Gemeente Diemen

Informatie van het College

Onderwerp:	**Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam 2030/2050 Versie 1**
Datum:	6 april 2021
Portefeuillehouder:	Lex Scholten
Afdeling:	Ruimtelijke Ontwikkeling
Steller:	Peter van de Mortel

Wat is de voorgeschiedenis en de concrete aanleiding van de informatie?

Voorgeschiedenis
Voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt in een samenwerking van het Rijk, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de deelnemende gemeenten een Verstedelijkingsstrategie opgesteld. Deze Verstedelijkingsstrategie vormt het integrale ruimtelijke beleidskader voor de verdere ontwikkeling van de MRA in de periode tot 2050. Het Rijk en de MRA zetten daarmee samen de koers uit voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam op de middellange en lange termijn. In de strategie komen keuzes op het gebied van woningbouw, werklocaties, mobiliteit, landschap, energie, water en ecologie bij elkaar. De strategie integreert daarbij het beleid van de afzonderlijke gemeenten, de provincies en het Rijk en eerder gemaakte afspraken. Tot slot geeft het aan waar we gezamenlijk met de regio naar toe willen. Hoe we voortbouwen aan een metropoolregio van wereldklasse met een menselijke maat. En hoe we samen werken aan een duurzame én sociaal én economisch sterke MRA. De Verstedelijkingsstrategie vormt de basis voor afspraken met het Rijk over de uitvoering en financiering van plannen en projecten.

In september 2020 is de gemeenteraad geïnformeerd over de AM-redeneerlijn die is opgesteld als input voor de Verstedelijkingsstrategie (zie bijlage).

De Verstedelijkingsstrategie bestaat uit drie onderdelen: een Verstedelijkingsconcept, een fasering en een investeringsstrategie. In een gefaseerde aanpak worden deze documenten opgesteld en voorgelegd voor bestuurlijk overleg. Doel is om eind 2021 een definitieve versie vast te stellen in het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) met het Rijk (BO MIRT).

In maart is Versie 1 van het Verstedelijkingsconcept gereed gekomen en kan hierop een eerste reactie worden gegeven. Per deelgebied worden hiervoor bijeenkomsten met raadsleden georganiseerd. Diemen is samen met de andere Amstelland-Meerlanden gemeenten onderdeel van het deelgebied de Zuidflank MRA. Voorstellen in andere deelgebieden kunnen echter ook gevolgen hebben voor Diemen. Dit zijn met name Amsterdam, Oostflank MRA en Gooi en Vechtstreek. De Diemerscheg valt in dit laatste deelgebied.

In mei komt versie 2 van het Verstedelijkingsconcept beschikbaar, deze versie zal aan alle colleges en gemeenteraden worden voorgelegd met de mogelijkheid om wensen en bedenkingen in te dienen. Dan zal ook een voorstel voor de fasering en voor het vervolgproces worden toegevoegd.
Na de zomer volgt dan versie 3 met ook een investeringsstrategie. Dit is dan de basis voor de eindversie die in het bestuurlijk overleg met het rijk zal worden voorgelegd.

Aanleiding
In maart is Versie 1 van het Verstedelijkingsconcept 2030/2050 gereed gekomen en kan hierop een reactie worden gegeven via de ambtelijke organisatie en via deelregionale bijeenkomsten voor raadsleden. Voor de AM regio is dit op donderdag 13 april. Deze versie is nog niet helemaal compleet. Ook is het ambtelijk commentaar op een eerdere conceptieversie nog niet allemaal verwerkt.

Ligt aan de informatie een collegebesluit ten grondslag?
Ja, datum: 6 april

Samenvatting

In het Verstedelijkingsconcept worden vijf kernambities geformuleerd:
• Evenwichtige ontwikkeling van de meerkernige metropool;
• Veerkrachtige, schone en inclusieve economie;
• Sociaal sterke metropool;
• Duurzame metropool;
• Waardevol landschap dat de metropool verbindt.

Heel kort samengevat wordt ingezet op de ontwikkeling van een duurzame meerkernige metropool die sociaal en economisch sterk is en waar het landschap de metropoolregio verbindt. Deze ambities worden daarna achtereenvolgens nader uitgewerkt.

Vervolgens wordt ingegaan op ruimtelijke systemen die de verstedelijking dragen:
• het watersysteem;
• het ecologisch systeem;
• het energiesysteem;
• het mobiliteitssysteem.

Daarna wordt per deelgebied van de MRA ingegaan op de karakteristiek van het gebied en de bijdrage aan de regio en naar de grote opgaven in het gebied en de maatregelen die daarvoor nodig zijn. Diemen maakt zoals eerder aangegeven onderdeel uit van de Zuidflank maar ook andere, aangrenzende deelgebieden zijn van belang.

Voor Diemen zijn de volgende punten relevant.

Kaartbeeld Verstedelijkingsconcept 2050
Op dit kaartbeeld op pagina 13 staat de Diemerscheg aangegeven als groengebied. De IJmeerlijn is opgenomen als nieuwe HOV metrolijn via IJburg richting Diemen Zuid. De ringweg om Amsterdam is verlegd van de A10 Zuid naar de A9 en loopt dan via de A1 bij Diemen naar de A10 Noord. Station Diemen Zuid wordt op dit kaartbeeld niet als sprinterstation aangeduid.

Kernambities (hoofdstuk 2)

Evenwichtige ontwikkeling van de meerkernige metropool
De groei van de regio zal gespreid over de regio worden opgevangen en zoveel mogelijk binnen stedelijk gebied. Tot 2030 gaat het circa 170.000 woningen waarvan circa 70.000 woningen en om Amsterdam. Voor daarna gaat het vooralsnog om een bouwopgave van 75.000 woningen tussen 2030 en 2040 en nog eens 75.000 woningen tussen 2040 en 2050.
De ontwikkeling van knooppunten met goed openbaar vervoer is daarbij van belang. Drie categorieën worden onderscheiden: multimodaal, stadshart en halte. De stations Diemen en Diemen Zuid worden als haltes aangeduid op de kaart. Station Diemen Zuid wordt overigens niet als sprinterstation aangeduid op een aantal kaartbeelden. Deze omissie is al eerder gemeld en zal in de volgende versie moeten worden rechtgezet.

Holland Park en de zone van de Gooiseweg staan opgenomen op de kaart op pagina 19 met plancapaciteit voor woningbouw. De aantallen zijn gebaseerd op de Monitor Plancapaciteit zoals die door de gemeenten per 1 mei 2020 was ingevuld. In dit voorjaar wordt de Monitor Plancapaciteit geactualiseerd. Er wordt nog niet gesproken over gewenste differentiatie naar prijs en kwaliteit van woningen.

Veerkrachtige, schone en inclusieve economie
Voor de economische ontwikkeling wordt geconstateerd dat de binnen de MRA de economische dynamiek zich met name in Amsterdam en in de Zuidflank concentreert. Belangrijke doelstelling is om te komen tot een betere spreiding van de werkgelegenheid over de gehele MRA.
Verwacht wordt dat in de komende decennia tal van stedelijke bedrijventerreinen getransformeerd worden tot gemengde woonwerkgebieden (productieve wijken). Niet ieder bedrijf leent zich voor menging met woningbouw in 'productieve wijken'. Voor deze bedrijven, die wel belangrijk zijn voor de werkgelegenheid in de MRA, blijven ongemengde bedrijventerreinen nodig. Tot 2040 heeft de MRA alle beschikbare harde en zachte plancapaciteit nodig 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 is noodzakelijk om deze ruimte de komende 20 jaar voor deze twee doelen (nieuwe en te verplaatsen bedrijven) vast te houden, en deze toekomstige groeilocaties voor het personeel uit de regio goed bereikbaar te maken.

Het voorgaande zou betekenen dat de drie bedrijventerreinen in Diemen de komende 20 jaar hun bedrijfsbestemming dienen te behouden en dat hier functiemenging met o.a. wonen niet aan de orde is. De kwaliteit van bedrijventerreinen kan echter zeer verschillend zijn en in meer of mindere mate aansluiten op de vraag vanuit de markt. Een meer genuanceerde aanpak heeft daarom de voorkeur waarbij wel terughoudend wordt omgegaan met de transformatie van deze bedrijventerreinen in de komende 20 jaar. Het is nodig om de marktontwikkeling en marktvraag daarbij goed te blijven monitoren. Over kantoorgebieden zoals Bergwijkpark wordt niets gezegd.

Op het kaartbeeld op pagina 23 bij deze ontwikkelrichting staan de drie Diemense bedrijventerreinen (en ook het terrein van Vattenfall/Tennet) opgenomen bij de categorie "te intensiveren" zoals ook veel andere bestaande bedrijventerreinen in de regio.

Voor hyperscale datacenters (die in bezit zijn van grote techbedrijven en alleen door hen worden gebruikt) gaat de voorkeur uit naar locaties aan de randen van Nederland. Voor andere datacenters liggen er mogelijkheden in de MRA. Daar worden wel voorwaarden aan verbonden over onder meer de energievoorziening, en het gebruik en het lozen van water. De MRA heeft een Datacenterstrategie in voorbereiding over onder meer de programmering en duurzaamheid.
Op drie locaties biedt de MRA vestigingsmogelijkheden voor datacenters die gebruik willen maken van hyperconnectiviteit, om extra digitale snelheid te kunnen aanbieden. Dit zijn Haarlemmermeer (Schiphol) en Amsterdam (Science Park en Zuidoost). Het beleid is gericht op selectieve, geclusterde groei van deze hubs. Onduidelijk is Diemen valt binnen de hubs in Zuidoost en Science Park. De Datacenterstrategie zal daar meer duidelijkheid over moeten geven.

Sociaal sterke metropool
Op drie punten wordt sociaal maatschappelijke versterking wenselijk geacht:
1. kansengelijkheid en het terugdringen van segregatie;
2. woonwerkbalans en het tegengaan van vervoersarmoede;
3. gezondheid als verstedelijkingsopgave.

Voor deze drie punten worden de belangrijkste uitdagingen benoemd. Ook worden handelings-perspectieven aangegeven met een opsomming van mogelijke maatregelen zonder dat duidelijk wordt gemaakt wat hier dan verder mee gebeurt. Gezien het belang van deze ambitie is een nadere uitwerking en analyse benodigd. De kaart op pagina 26 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 werkgelegenheid, gewenste woningbouwdifferentiatie of gewenste inzet op het voorzieningenniveau (zorg en welzijn) is nog geen sprake.

Duurzame metropool
Belangrijke punten die hierbij aan de orde komen zijn klimaatadaptatie (voldoende waterberging, drinkwatervoorraad, overstromingen, hittestress) en ruimte voor de circulaire economie. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen worden duurzaam (circulair) gebouwd, zijn klimaatadaptief, natuurinclusief en energieneutraal (dus gasloos). En ook de bestaande bebouwing zal in die richting worden verduurzaamd.

Waardevol landschap dat de metropool verbindt
Het behoud van de doorgaande landschappelijke structuur, en de ontwikkeling van de landschapseenheden die daar deel van uitmaken (zoals de scheggen), hebben een cruciale rol in het borgen van een goede leefkwaliteit voor iedereen in deze groeiende metropoolregio.
Eén van de ontwikkelprincipes in de Verstedelijkingsstrategie luidt dat vanaf iedere woning binnen vijftien minuten fietsen een aantrekkelijk landschap bereikbaar is. Zo levert het landschap een belangrijke bijdrage aan de leefkwaliteit en de menselijke maat.
Het Natuurnetwerk Nederland, de Stelling van Amsterdam en de bijzondere provinciale landschappen in Noord-Holland hebben belangrijke waarden. In de scheggen rond Amsterdam is sprake van een groeiende recreatieve druk. Daarom is versterking van de bestaande recreatieve structuur gewenst. De opgave is niet alleen om knelpunten in de huidige recreatieve structuur te verhelpen, maar ook om toe te werken naar een beter systeem om het beheer te bekostigen. Het verbeteren van de bereikbaarheid wordt ook genoemd als een belangrijk punt.
De Diemerscheg staat op de kaart op pagina 33 met de ontwikkelrichting 2050 bij de categorie “gebieden om mee aan de slag te gaan”.

De groei in de MRA brengt ook ingrepen met zich mee die zich moeilijk laten combineren met de beleving van het landschap. Die spanning bestaat vooral bij nieuwe verkeersinfrastructuur en uitbreidingen van het energienetwerk (zoals leidingen en opwekking) en bij bedrijventerreinen en nieuwe woonwijken. Het ontwikkelprincipe van een ‘landschapsinclusieve ontwikkeling’ betekent dat als voor zo’n ingreep wordt gekozen, de landschappelijke kwaliteit deel uitmaakt van de afweging en zo mogelijk geïntegreerd wordt in de oplossing. Dat gaat verder dan alleen een zorgvuldige inpassing; het betekent ook dat parallel of anticiperend wordt geïnvesteerd in compensatie van de verloren gegane waarden, op of direct rondom de locatie of het tracé.
Dit zal bijvoorbeeld van toepassing zijn op de Diemerscheg indien gekozen wordt voor de aanleg van een IJmeerlijn van Almere via IJburg naar station Diemen Zuid.

Toekomstbestendige systemen (hoofdstuk 3)
In een apart hoofdstuk van het Verstedelijkingsconcept wordt ingegaan op vier belangrijke systemen: het watersysteem, het ecologisch systeem, het energiesysteem en het mobiliteitssysteem. Deze paragrafen bevatten veel belangrijke aandachtspunten die van toepassing zijn op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen maar ook voor het bestaand stedelijk en landelijk gebied.

Enkele opvallende punten voor Diemen zijn:
- Er vindt onderzoek plaats naar de mogelijkheden om het huidige hoofdwatersysteem in te zetten voor het vasthouden van water; waarbij gedacht kan worden aan het benutten van de ruimte in het Amsterdam-Rijnkanaal (via het incidenteel accepteren van hogere peilen bij een dreigende calamiteit).
- De huidige praktijk waarin het energiesysteem volgend is op ruimtelijke ontwikkelingen, is op de lange termijn niet vol te houden. Met de keuzes voor de verstedelijking in de MRA willen men daar voor zover mogelijk op anticiperen. Daartoe worden de komende maanden in beeld gebracht welke ruimtelijke mogelijkheden en consequenties verbonden zijn aan drie scenario's voor de verstedelijking in relatie tot de opbouw van het energienet. Hierbij zit een kaartbeeld op pagina 45 met vier ontwikkelrichtingen voor de lange termijn (2050). In deze modellen speelt het energieknooppunt Diemen met een 380 kV onderstation een belangrijke rol met verschillende invullingen (elektriciteit, waterstof, wind, zon) al dan niet in combinatie met verstedelijking. Onduidelijk is hoe de drie te onderzoeken scenario’s zich verhouden tot het kaartbeeld met de vier ontwikkelrichtingen. De legenda is niet compleet zodat niet helemaal duidelijk is wat met welk symbool wordt bedoeld.
- Bij mobiliteit ontbreekt zoals eerder aangegeven sprinterstation Diemen Zuid ten onrechte op de kaartbeelden, ook op pagina 48. Station Diemen wordt in de laatste versie niet meer als een regionale HUB aangegeven. Gelet op de beperkte mogelijkheden op en rond dit station lijkt dit een logische keuze. Deze HUB functie past beter bij grotere stations met meer ruimte op grotere afstand van Amsterdam zoals Almere Poort.
- Op het kaartbeeld staat het voorstel van de nieuwe ringweg om Amsterdam via de A9, A1 en A10 Noord en de IJmeerlijn als nieuwe HOV metrolijn.

Integraal te ontwikkelen gebieden (hoofdstuk 4)
Er worden zes deelgebieden onderscheiden. Diemen valt binnen het deelgebied Zuidflank MRA maar de Diemerscheg valt ook binnen het deelgebied Gooi en Vechtstreek. Andere deelgebieden (Amsterdam en Oostflank MRA) kunnen echter ook relevant zijn voor Diemen.

Voor elk van deze ‘integraal te ontwikkelen gebieden’ worden de meest urgente opgaven beschreven. Iedere gebiedsparagraaf mondt uit in een lijst met opgaven waarover afspraken tussen Rijk en regio, en tussen de MRA-partijen onderling, wenselijk zijn. In veel gevallen kan de uitwerking van de afspraken plaatsvinden binnen de context van lopende programma’s.

Oostflank MRA (Almere/Lelystad)
In dit deelgebied komt o.a. de IJmeerlijn aan de orde die gezien wordt als een kansrijke oplossing voor het verbeteren van de bereikbaarheid. Voor de zuidoever van het IJmeer en de Diemerscheg wordt aangegeven dat een aantal grote infrastructuurlijnen deze zone doorkruist. Dat leidt tot een opgave van landschappelijke versterking. Die opgave kan aan urgentie winnen als nieuwe infrastructuur zich aandient. De kans bestaat dat de IJmeerlijn in de oostkant van Amsterdam aan land komt en er is een kans dat de energie-infrastructuur verzwaard zal worden, bijvoorbeeld met een 380 kV-hoogspanningsleiding, mede vanwege de aanwezigheid van de Diemercentrale. Daar zijn inpassingsvragen en/of compensatievragen aan verbonden.
Voor Diemen is van groot belang dat de IJmeerlijn een zeer goede landschappelijke inpassing krijgt in de Diemerscheg, en verder door naar station Diemen Zuid, met een minimale barrièrewerking.

In de afspraken is bij meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen opgenomen: de multimodale bereikbaarheid, waaronder de uitwerking van nut en noodzaak van de IJmeerlijn en bij positief resultaat de inpassing ervan in het IJmeer, de Stelling van Amsterdam (eiland Pampus) en de Diemerscheg.

Gooi en Vechtstreek, Diemerscheg
Hoewel de Diemerscheg in de naam van dit deelgebied staat, komt deze scheg nauwelijks aan bod. Bij de opgaven wordt aangegeven dat aan de oever van het IJmeer en in de Diemerscheg een opgave ligt voor landschappelijke versterking waarbij verwezen wordt naar de Oostflank MRA.
Bij de afspraken staat bij de regionale inzet: “behoud en verdere groen-recreatieve ontwikkeling van de Diemerscheg en onderzoek naar mogelijkheden om landschappelijk goed ingepaste bijdragen te leveren aan klimaatadaptatie en energietransitie” (waarbij op dit laatste punt rijks betrokkenheid aan de orde kan zijn).

In de MRA visie wordt onder Diemerscheg hetzelfde gebied verstaan als in het Ontwikkelperspectief Diemerscheg waar Diemen mede-opsteller van is en welke reeds eerder in een themaraad bijeenkomst besproken is: het gebied van Flevopark tot de Vecht in Muiden en Weesp (incl. Gaasperplas en omgeving).



Zowel landschappelijk als ruimtelijk sluit dit gebied beter aan bij de Gooi en Vechtstreek dan bij het deelgebied Zuidflank MRA. Om te voorkomen dat dit samenhangende gebied (de Diemerscheg) in drie deelregio's uiteenvalt (Amsterdam, AM-regio en Gooi en Vechtstreek) is gekozen voor de landschappelijk en ruimtelijk meest logische aansluiting en dat is meenemen bij de Gooi en Vechtstreek.

Zuidflank MRA
De tekst voor dit deelgebied is tot stand gekomen in overleg met de AM-gemeenten. Daarbij is gebruik gemaakt van de eerder genoemde AM-redeneerlijn (zie bijlage).
Diemen is onderdeel van de Zuidflank MRA net als de overige Amstelland Meerlanden gemeenten. De Zuidflank MRA wordt aangeduid als een magneet voor economische groei, met name in de stedelijke band tussen Hoofddorp, Schiphol, de Zuidas, Zuidoost, Duivendrecht en Diemen.

Holland Park is onderdeel van de grote woningbouwlocaties in dit deelgebied. Daarnaast wordt aangegeven dat de bestaande plancapaciteit voor bedrijventerreinen, verspreid over het gebied, in zijn geheel nodig zal zijn om de economische groei te faciliteren en de overloop te accommoderen van bedrijven op te transformeren terreinen in de regio.
Veel opgaven en afspraken richten zich op de westkant van dit deelgebied vanwege de grote opgaven en keuzevraagstukken rond woningbouw, werkgelegenheid, bereikbaarheid en landschap in relatie tot Schiphol.

Bij het openbaar vervoer wordt aangegeven dat het behoud en het versterken van de bereikbaarheid rond gebiedsontwikkelingen bij knooppunten van belang is (zoals Duivendrecht en Diemen-Zuid), op alle schaalniveaus: nationaal, regionaal en fijnmazig. Dit is ook opgenomen bij de meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen in dit deelgebied.
Bij de regionale inzet staat ook de aanpak van verouderde monofunctionele kantoorgebieden genoemd, zonder verdere toelichting.

Amsterdam
De tekst voor dit deelgebied ligt in lijn met de ontwerp Omgevingsvisie 2050 van Amsterdam die al eerder is voorgelegd. Amsterdam koerst op minimaal 150.000 woningen erbij, voor 250.000 inwoners, in 2050 – en op 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze opgave krijgt met name gestalte via omvangrijke verdichtings- en transformatieprojecten zoals Haven-Stad en Amstelstad (Amsterdam Zuidoost/Duivendrecht). In de stadsdelen Nieuw-West, Zuidoost en Noord ontstaan eigenstandige kernen met gemengde, stedelijke woonwerkmilieus, in een duurzame en groene Leefomgeving. Amsterdam wordt zo een meerkernige stad binnen de meerkernige metropool.
Verkeerswegen, zoals Gooiseweg en Lelylaan, worden groene stadslanen en begeleid door bebouwing. Er wordt ook geïnvesteerd in het landschap en de groene scheggen, via natuur-ontwikkeling, het bevorderen van kringlooplandbouw en het creëren van meer ruimte voor sporten en bewegen. In de afspraken is het openhouden en versterken van de scheggen en de aanpak van het achterstallig onderhoud in de gebieden van Staatsbosbeheer opgenomen.

Van concept naar uitvoering (hoofdstuk 5)
Dit hoofdstuk is nog leeg in deze versie.

Ter inzage in iBabs

- Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam 2030/2050 Versie 1
- AM redeneerlijn

- EINDE -