Meerlanden

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

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

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

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

1a Proces: verzoek om betrokkenheid Raad van versie 2 naar versie 3
Het is raadzaam dat de raden en staten in de MRA de kans krijgen om wensen en opvattingen in te dienen op Verstedelijkingsconcept versie 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 op de niet-verwerkte opmerkingen. Vaststelling van de derde versie ná het BO MIRT zonder tussentijds betrekken van de Raad, zoals nu procesmatig voorgesteld is, kan dan ook niet op onze goedkeuring rekenen. Wij vinden het procesmatig noodzakelijk een extra stap in te bouwen.

1b Proces: versie 2 nog niet compleet en Investeringsstrategie ontbreekt
In aansluiting op het vorige punt merken wij op dat wij nu reageren op een Verstedelijkingsconcept dat nog niet compleet is. In het tweede concept mist bijvoorbeeld de uitwerking van de sociale component. Er zijn hier weliswaar een aantal keuzevraagstukken genoemd, maar nog niet bekend is tot welke (concrete) afspraken dit gaat leiden. Ook voor het onderwerp economie volgt een inhoudelijk uitwerking, zoals in versie 2 is aangekondigd "De MRA is dit jaar gestart met het opstellen van economische profielen". De uitwerking betreft een kwalitatief economische bouwsteen in aanvulling op de (reeds ingebrachte) kwantitatief economische bouwsteen. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande informatie zoals (economische) onderzoeken en gemeentelijke visies. Ander aandachtspunt betreft het maken van afspraken. Er wordt bijvoorbeeld gesproken over afspraken over verdeling van ruimte voor wonen en werken. Deze afspraken kunnen op MRA-schaalniveau niet gemaakt worden, dat is aan de gemeenteraden. De MRA stelt immers niks vast, die bevoegdheid is aan de raden en staten. Daarnaast ontbreekt de Investeringsstrategie nog volledig. Dit document zouden wij ook graag nog beoordelen alvorens dit met het Rijk besproken wordt.

2 Uitwerking Keuzevraagstuk Leefkwaliteit rondom Schiphol
Het is ons inziens terecht 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 en in toenemende mate 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 850 hectare verrommeld glas en vergroening van de omgeving) én een evenwichtige en toekomstbestendige ontwikkeling van Schiphol. De Corona crisis en de (harde) gevolgen voor de luchtvaart geven hiervoor ook kansen. Inwoners moeten weer centraal staan.

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

Bovendien staat vanuit de regio leefkwaliteit centraal. Bewoners van onze regio moeten daar van op aan kunnen, rechtszekerheid op dit punt is noodzakelijk. Uiteraard verliezen wij ook het economische en luchtvaartbelang niet uit het oog. De belangen van de luchtvaart, de ruimtelijk-economische ontwikkeling en de leefkwaliteit moeten met elkaar in evenwicht zijn. Dat vergt een integrale afweging. Ook de Commissie m.e.r. heeft recentelijk in haar adviezen met betrekking tot de LVB en Luchtruimherziening weer het belang van een integrale afweging en transparante keuzes tussen verschillende belangen benadrukt.

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

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

Alleen het keuzevraagstuk "Leefkwaliteit Schiphol" noemen in de Verstedelijkingsstrategie leidt nog niet tot actie. Om dit keuzevraagstuk op te pakken, moet er een concrete Rijk-regio afspraak gemaakt worden 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 MIRT-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 eerste resultaten worden besproken in het BO MIRT van het najaar 2022.

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

3 Onderzoek afwaarderen A10
Om de autobereikbaarheid in de MRA te behouden, is het van belang dat de draaischijf (de ring A10 rond Amsterdam) draaiende blijft. Daar zijn wij het over eens, files op de A10 zorgen namelijk ook voor files op de toeleidende wegen. Eén van de opties om de A10 draaiende te houden is om het doorgaand verkeer meer via de A5 en de A9 te leiden als "tweede ring" om Amsterdam. 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 reeds 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 zwart op wit te hebben of het extra verkeer op de A5 en de A9 past, zowel qua doorstroming als qua leefkwaliteit / milieueffecten. Daarnaast willen wij in het onderzoek ook graag de effecten op de belangrijkste provinciale wegen (in ieder geval de N201 en N522) en op het onderliggend wegennet in de Zuidoostlob (Diemen/Ouder Amstel/ Amsterdam Zuidoost) meegenomen hebben. Pas na afronding van en akkoord op het SBaB-onderzoek kan het definitieve verhaal (in tekst en op kaarten) in het Verstedelijkingsconcept opgenomen worden, en niet eerder.

Reactie Gemeente Aalsmeer

Als Aalsmeer herkennen wij ons in de bovenstaande punten. De leefkwaliteit van onze gemeente wordt bijvoorbeeld 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 en de enorme beperkingen voor de leefkwaliteit in onze gemeente en de regio. Om de ervaren overlast van Schiphol voor onze gemeente op te lossen, zien wij voorlopig maar één echte mogelijkheid: 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 MRA Verstedelijkingsstrategie er een evenwichtig, integraal rijk-regio traject gaat lopen vanuit wederkerigheid. Een MIRT Onderzoek vinden wij daarvoor het meest geschikte traject.

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 wat de gevolgen voor de N201 zijn wanneer er meer verkeer over de A5 en de A9 geleid wordt. 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 doorgaand 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 via 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.

Aanvullend op het bovenstaande 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:

- de 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 de deelgebieden van de Westeinderscheg;
- de Drechtdoorsteek;
- de vergroting van de leefbaarheid en de 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 verouderd 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.

Ook 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. 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.

Tenslotte is nog een belangrijke notie dat de deelregio Amstelland-Meerlanden een belangrijke *economische deelregio* 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 het Verstedelijkingsconcept nadrukkelijk benoemd worden.

Tenslotte

Wij vernemen graag hoe onze opvattingen verwerkt worden in de volgende versie (versie 3) van het MRA Verstedelijkingsconcept (inclusief de Investeringsstrategie). We worden ook graag betrokken en gekend voordat deze met het Rijk besproken gaan worden in het BO MIRT. Veel succes gewenst met het verwerken van alle opmerkingen.

Namens de gemeenteraad van Aalsmeer,

de griffier, b/a

O. van Kolck

de voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte