Bundel - 3.Raad (besluitvormend) van 27 januari 2022

0.1 Vastgesteld verslag raadsvergadering 27 januari 2022

20220127 Vastgesteld verslag raadsvergadering.pdf

0.2 Besluitenlijst van de raadsvergadering van 27 januari 2022

BESLUITENLIJST Besluitvormende RAAD 27-01-2022.pdf

0.2 Voorafgaand aan de raadsvergadering wordt stilgestaan bij het overlijden van oud-wethouder en -raadslid de heer N. Borgman

1.1 Opening door de voorzitter, de heer G.E. Oude Kotte

1.2 Vaststelling van de agenda

Agenda Raad 27-01-2022.doc

1.3 Vaststelling van het verslag van de besluitvormende raad van 2 en 9 december 2021

20211202 Gemeente Aalsmeer Raad verslag raadsvergadering.pdf

20211209 Gemeente Aalsmeer verslag raadsvergadering.pdf

1.4 Vaststelling van de Lijst Ingekomen Stukken

20220127 Vastgestelde Lijst Ingekomen Stukken.pdf

1.5 Bekrachtigen geheimhouding

1.6 Mededelingen van het college

2 Uitvoering motie van 11 november 2021 "Eenmalige belastingkorting voor huishoudens in 2022"

Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte
Spreekvolgorde: CDA - VVD - Absoluut Aalsmeer –PvdA - D66 – GL - RM
Doel van dit voorstel is om een juiste juridische en maatschappelijke uitvoering te geven aam de motie van 11 november 2021 ‘Eenmalige belastingkorting voor huishoudens in 2022’.

20220127 Getekend rbsl Uitvoering motie van 11 november 2021 Eenmalige belastingkorting huishoudens in 2022.pdf

20220127 Getekende 1e wijziging op de Verordening op de heffing en invordering van afvalstoffenheffing 2022.pdf

20211111 M21-27 Motie Eenmalige belastingkorting voor huishouden in 2022 -VVD-D66 - aangenomen.pdf

3 Coronagerelateerde uitgaven 2022

Portefeuillehouder: W.B. Alink-Scheltema
Spreekvolgorde: VVD - Absoluut Aalsmeer – CDA – PvdA - D66 – GL - RM
Doel van dit voorstel is om bedrijven en maatschappelijke organisaties die in 2022 financieel nadeel ondervinden van Corona te ondersteunen. Daarvoor wordt voorgesteld het restant van het door de raad ingestelde Corona noodfonds over te hevelen naar 2022.

20220127 Getekend geamendeerd rbsl Coronagerelateerde uitgaven 2022.pdf

20220125 Memo 06 Beantwoording vraag uit de Commissie Maatschappij en Bestuur inzake overzicht Corona noodfonds.pdf

Amendement Corona Noodfonds.docx

4 Verordening op de gemeentelijke adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit

Portefeuillehouders: W.B. Alink-Scheltema en L.B. Kabout
Spreekvolgorde: Absoluut Aalsmeer – CDA – PvdA - D66 – GL – RM - VVD
Uit de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari 2022.
Doel van dit voorstel is om een integrale adviescommissie voor Ruimtelijke Kwaliteit en erfgoed in het leven te roepen conform de doelstellingen van de Omgevingswet

RAADSVOORSTEL vaststelling verordening adviescommissie ruimtelijke kwaliteit aalsmeer.docx

20220127 Getekende Verordening op de Gemeentelijke Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit, gemeente Aalsmeer.pdf

bijlage-3_implementatiehandleiding_mv-op-de-gem-adviescie_20200914.docx

5 Herbenoeming van een lid van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit

Portefeuillehouders: W.B. Alink-Scheltema en L.B. Kabout
Spreekvolgorde: Absoluut Aalsmeer – CDA – PvdA - D66 – GL – RM - VVD
Doel van dit voorstel is om de taken van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit te borgen en commissielid dhr. Hooyschuur (restauratiearchitect) te herbenoemen voor een tweede termijn van drie jaar.

20220127 Getekend rbsl herbenoeming van een lid van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.pdf

6 Vaststellen Startnotitie Hoofdweg-Zuid

Portefeuillehouder: L.B. Kabout
Spreekvolgorde: CDA – PvdA - D66 – GL – RM – VVD - Absoluut Aalsmeer
Uit de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari 2022.
Het doel van de startnotitie Hoofdweg-Zuid is het opstarten van de planologisch-juridische procedure waarbij woningbouw in combinatie met een
supermarkt mogelijk wordt gemaakt op de tuinbouwgronden tussen Hoofdweg,
Schoutweg, Romeijnstraat en Clantstraat in Kudelstaart. Na vaststelling vormt de startnotitie onder andere de basis voor wijziging van het bestemmingsplan.

20220127 Getekend geamendeerd rbsl Vaststelling Startnotitie Hoofdweg Zuid te Kudelstaart.pdf

20211022 Bijlage 1 WK-20211019 startnotitie Hoofdweg Zuid incl supermarkt ter besluitvorming raad versie 19 okt 2021.docx

20211025 Bijlage 2 22 okt 2021 nota van beantwoording Hoofdweg Zuid anoniem def2.doc

Bijlage 3 Rapportage 'Vervolg Verkeersonderzoek Hoofdweg Zuid Kudelstaart' (009537.20210607.R1.02) sept 2021.pdf

Bijlage 4 10092021 Rapport behoefteonderzoek tweede supermarkt Kudelstaart sept 2021 def.pdf

Bijlage 5 20210200 Effectenanalyse Kudelstaart 20092021 (definitief concept).pdf

Bijlage 6 P04212_DPO supermarkt Kudelstaart_20210301.pdf

Bijlage 7 P04785_Ladderonderbouwing supermarkt Kudelstaart_20211014.pdf

20211115 Antwoord-commissie R&E.docx

20211111 Brief Raadsleden gemeente Aalsmeer - Kudelstaart.docx

20210369_Notitie tweede supermarkt Kudelstaart 060122.pdf

Amendement Supermarkt Hoofdweg Zuid.docx

amendement invulling plan na schrappen supermarkt in startnotitie Hoofdweg Zuid_1.docx

Motie D66 2e supermarkt Kudelstaart (versie 21-1).docx

Motie D66 Ontsluiting Hoofdweg Zuid.docx

20220125 Memo 04 Beantwoording vragen uit de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari 2022 inzake Startnotitie Hoofdweg Zuid Kudelstaart.pdf

7 Vaststellen Mobiliteitsagenda Aalsmeer

Portefeuillehouder: R.K. van Rijn
Spreekvolgorde: PvdA - D66 – GL – RM – VVD – Absoluut Aalsmeer - CDA
Uit de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari 2022.
Het doel van dit voorstel is om Aalsmeer duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden voor iedereen voor nu en in de nabije toekomst. De mobiliteitsagenda is tevens bedoeld als bouwsteen voor de in de volgende collegeperiode op te stellen Omgevingsvisie Aalsmeer.

20220127 Getekend rbsl Vaststelling Mobiliteitsagenda Aalsmeer.pdf

Mobiliteitsagenda Aalsmeer_versie raad.pdf

Nota van Beantwoording Inspraakreacties Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer.pdf

20220126 Motie max 30_gewijzigd.docx

20220124 Motie onderzoek langzaam verkeer voor snelverkeer.docx

20220125 Memo 05 Beantwoording vragen uit de Commissie Ruimte en Economie d.d. 11 januari 2022 inzake Mobiliteitsagenda Aalsmeer.pdf

8 Vaststellen Warmtevisie Aalsmeer 2021

Portefeuillehouder: W.B. Alink-Scheltema
Spreekvolgorde: D66 – GL – RM – VVD – Absoluut Aalsmeer – CDA - PvdA
Uit de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari 2022.
Het doel van dit voorstel is om de transitie naar een fossielonafhankelijke gemeente in gang te zetten. De warmtevisie geeft richting aan de wijze waarop de gemeente Aalsmeer toewerkt naar een duurzame warmtevoorziening van de gebouwde omgeving.

Bijlage 1 RAADSVOORSTEL Warmtevisie Aalsmeer Def.docx

Bijlage 2 ALS_Warmtevisie Aalsmeer_Def.pdf

Bijlage 3 CE_Delft_200326_Feitennotitie_TVW_Aalsmeer_Def.pdf

Bijlage 4 Factsheets Eindgebruikerskosten voorbeeld woningen Aalsmeer Def.pdf

Bijlage 5 Participatie activiteiten Warmtevisie Aalsmeer Def.pdf

Bijlage 6 Nota van Beantwoording en Wijzigingen Warmtevisie Aalsmeer ANONIEM def.doc

Werkgroep Aalsmeer Gasloos.docx

Bijlage 7 Vragen antwoorden Warmtevisie Aalsmeer Def.docx

202220118 Memo 02 Afhandeling toezeggingen Cie R&E d.d. 11-01-2022 m.b.t. Warmtevisie Aalsmeer.pdf

Motie Heroverweging duurzaamheidsbeleid_1.docx

20220124 motie warmtevisie niet af.docx

9 Vervangen tijdelijke lokalen Jozefschool

Portefeuillehouder: L.B. Kabout
Spreekvolgorde: Absoluut Aalsmeer - PvdA - D66 – GL – RM – VVD - CDA
Uit de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari 2022.
Het doel is het beschikbaar stellen van een krediet om de tijdelijke lokalen van de Jozefschool in de Kloostertuin te vervangen door permanente huisvesting aan de hoofdlocatie van de Jozefschool.

Raadsvoorstel vervangen tijdelijke lokalen Jozefschool.docx

20220125 Raadsbrief inzake stand van zaken specifieke uitkering ventilatie in scholen -SUVIS.pdf

8a_motie_kerkrade_onderwijshuisvesting_ventilatie.pdf

10 Wijzigen Algemene Plaatselijke verordening van de gemeente Aalsmeer

Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte
Spreekvolgorde: D66 – PvdA - GL – RM – VVD – CDA - Absoluut Aalsmeer
Uit de Commissie Maatschappij en Bestuur van 13 januari 2022.
Naast de jaarlijkse actualisering heeft dit voorstel tot doel het mogelijk te maken om een veiligheidsrisicogebied aan te wijzen en om de bevoegdheid om proeverijen toe te staan in de APV op te nemen.

20220111 Memo 01 inzake aanpassing wijzigingsverordening Algemene Plaatselijke Verordening - APV.pdf

Toelichting wijziging APV na verwijdering colours.docx

Uitspraak Hoge Raad zichtbare uitingen.pdf

was wordt tabel na verwijdering colours.docx

20220124 amendement APV.docx

20220127 Getekend rbsl Wijziging Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Aalsmeer - APV.pdf

20220127 Getekende Wijzigingsverordening Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Aalsmeer.pdf

11 Vaststellen MRA Verstedelijkingsconcept versie 3

Portefeuillehouder: R.K. van Rijn
Spreekvolgorde: GL – PvdA - D66 – RM – VVD – Absoluut Aalsmeer - CDA
Uit de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari 2022.
Het doel van dit voorstel is om de gezamenlijke koers voor ruimtelijke ontwikkeling van de MRA en het Rijk, uitgewerkt in het Verstedelijkingsconcept versie 3, grotendeels te onderschrijven.

20211207 Raadsvoorstel Aalsmeer Onderschrijven Verstedelijkingsconcept Versie 3.docx

20211207 Brief Raad Aalsmeer MRA Verstedelijkingsconcept Versie 3.docx

brief VC MRA voor raden en Staten 8 november 2021.pdf

211103 Nota van Beantwoording wensen en opvattingen op VS.pdf

211108_MRA_Verstedelijkingsconcept VERSIE_IV.pdf

20220125 Memo 03 Beantwoording vraag uit de Commissie Ruimte en Economie van 13 januari 2022 inzake Verstedelijkingsstrategie.pdf

12 Wijzigingsverordening Verordening Gemeentelijke Ereblijken Aalsmeer 2022

Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte
Spreekvolgorde: PvdA - D66 – GL – RM – VVD – Absoluut Aalsmeer – CDA
Het doel van de wijzigingsverordening is het verruimen van de criteria voor het toekennen van de Rozenpenning ter waardering en onderscheiding van personen die een bijzondere bijdrage hebben geleverd voor de Aalsmeerse samenleving.

20220127 Getekend rbsl Wijzigingsverordening Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2022.pdf

20220127 Getekende Wijzigingsverordening Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2022.pdf

20160922 Getekende verordening gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2016.pdf

13 Motie Vreemd aan de orde van de dag

Motie van afkeuring warmtevisie v3.docx

14 Vragenkwartier

20220125 Vragen CDA vragenkwartier 27-01-2022 inzake babbelbankjes.pdf

15 Sluiting

Gemeente Aalsmeer

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN DE RAAD VAN DE GEMEENTE AALSMEER
d.d. 27 januari 2022

Aanwezigen:

Voorzitter: G.E. Oude Kotte
Griffier: O. van Kolck

Fractie AA
De dames C. van Hilst-Dekker, G. Holtrop en J. Keessen en de heer D. Kuin

Fractie CDA
De dames A.M. Harte-Fokker, M. van Diemen-Kreeft en T. van der Meer en de heren M.P. Buskermolen, P.H.J.M. van Soelen, T.F.M. Verlaan, D. van Willegen en G.J.H. Winkels

Fractie D66
De heer W. Kikkert

Fractie GroenLinks
Mevrouw P. Lakerveld en de heer R.P. Fransen

Fractie PvdA
De heer J.H. Buisma

Fractie VVD
De dames N. Hauet en M. Vleghaar en de heren E.P. Abbenhues, J.G.E. Bouwmeester, J.J. van Leeuwen en D.G. van der Zwaag

Afwezig: de heer R. Martijn

Raad (besluitvormend)

Agendapunt		Onderwerp
Rb-0	**1.**	**Voorafgaand aan de raadsvergadering wordt stilgestaan bij het overlijden van oud-wethouder en – raadslid de heer N. Borgman** De voorzitter: Dames en heren, van harte welkom bij de raadsvergadering van 27 januari 2022. Voordat we beginnen met de opening en de agenda vaststellen, wil ik graag eerst burgemeester Oude Kotte het woord geven. De heer Oude Kotte: Een in memoriam voor Nico Borgman. Ik zou graag hier even stilstaan bij het overlijden van deze zeer gewaardeerde Aalsmeerder. Om te beginnen een hartelijk welkom aan de familie van oud-wethouder Borgman. Fijn dat u hier vanavond aanwezig bent. Nico Borgman, oud-wethouder van de gemeente Aalsmeer, medeoprichter en oud-voorzitter van Stichting De Bovenlanden, medeoprichter van de Historische Tuin, ereburger van onze gemeente en Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Nico werd geboren op 18 januari 1931 in de Cyclamenstraat in Aalsmeer. Zijn wieg stond in een socialistisch, warm gezin, dat in de Tweede Wereldoorlog onderdak bood aan Joodse vluchtelingen. Nico leerde hiermee al jong oog te hebben voor de kwetsbaren in de samenleving. Op jonge leeftijd ontstond zijn belangstelling

		voor politiek. In '63, toen hij 33 jaar oud was, werd Nico voor de Partij van de Arbeid lid van de gemeenteraad van Aalsmeer. Van '74 tot '82 is hij fractievoorzitter geweest en was van '82 tot '94 wethouder, met onder andere de portefeuilles onderwijs, emancipatie, jeugd- en jongerenwerk. Zijn liefde voor de natuur, voor het Aalsmeerse plassengebied was bijzonder groot. Hieruit ontstond het initiatief voor het oprichten van Stichting De Bovenlanden. Nico was daarna jarenlang voorzitter. Na 23 jaar betrokkenheid nam hij in 2018 afscheid en werd er als erkenning voor zijn bijdrage en verdiensten een akker naar hem vernoemd. Ook zijn betrokkenheid bij Stichting Oud Aalsmeer en de Stichting Historische Tuin was bijzonder groot. Mede door zijn inzet zijn beide stichtingen tot bloei gekomen. Tijdens de viering van Nico's 65-jarig lidmaatschap van de Partij van de Arbeid, dat plaatsvond in de Historische Tuin in 2014, kreeg de houten ophaalbrug over de Brandewijnsloot officieus de naam Nico Borgmanbrug. Op veler verzoek heeft het College van Burgemeester en Wethouders deze vernoeming inmiddels postuum geformaliseerd. Een prachtig civiel kunstwerk, vernoemd naar een markant Aalsmeerder. Nico overleed op 30 december jongstleden op de respectabele leeftijd van 90 jaar in zijn geliefde Aalsmeer. Met respect en waardering voor alles wat hij voor de Aalsmeerse samenleving heeft betekend, gedenken wij hem in de komende minuten. Ik verzoek u allen te gaan staan. Ik dank u allen. Nogmaals, de familie in het bijzonder. De heer voorzitter: Dank u wel. Ik schors voor enige tijd, voor enige minuten de vergadering mocht de familie de vergadering willen verlaten. Of blijven jullie zitten? Ik weet niet wat jullie plan is. Dan schors ik voor een paar minuten. *Schorsing*
Rb-1	**1.**	**Opening door de voorzitter, de heer G.E. Oude Kotte** De voorzitter: Ik heropen de vergadering. Het inhoudelijke deel van de opening. De mensen thuis die de livestream volgen, ook van harte welkom. Ik wil de hier aanwezigen vragen en benadrukken om zoveel mogelijk, nee, niet zoveel mogelijk, om gewoon de anderhalve meter in acht te houden. Als u beweegt, als u gaat lopen, bedoel ik, de mondkapjes op te hebben. Dank voor uw medewerking alvast. We hebben een bericht van verhindering gekregen van de heer Martijn. De heer Van Rijn is afwezig wegens familieomstandigheden. Ik wens hem vanaf deze plek, ik neem aan dat dat namens iedereen is, veel sterkte deze tijd.
	2.	**Vaststelling van de agenda** De voorzitter: Dan de vaststelling van de agenda. Daar hebben we een kleine shuffle in gedaan. We hebben de onderwerpen waar de heer Oude Kotte portefeuillehouder van is vooraan gezet. Dat wil zeggen, ik kijk even, dat is de uitvoering van de motie eenmalige belastingkorting, de wijziging Algemene Plaatselijke Verordening en de Wijzigingsverordening Gemeentelijke Ereblijken. Die zetten we vooraan. Als die punten behandeld zijn, neemt de heer Oude Kotte het voorzitterschap weer van mij over. Ik zie mevrouw Keessen staan. Die wil vast iets zeggen. Mevrouw Keessen. Mevrouw Keessen: Dat gaat over een onderwerp wat bij de raad ter kennisname staat. De voorzitter: Daar zijn we nog niet. Mevrouw Keessen: O, u was bij het vaststellen van de agenda. Zal ik weer gaan zitten? De voorzitter: Wat u wilt. U mag ook even blijven staan. Daar komen we zo op. Het lijkt mij goed om het spoedeisende karakter van de Wijzigingsverordening Gemeentelijke Ereblijken, om dat spoedeisende karakter wel nog even te benoemen. Maar als u het goed vindt doen we dat bij het agendapunt. Vindt u dat prima? Kan dan deze agenda uw goedkeuring wegdragen? Daar lijkt het wel op.

	3.	**Vaststelling van het verslag van de besluitvormende raad van 2 en 9 december 2021** De voorzitter: Dan de vaststelling van het verslag van de raadsvergadering van 2 december. Daar zijn geen wijzigingsvoorstellen op binnengekomen. Dan is dat bij deze vastgesteld. Die van 9 december, ook niks op binnengekomen. Ook vastgesteld.
	4.	**Vaststellen van de Lijst Ingekomen Stukken** De voorzitter: Dan de vaststelling van de Lijst met Ingekomen Stukken. Ik vermoed zomaar dat iemand daar het woord over wil voeren. Mevrouw Keessen. Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Daar heeft u helemaal gelijk in. Er zijn twee onderwerpen die wij graag behandeld willen zien in de commissievergadering. Dat is ten eerste agendapunt 3, bij de raad ter kennisname jaarplan planmatig onderhoud 2022. Van de ingekomen stukken, nummer 30, de brief van Stichting Werkgroep Fort Kudelstaart, over het onderhoud van de haven. Dank u wel. De voorzitter: Dat is prima. Dat zullen we overbrengen aan de agendacommissie. Dat mag u de volgende keer ook gewoon via de griffier richting de agendacommissie leiden. Dit is ook prima, maar dat kan ook op die manier. Dat hoeft niet per se ... Als u iets in de commissie wil behandelen, kunt u dat ook gewoon via de griffier naar de agendacommissie leiden. Maar bedankt.
	5.	**Bekrachtigen geheimhouding** De voorzitter: Er zijn geen geheimhoudingsbekrachtigingen vast te stellen.
	6.	**Mededelingen van het college** De voorzitter: Zijn er mededelingen, punt 6, vanuit het college? Niet. Er wordt driftig nee geschud.
Rb-2		**Uitvoering motie van 11 november 2021 "Eenmalige belastingkorting voor huishoudens in 2022"** De voorzitter: Dan gaan we naar het eerste behandelstuk. We hebben geen hamerstukken vanavond. Het eerste behandelstuk is uitvoering motie van 11 november, de eenmalige belastingkorting voor huishoudens. Daar is een amendement op, volgens mij. O nee, niet. Sorry. Er is gewoon een spreekvolgorde daar. CDA, behoefte om daar ... Er is een motie aangenomen tijdens de Begrotingsraad, was dat, als ik me goed herinner. Dit gaat over de uitvoering van die motie. CDA, behoefte aan deze termijn? De heer Winkels. De heer Winkels: Mijnheer de voorzitter, tijdens de commissievergadering zijn wij enigszins in verwarring geraakt, vanwege de motie enerzijds en de uitwerking anderzijds. In de motie staat namelijk alle huishoudens genoteerd, met de bijbehorende rekensom. Vervolgens wordt in de uitwerking de afvalstoffenheffing al dan niet betaald door de inwoners, genomen als uitgangspunt. Ik zou graag de portefeuillehouder willen vragen om daarover nogmaals een uitleg te geven hier in deze raadsvergadering. De voorzitter: Dank u wel. We gaan eerst even het rondje maken. De heer Buisma, behoefte aan de eerste ... O, die is nu weer ... O, voor dit punt anders. VVD, sorry. Iemand? Geen behoefte? Absoluut Aalsmeer? Geen behoefte. PvdA? Kijk. D66? GroenLinks? De heer Oude Kotte, aan u het woord.

		De heer Oude Kotte: Voorzitter, we hadden er tijdens de commissie een wat verwarrende discussie met elkaar over. Ik denk dat ik zelf bijgedragen heb aan die verwarring. Het is goed om dat hier voor de besluitvorming nog even met elkaar op te helderen. Eigenlijk kunnen we constateren dat deze motie een cumulatie van moties is. Het eerdere recht doen aan de motie Belastingplafond is er voor gekozen om een belastingkorting te geven, een eenmalige belastingkorting. Die te dekken uit een overschot van het voorgaande jaar. Die systematiek laten we helemaal achterwege. Daarvoor is ook het voorstel geweest. Daar is besluitvorming over geweest. Gekozen is om aan te sluiten bij de eerder gehanteerde systematiek door een korting te geven op de afvalstoffenheffing. Waarom de afvalstoffenheffing? De intentie achter de motie Belastingplafond is dat er een teruggave zou zijn op een bepaalde hoogte van het belastingplafond per huishouden. Als je dat op de OZB zou doen, dan zou dat niet ieder huishouden betreffen. De afvalstoffenheffing treft ieder huishouden. Maar in een van die moties stond ook een overweging, dat ieder huishouden als het ware 96 euro zou krijgen. 96 euro krijgen, is iets anders dan 96 euro korting geven op een reeds betaalde belasting. Daar komen we in de ingewikkeldheid, want de wetgever bepaalt dat je niet zomaar belastinggeld weggeeft, maar je kan wel op reeds betaald belastinggeld een korting geven in de toekomst. Dat is wat we doen. We geven het overschot van een voorgaand jaar ... Verdisconteren we over dit jaar, 2022. Dat betekent dat de huishoudens die de afvalstoffenheffing betalen 96 euro terugkrijgen. Daar zit één ding in wat qua solidariteit misschien niet helemaal goed voelt. Dat is wat het CDA adresseerde. Dat is dat we mensen hebben die in de bijstand zitten en ook bijzondere bijstand krijgen. Een van de vormen van bijzondere bijstand is dat je kwijtschelding krijgt van de afvalstoffenheffing. Daar betaal je niet aan. In de systematiek van een korting op een te betalen belasting, wil zeggen dat deze mensen altijd maximale korting op de afvalstoffenheffing hebben gehad, het is kwijtgescholden. De wetgever staat het dan ook niet toe om dan nogmaals 96 euro aan tegemoet te geven. Dat is de systematiek van de bijstand en de bijzondere bijstand. Daar is verwarring over ontstaan tijdens de vorige commissie. Ik hoop dat op deze manier opgehelderd te hebben. Op deze manier geven we maximale invulling, om zoveel als mogelijk die 96 euro aan korting te geven. Misschien nog wel onverhoeds goed om erbij te vermelden, mocht het zo zijn dat mensen deels vrijstelling hebben van de afvalstoffenheffing, dan zal er alsnog een bedrag vanaf gaan. We proberen dan hem coulant toe te passen. Maar wat niet mogelijk is, is helaas niet mogelijk. Voorzitter, ik hoop dat ik zo een verduidelijking heb gegeven op de vraagstelling. De voorzitter: Dank u wel. De heer Winkels. De heer Winkels: Mijnheer de voorzitter, ik wil de portefeuillehouder bedanken voor zijn antwoord en zijn toelichting op de gang van zaken rond dit punt. Wij hebben de motie zo gelezen dat iedereen het kreeg, alle huishoudens. Nu blijken er wettelijke maatregelen te zijn waardoor dit niet uitgevoerd kan worden op die manier zoals we gedacht hadden, dat de motie ook luidde. Wij kunnen niet anders als met pijn in het hart ons daarbij neerleggen. Iedereen telt en een volgende keer zullen we echt moeten opletten hoe wij een motie inrichten dan wel verwoorden. Misschien moeten we daar vanavond wel mee beginnen. Dank u wel. De voorzitter: Mag ik hierbij aannemen dat u geen behoefte heeft aan de tweede termijn? Ik kijk even rond. Iemand behoefte aan een tweede termijn? Niet. Dan kunnen we overgaan tot stemming. Iemand behoefte aan het afleggen van een stemverklaring? Dan, wie is er voor dit voorstel? Dan is dat voorstel met algemene stemmen aangenomen.
Rb-10		**Wijzigen Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Aalsmeer** De voorzitter: Gaan we over naar het volgende agendapunt. Wijziging Algemene Plaatselijke Verordening. De spreekvolgorde begint met D66. De heer Kikkert zal ook namens GroenLinks het woord over dit punt voeren. Hij heeft een aantal amendementen, ben ik mee bekend. Omdat hij toch begint, zou u het aankondigen van de amendementen en uw eerste termijn in een keer willen doen? De heer Kikkert.

De heer Kikkert: Voorzitter, fijn dat u alvast aankondigt dat ik ook namens GroenLinks spreek. Dan hoef ik dat niet meer te doen namelijk. Een aantal amendementen die hebben betrekking op de aanwijzing tot veiligheidsrisicogebied, met daarbij de bevoegdheid aan de burgemeester om preventief te fouilleren. In mijn betoog kom ik daar overigens ook wel op terug. Dat is wat ons betreft strijdig met grondrechten. Dat druist fundamenteel in tegen onze principes. In zijn algemeenheid kunnen wij instemmen met dit voorstel. Echter op één fundamenteel onderdeel na, namelijk het preventief fouilleren in relatie tot de bevoegdheid van de burgemeester tot het aanwijzen van een veiligheidsrisicogebied. Dit artikel is niet voor niets uit de APV verdwenen. Wat D66 betreft biedt de wetgever op dit punt al ruime bevoegdheden op het gebied van fouilleren. Daarbij staat vast dat fouilleren op zijn minst als een inbreuk gevoeld wordt op de privacy en de lichamelijke integriteit. Eén van de fundamentele grondrechten in een vrije samenleving is dat je vrij over straat moet kunnen gaan en niet zonder gegronde aanleiding door de overheid staande gehouden mag worden, laat staan te worden betast. Wanneer er sprake is van een dreigende noodsituatie, bestaan er al regelingen die de ordehandhaving instrumenten verschaft om de orde te handhaven. Ook zijn er eerder al situaties geschetst waar er nu al fouillering kan plaatsvinden. Het onderdeel over de zichtbare uitingen van verboden organisaties is uit een eerdere APV gehaald na uitspraak van de Hoge Raad. Kort gezegd, werd gesteld dat een zodanige inbreuk op grondrechten niet op een lager overheidsniveau geregeld kan worden, maar dat er in die gevallen slechts op Rijksniveau beperkingen kunnen worden gesteld, of onder voorwaarde inbreuken worden getolereerd. Het voorgaande leidt dan ook tot de vraag, of we hier niet opnieuw te maken hebben met een beperking van fundamentele grondrechten op een te laag niveau binnen het overheidsapparaat. Vergeet niet, de burgemeester stelt een veiligheidsrisicogebied in, delegeert de uitvoering aan het Openbaar Ministerie, waarna individuele agenten naar individuele overtuiging de ene persoon wel en de andere persoon niet fouilleren. Controle door de gemeenteraad kan eventueel na afloop geschieden, maar betreft altijd de controle op een uitvoeringsapparaat waar het geen rechtstreekse invloed op kan uitoefenen. Zonder een verder overtuigende verklaring van de noodzaak van dit specifieke onderdeel van de APV zijn wij en GroenLinks tegen de opname van dit artikel.

De voorzitter: Misschien voor de goede orde ook even het amendement en het dictum?

De heer Kikkert: Ik heb hem niet bij de hand. Dan moet ik hem even ...

De voorzitter: Ik zal het besluit voor u voorlezen. Dat is om artikel D van de Wijzigingsverordening te schrappen.

De heer Kikkert: Heel goed.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Kikkert. De Partij van de Arbeid. De heer Buisma.

De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. In de commissie hebben we dit onderdeel besproken. Daar zoomden we met zijn allen in op welke bevoegdheden er in die APV zaten en waar ze horen. Daarmee raakten we iets fundamenteels aan in de rechtsstaat, dat heet de trias politica. Het is de scheiding van wetgevende, uitvoerende en rechtsprekende macht. Dat klinkt heel hoogdravend, maar in het kort komt het erop neer dat degene die de regels maakt niet degene is die ze uitvoert of controleert. Nu zou de bedenker van deze trias, Montesquieu, überhaupt een beetje verdrietig worden hoe dat in Nederland, of hier in Aalsmeer geregeld is. Wij, bestuurlijk Nederland, spreken namelijk niet van een scheiding der machten, maar een spreiding van de wetgevende, uitvoerende en rechtsprekende macht. Waarom raakten we dat dan aan? Omdat een APV, de Algemene Plaatselijke Verordening, of de Aalsmeerse verordening, regels stelt van wat hier wel en niet mag. Hier zijn we dan als gemeenteraad wetgever. Die wetgeving wordt ons ingefluisterd door de uitvoerende macht, het college. Dan lees ik het even voor wat erin staat. Op grond van de Gemeentewet kan de raad de burgemeester de bevoegdheid geven om een veiligheidsrisicogebied aan te wijzen. In een risicogebied kan de politie, na last van het Openbaar Ministerie, preventief fouilleren als het

aannemelijk is dat personen wapens bij zich dragen. Dit is een paar jaar terug uit de APV verwijderd. Afgelopen jaar is er desondanks behoefte aan geweest bij de begrafenis van een lid van een verboden motorclub. Voorstel is dan ook om deze mogelijkheid weer terug te laten komen in de APV. Voorzitter, het moet me nu even van het hart, omdat het uw portefeuille is. Dit is namelijk gewoon een standaard VNG-verordening. Waar de eerste wijziging die daarin stond al teruggedraaid is. Het uiten van de verboden organisaties. Omdat er onveiligheids-gevoelens kunnen ontstaan in het geval van een ride out in Amsterdam van een motorclub. Hiervan heeft de Hoge Raad geoordeeld dat dit niet mag. Dat is dan ook verwijderd uit het voorstel wat voor ons ligt. Het klinkt wel een beetje of u 's nachts in bed lag te mijmeren welke extra bevoegdheid u in uw arsenaal wilde opnemen. Het geeft mij nu wel de mogelijkheid om Elschot nog een keer aan te halen. Maar doodslaan deed hij niet. Want tussen droom en daad staan wetten in de weg en praktische bezwaren en ook weemoedigheid die niemand kan verklaren en die 's avonds komt wanneer men slapen gaat. Het hangt er namelijk wel aan vast, voorzitter. Het is namelijk een bevoegdheid die u wil hebben, die gewoon bestaat en bij de officier van justitie ligt. De mogelijkheid is er. U wilt hem nu verplaatsen van een organisatie één naar een organisatie twee. Dat lijkt me heel verschrikkelijk onhandig. Voorzitter, die scheiding der machten bestaan met een reden. Vandaar dat wij het amendement van het CDA, of CDA, D66 en GroenLinks dan ook van harte steunen.

De voorzitter: Dank u wel. Volgens mij is het de week van het gedicht. Mooi op ingespeeld. Ik nodig de rest uit om te kijken of er een gedichtje in kan, maar het hoeft natuurlijk niet. De VVD, de heer Bouwmeester.

De heer Bouwmeester: Dank u, voorzitter. Van mij kunt u geen gedichtje verwachten. Dat kan gewoon niet. Voorzitter, zelfs met Sinterklaas lukt het me niet. Nu zeker niet. Voor ons ligt het wijzigingsvoorstel voor enkele artikelen van de APV. Mede gezien het belang om een zo veilig mogelijke gemeente te zijn, kunnen wij ons goed in het voorstel vinden. Het had wat ons betreft dan ook een hamerstuk kunnen zijn, ware het niet dat er een amendement is ingebracht. De inhoud daarvan maakt het noodzakelijk om er toch even kort op in te gaan. Voorzitter, als VVD zijn wij van mening, daarnaast kan ik ook uit eigen ervaring spreken, dat er in specifieke situaties soms onvoldoende wettelijke gronden zijn voor de politie om van bevoegdheden gebruik te maken. Bevoegdheden die hopelijk niet hoeven te worden gebruikt, maar als het echt nodig is wel. Door dat optreden kan er dan wellicht iets ernstigs worden voorkomen. Wij kunnen ons als VVD dan ook niet in het amendement vinden. We zijn het ook niet eens met de overwegingen die daarbij gegeven zijn. Wij zullen gewoon het voorstel steunen. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Bouwmeester. Dan het CDA. Wie namens het CDA? Mevrouw Van der Meer.

Mevrouw Van der Meer: Volgens mij ben ik nog steeds de heer Bouwmeester. Dat vind ik leuk, maar ik ben toch iets jonger. Nou ben ik wel mevrouw Van der Meer.

De voorzitter: Misschien kunt u dan wel rijmen, als u jonger bent.

Mevrouw Van der Meer: Och, ik ga mijn best doen om er Sinterklaasrijm in te verwerken, maar ik beloof niks. Voorzitter, we hebben nog een vraag aan de portefeuillehouder. Die gaat over artikel 2 48A lid 1. En daarop staat dat de burgemeester gebieden aan kan wijzen waar het gebruik van lachgas en daarop gelijkende waar verboden is. Wij hebben in de commissievergadering deze vraag al gesteld. Maar het is ons niet helemaal duidelijk wat daarop gelijkende waar betekent. Ik zou graag aan de portefeuillehouder willen vragen of hij daar nog wat verduidelijking over kan geven. Wat betreft het amendement. De nieuwe APV geeft de burgemeester de bevoegdheid om in overleg met de officier van justitie een veiligheidsgebied aan te wijzen waar de officier van justitie op dat moment de bevoegdheid heeft om het bevel te geven over te gaan tot preventief fouilleren. Dat betekent dat, het gaat van de burgemeester naar de officier van justitie. Die overleggen met elkaar. Vervolgens heeft de officier van justitie nog een keer dezelfde keuze om te bepalen of hij ingaat op dat beleid of niet. In ons geval betekent dat gelukkig dat het langs twee juristen moet gaan. Het CDA heeft er op zich

vertrouwen in dat die twee juristen niet zomaar gebruik zullen maken van een ongerechtvaardigde inbreuk op dit fundamentele grondrecht. Het CDA is tegen het amendement. Wij wachten het antwoord van de portefeuillehouder af. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Van der Meer. Absoluut Aalsmeer, de heer Kuin.

De heer Kuin: Voorzitter, ik kan heel kort zijn. Ik kan mij aansluiten bij de prachtige woorden van de heer Kikkert. Die zijn mij uit het hart gegrepen. Ik sluit me ook gemakshalve even aan bij het gedicht van de heer Buisma.

De voorzitter: Nou maakt u zich er wel heel makkelijk vanaf, maar dat mag. De heer Oude Kotte, portefeuillehouder Oude Kotte, ik heb één vraag gehoord.

De heer Oude Kotte: Voorzitter, interessant. We hebben zojuist drie lezingen gehad van de uitleg van onze democratische rechtstaat en de trias politica. Ik zal er een schepje bovenop doen en aansluiten bij de lezing van mevrouw Van der Meer. Want voorzitter, het is wel een hele verdatende uitspraak van D66 dat de Hoge Raad hier geen akkoord op geeft. Volgens mij dateert de uitspraak ergens uit 2005, waar een punt van gemaakt is. Inmiddels is de bevoegdheid voor het aanwijzen van een veiligheidsrisicogebied weggeschreven in de Gemeentewet en wel degelijk een van de reguliere bevoegdheden die een burgemeester kan vragen aan de raad om in te zetten. Ik zal daar zo kort op ingaan. Voorzitter, misschien vast een vraag voor de heer Kikkert om over na te denken is, kunt u misschien een voorbeeld geven waaruit u vindt blijken dat de huidige bevoegdheden nu dan toereikend zijn? Wellicht kunt u dan ook aangeven welke instrumenten ik als burgemeester dan moet inzetten? Ik ga nu wat meer context geven, maar dan kan de heer Kikkert deze vragen er even naast houden voor de tweede termijn, voorzitter. De PvdA schetst heel mooi, heeft de burgemeester 's avonds liggen mijmeren hoe hij de wereld gaat veroveren en zichzelf bevoegdheden gaat toekennen om het onze burgers hier in Aalsmeer bijzonder lastig te maken? Nee voorzitter, dat heb ik niet gedaan. Ik ga zo schetsen hoe ik er wel tegenaan kijk. De schets die de PvdA neerzet, over dat de bevoegdheden verlegd worden naar de burgemeester, is onjuist. Ik geef even aan dat de lezing van mevrouw Van der Meer juist is. Dat ga ik zo iets nader toelichten. Voorzitter, want waar hebben we het nu eigenlijk over bij preventief fouilleren? Welke bevoegdheid vraag ik u als raad om mij als burgemeester te geven? Dat is niets meer, maar ook niets minder dan het aanwijzen van een veiligheidsrisicogebied. Als ik dat heb aangewezen, dan is het aan de officier van justitie om een last af te geven op grond waarvan de politie preventief kan fouilleren. Kan dat dan zomaar, dat we het de ene bevolkingsgroep lastiger willen maken dan de andere bevolkingsgroep? Dat we het ook gewoon interessant en leuk vinden om inwoners te fouilleren en het lastig te maken? Want dat is de schets die gegeven wordt, dat we niet zorgvuldig daarmee om zouden gaan? Nee, dat is niet zo. Voorzitter, komt het dan voor in Aalsmeer? Kijk, wij hebben geen Amsterdamse toestanden waar dagelijks een demonstratie is en het er ontzettend heftig aan toe gaat, zoals u heeft kunnen zien. Wij voelen ons veilig in onze dorpen. Moet je daar dan zo'n rare stadse frats als preventief fouilleren mogelijk maken? Voorzitter, ik wil er toch wel op wijzen dat in onze dorpen waarin wij zitten ... Op nog geen tien minuten afstand wonen van het grootste centrum van Nederland, waar drillraps zijn, waar minderjarige jongeren met wapens op zak lopen en waar ook groepen zijn waar discussie over wapens een heel normaal, helaas, onderwerp is. Die zitten misschien niet hier, voorzitter. Maar in de steden om ons heen en ook in andere dorpen om ons heen, daar zitten wel degelijk stedelijke vraagstukken met jeugd die ook extremer geworden is en waarvan we weten dat als die groepen naar Aalsmeer komen er ook wapens aanwezig zijn. Voorzitter, tot op heden is het niet voorgekomen dat er wapens gebruikt zijn. Het is gelukkig gebleven bij een vechtpartij. Met elkaar op de vuist gaan. Drugsgebruik. Ik zeg gelukkig tussen aanhalingstekens, want ook daar zijn we helemaal niet blij mee. Recentelijk nog bij Vuur en Licht een grote groep jeugd vanuit Uithoorn, waarvan we weten dat die groep komt en aansluit bij het feest en op het surfeiland gaat staan. Los van het drugsgebruik, los van het illegale vuurwerk dat daar is afgestoken, op de reis terug naar Uithoorn een spoor van vernieling nalaat. Maar stel nu dat er een aanwijzing is dat deze jeugd ook wapens bij zich heeft. Dat we weten dat er een groep van onze jeugd ook daar aanwezig is. Het kan leiden tot een confrontatie. In het verleden gebeurd. Wij hadden

dergelijke groepen ook hier, ook in Kudelstaart. Is nog niet zo lang geleden. Wat stelt de heer Kikkert dan voor dat op dat moment gedaan moet worden? Voorzitter, ik denk dat deze bevoegdheid niet buitenproportioneel is. Ik vind het meer een bevoegdheid die zeker past in deze tijd waarin we leven. Voorzitter, niet alleen geeft de wetgever ons die mogelijkheid, in een nadrukkelijke afweging om dit weg te schrijven in de Gemeentewet ...

De voorzitter: Een interruptie van de heer Buisma.

De heer Oude Kotte: Dat dacht ik al.

De voorzitter: De heer Buisma.

De heer Buisma: Het is wel een heel verschrikkelijk end lopen. Ik zit natuurlijk daar. Maar voorzitter, er moet me toch even van het hart, ik vind het fijn dat het college antwoord geeft op vragen die niet aan ze gesteld is, maar de argumentatie dat in Amsterdam iets aan de hand is en dat we daardoor in Aalsmeer iets moeten, dat denk ik toch dat iets meer duiding over zou mogen komen, vind ik.

De voorzitter: Dit is een interruptie, de heer Buisma, een vraag. U begint nu aan uw tweede termijn, lijkt wel.

De heer Buisma: Dat is de vraag.

De voorzitter: Wat is de vraag?

De heer Buisma: Iets meer duiding daarover.

De heer Oude Kotte: Voorzitter, kan ik geven. Ik wil aangeven dat er in Amsterdam, wat dichtbij is, hele heftige taferelen plaatsvinden die zo hier niet plaatsvinden, maar dat wel degelijk steden zoals, of dorpen zoals Hoofddorp en Uithoorn jeugd hebben die georganiseerd ook op ons grondgebied is. Dat we hier ook groepen jeugd hebben waarvan we weten dat ze wapens bij zich dragen. Ik heb net het voorbeeld gegeven van bijvoorbeeld bij Vuur en Licht, wat mogelijk in de toekomst ook tot een escalatie kan leiden. Want we hebben hier ook best wel feesten waarin grote groepen samenkomen. We hebben gezien, in recentelijke ervaring, jeugd die met een honderd man tezamen komt op het surfeiland en daar niet alleen drugs gebruikt, met vechtpartijen bezig is, maar dat we daar in de toekomst misschien ook een andere bevoegdheid willen inzetten.

De voorzitter: Tweede interruptie van de heer Buisma.

De heer Buisma: In Amstelveen is er gekozen om deze bevoegdheid niet op te nemen. Kunt u daar iets over zeggen waarom het in Amstelveen dan anders is als in Amsterdam en Uithoorn?

De heer Oude Kotte: Ik kan niet ...

De voorzitter: De heer Oude Kotte.

De heer Oude Kotte: Voorzitter, ik kan niet praten namens de burgemeester in Amstelveen. Ik praat nu namens mijzelf en de vraagstukken die hier in de gemeenschap liggen. Maar ik ben er groot voorstander van dat een Amstelveen dat ook zal doen. Overigens, dit heeft hier niks mee te maken, maar dat in Amstelveen ook geweld plaatsvindt onder jeugd. Minderjarigen met wapens, mag ook duidelijk zijn. Het mag daar een discussie geweest zijn in de gemeenteraad. Ik hoop hier de raad ervan overtuigen dat het geen overbodige luxe is om zo'n instrument te gebruiken. Voorzitter, de wetgever geeft ons die mogelijkheid en maakt een nadrukkelijke afweging in onze grondrechten die in het geding zijn. Ik denk ook dat de waarborgen, zoals mevrouw Van der Meer schetste, meer dan voldoende zijn. Dat we niet zomaar zo'n bevoegdheid inzetten. Hopelijk hoeven we hem ook niet in te zetten, in dat opzicht. Maar heb je

hem nodig, dan heb je hem wel. Dat is het lastige van noodbevoegdheden, is dat je ze nodig hebt in een noodsituatie. Voorzitter, als burgemeester leg ik aan u als raad daar verantwoording over af. U heeft uw controlerende taak. Als u vindt dat ik de grondrechten van onze inwoners schend, dan vraagt u of een interpellatiedebat aan, of u stelt schriftelijke vragen, of u vindt het zo'n waardeloos artikel in de APV, trekt u daarover in de toekomst een andere conclusie. Overigens zijn er ook nog andere instrumenten om de burgemeester over zijn functioneren aan de tand te voelen. Voorzitter, dat kan allemaal. Om in ieder geval aan te tonen dat er ook genoeg waarborgen zijn om de macht van de burgemeester te beteugelen. Voorzitter, laten we eerlijk zijn, een goedwillende burger zal geen bezwaar hebben dat wij de veiligheid van anderen willen garanderen.

De voorzitter: O, dat is goed dat u het zegt. Het is wel mooi, want we krijgen nu dat het college vragen aan de raadsleden gaat stellen. Dat is ook wel boeiend. De heer Kikkert.

De heer Kikkert: Voorzitter, ik heb heel goed de memorie van toelichting gelezen die bij de Gemeentewet hoort. Daar worden casuïstieken besproken waarvan ik denk, die komen hier in Aalsmeer niet voor. Dan gaat het om gewelddadigheid, steekincidenten die plaatsvinden in de gemeente. In die zin kan ik me de link met Amsterdam goed voorstellen, want daar vindt het, denk ik, dagelijks plaats. Daar is een hoge mate van wapenbezit. Wapens die ook gebruikt worden. Dat lezen we ook continu in de kranten. Maar nogmaals, die casuïstiek is niet van toepassing hier op de gemeente Aalsmeer, tenzij er informatie is, maar misschien heeft de burgemeester die dan, waaruit blijkt dat daar wel sprake van is. Dat alles overwegende, gerelateerd aan fundamentele grondrechten, waarbij lichamelijke integriteit wat mij betreft een heel belangrijk grondrecht is. Dan alles afwegende, komen wij tot de conclusie om hier niet mee in te stemmen. Dan zijn er ook wel andere bevoegdheden. Dan kun je een noodverordening maken, een noodbevel uitvaardigen. Dat kan allemaal. Dat is al een instrumentarium dat ook bestaat. Wij blijven bij onze principiële mening om hier tegen te zijn.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Buisma, PvdA, behoefte aan een tweede termijn? De VVD behoefte aan een tweede termijn? CDA, behoefte aan een twee ... Mevrouw Van der Meer.

Mevrouw Van der Meer: Voorzitter, dank u wel. Ik had nog een vraag gesteld aan de portefeuillehouder over de daarop gelijkende waar, over lachgas. Inderdaad een vraag, die is hij toch vergeten. Maar het is de portefeuillehouder allang vergeven, na al zijn complimenten over mijn goede bestuursrechtelijke visie op de APV. Dat zal ik dan doorgeven aan mijn bestuursrecht docent.

De voorzitter: Misschien goed deze vraag uit de eerste termijn nu even te behandelen, want wellicht dat mevrouw Van der Meer in haar tweede termijn daar nog iets mee wil.

De heer Oude Kotte: Excuses, voorzitter. De vraag ging over in de APV een bepaling waar wat wazige woorden staan. Een goed jurist is daar heel scherp op. Dat gaat over lachgas of van dien gelijkende waar. Daar zou je een hele discussie met elkaar over kunnen voeren. Maar het is heel lastig als je als opsporingsambtenaar aan lachgasampullen zit en iemand die neemt dat tot zich via een ballon, dat je zegt, er zit lachgas in. Dat is verboden. Ik ga u een boete opleggen. Dat je dan vervolgens in een bewijslastdiscussie belandt met diegene. Maar hier zit gewoon iets anders in. Daar zit helemaal geen lachgas in. Want lachgas is verboden. Een andere chemische samenstelling niet. Dat wil je voorkomen. Je wil die bewijslastdiscussie uit de weg gaan. Er wordt een sanctie opgelegd. Overigens staat het die persoon volledig vrij om aan te tonen dat er iets anders in die ampullen zit, maar wel nadien. Je krijgt die discussie niet ter plaatse. Voor die bewoording is gekozen, omdat het ook zo voor drugs geldt. Als iemand een xtc-pil neemt en je betrapt iemand op heterdaad, iemand heeft xtc-pillen bij zich en je krijgt een discussie met diegene, het zijn smarties, dat wil je op dat moment gewoon niet aan. Overigens zijn vaak degene die het gebruiken al behoorlijk onder invloed. Je wil ook geen discussie op dat moment. Dan kan die persoon achteraf aantonen dat het smarties zijn en geen xtc-pillen. Zo worden die woorden in principe toegepast. Hopelijk geeft dit meer duidelijkheid, voorzitter.

		De voorzitter: Is dat voor u reden, mevrouw Van der Meer, om in uw tweede termijn hier nog op in te gaan? Dank u wel. Absoluut Aalsmeer, de heer Kuin. Schors ik de vergadering voor twee minuten. *Schorsing* De voorzitter: Dames en heren, ik heropen de vergadering. Absoluut Aalsmeer had om een schorsing gevraagd. Het woord is aan de heer Kuin. De heer Kuin: Dank u wel voorzitter. Wij hebben even gebruik gemaakt van deze schorsing om onze mening, zeg maar, overeind te zetten omdat wij enigszins uit het lood waren gebracht door de inbreng van de portefeuillehouder. Wij gaan straks bekend maken wat wij gaan doen. De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan wij nu over tot het in stemming brengen van het amendement. Amendement A22-04 met als besluit om artikel D van de wijzigingsverordening te schrappen. Wie is er voor dit amendement? Dan zijn dat de partijen PvdA, GL, D66 en Absoluut Aalsmeer. Dan is het amendement afgewezen. Dan gaan wij over tot stemming over het voorstel. Wie is er voor het voorstel? Dat zijn de partijen VVD en CDA. Dan is het voorstel aangenomen.
Rb-12		**Wijzigingsverordening Verordening Gemeentelijke Ereblijken Aalsmeer 2022** De voorzitter: Dan gaan we over tot punt R-12. De wijzigingsverordening Gemeentelijke Ereblijken Aalsmeer. Dat is spoedeisend op de agenda bijgeplaatst. Dat is niet via de agendacommissie gegaan. Maar dat is de bevoegdheid van de burgemeester om dat te doen. Het lijkt me goed hem uit te nodigen om even uit te leggen waarom dat spoedeisend is. De heer Oude Kotte: Voorzitter, dank. Dat heeft er alles mee te maken dat het voornemen is om iemand een ereblijk toe te kennen, maar dat kan pas na aanpassing van deze verordening. Het blijft wat geheimzinnig, want u snapt natuurlijk, dit is een openbare vergadering en daarover moet eigenlijk nog helemaal niks verklapt worden. Ik kan u wel vast vermelden dat het zeer illustere gezelschap, de commissie die dit beoordeelt, het met een dikke duim heeft beoordeeld. Daar zit al een goedkeuring. Voorzitter, mocht deze verordening gewijzigd worden, dan zal ik onder embargo ook iedereen gaan informeren wat het precies behelst. Voor zover. De voorzitter: Maar kunt u nog even ingaan op wat daar het spoedeisende aan is? Want dit zou ook volgende keer kunnen of over twee keer of ... De heer Oude Kotte: De spoedeisendheid zit erin dat het momentum waarop de ereblijk uitgereikt moet worden vrij snel nadert. Daags na deze vergadering. Dat kan alleen uitgereikt worden als de verordening ook op die manier gewijzigd is. Want anders is er geen grond om die persoon het toe te kennen, omdat er een verruiming in de APV zit dat niet alleen ... Misschien goed om toe te lichten. De Rozenpenning, daar gaat het met name om, kan alleen aan een vrijwilliger worden uitgereikt. Nu, als diegene niet in aanmerking komt voor een koninklijke onderscheiding dan wel principieel niet de koninklijke onderscheiding wenst. De verruiming in de verordening is dat het ook niet alleen voor vrijwilligers is, maar voor eenieder die als het ware een bijzondere bijdrage geleverd heeft aan onze lokale samenleving. Dat is de verruiming die erin zit. Die hebben we nodig om deze toe te kunnen kennen. De voorzitter: Waarmee u waarschijnlijk bedoelt de wijzigingsverordening en niet de APV. Maar die verspreking corrigeer ik wel even. De heer Oude Kotte: Excuus voorzitter, dat was het enthousiasme van het vorige punt.

		De voorzitter: Goed, de spreekvolgorde voor dit punt is, beginnen we bij de PvdA. Behoefte aan eerste termijn? D66? De heer Kikkert. De heer Kikkert: Voorzitter, ik wilde eigenlijk alleen de opmerking maken dat het erop lijkt dat wij lid worden van de Bende van de Zwarte Hand. De voorzitter: GroenLinks? VVD? Geen behoefte. Absoluut Aalsmeer? Geen behoefte. CDA? Geen behoefte. Dan kunnen we volgens mij overgaan tot stemming over dit punt. Wie is er voor dit voorstel? Dan is het voorstel met algemene stemmen aangenomen en schors ik even de vergadering. *Schorsing*
Rb-3		**Coronagerelateerde uitgaven 2022** De voorzitter: Dan heropen ik de vergadering. Wij zijn aangekomen bij nummer 3. Het is wel niet het derde agendapunt, maar op papier is het agendapunt 3, vooralsnog. De corona-gerelateerde uitgaven 2022. Het doel van dit voorstel is om bedrijven en maatschappelijke organisaties die dit jaar financieel nadeel ondervinden van corona financieel te ondersteunen. Daarvoor wordt voorgesteld het restant van het door de raad ingestelde noodfonds over te hevelen naar 2022. Op dit voorstel is een amendement ingediend door alle fracties. Bij monde van de heer Van der Zwaag zal deze worden ingediend. Ik geef dan ook de heer Van der Zwaag als eerste even het woord. De heer Van der Zwaag: Voorzitter, in de eerste plaats dank aan de indienende fracties, te weten GroenLinks, D66, Partij van de Arbeid, Absoluut Aalsmeer, CDA en VVD, dat ik namens hen even mag zeggen in een zin wat het amendement inhoudt. De bodem komt in zicht. Corona is nog niet voorbij. Wij als raad vinden het belangrijk dat het college beschikt over een potje om de nood te ledigen daar waar nodig. Vandaar dat we voorstellen om 5 ton te storten in het Corona Noodfonds. Dank u wel. De voorzitter: De VVD heeft ook de eerste termijn. De heer Van Der Zwaag, wenst u daar gebruik van te maken? Absoluut Aalsmeer? Het CDA? De heer Verlaan. De heer Verlaan: Voorzitter, hoewel het CDA het heel erg eens is met het feit dat wij zo min mogelijk potjes moeten hebben, is dit wel een hele nuttige en noodzakelijke uitzondering daarop. Kunnen we dan ook heel erg voor dit voorstel, voor dit amendement stemmen. Hopen we wel dat het maar kort nodig is. Dat het ook zo snel mogelijk weer opgeheven kan worden. Want volgens mij willen we allemaal wel graag naar het nieuwe normaal. De voorzitter: PvdA? D66? GroenLinks? Neen. Dan geen vragen gesteld. Ik denk dat we gewoon overgaan ook dan tot stemming, als u het goed vindt. Zoals te doen gebruikelijk, brengen we eerst het amendement in stemming. Waarvan het besluit luidt om het ontwerp raadsbesluit in zijn geheel te vervangen door één, het Corona Noodfonds aan te vullen met 500.000 euro. De coronagerelateerde uitgaven 2022 te dekken middels een onttrekking uit de algemene middelen, waarbij de onttrekking voor 2020, 2021 en 2022 tezamen worden gemaximaliseerd op 2,5 miljoen. Wie is er voor dit amendement? Eenieder. Daarmee unaniem aangenomen. Dan het voorstel. Wie is er voor het voorstel? Dat is ook eenieder. Daarmee ook unaniem aangenomen. Hiermee geeft u als raad en college een heel mooi signaal voor noodlijdende situaties in onze gemeenschap. Die zijn er, helaas.
Rb-4		**Verordening op de gemeentelijke adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit**

		De voorzitter: Wij gaan naar agendapunt 4. De verordening op de gemeentelijke adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit. Voordat we daaraan beginnen geef ik eerst de heer Kuin het woord. De heer Kuin: Dank u, voorzitter. Bij de behandeling van dit agendapunt en het volgende punt zal ik in het kader van de integriteit even afstand nemen en uit deze kring verdwijnen. De voorzitter: Dank voor uw toelichting. Het doel van dit voorstel, is om een integrale adviescommissie voor Ruimtelijke Kwaliteit en erfgoed in het leven te roepen conform de doelstellingen van de Omgevingswet. Hierop zijn geen moties en amendementen ingediend. De spreekvolgorde brengt ons bij de fractie Absoluut Aalsmeer, mevrouw Keessen. Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Ineens sta ik hier dan plotseling. Wel voorbereid, met dank natuurlijk aan mijn fractie, of aan onze fractie. Dit raadsvoorstel loopt vooruit op de eventuele invoering van de Omgevingswet in juli van dit jaar. Het is wel geagendeerd, maar de werkelijkheid laat zien dat de invoering van de wet al een aantal keren is uitgesteld. Niettemin vindt het college het nodig om nu op deze wet voor te sorteren, om te voorkomen dat we straks onvoldoende daadkracht hebben om de taak van de gemeentelijke adviescommissie uit te voeren. Bij het in werking treden van de Omgevingswet is het de taak van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit om, in het geval van omgevingsvergunningsaanvragen met betrekking tot de Rijksmonumenten, hierover een advies aan het college te verstrekken, die vervolgens bij een positief advies de omgevingsvergunning kunnen verlenen. Tot zover alles duidelijk. Maar wat staat de gemeente te doen in het geval van de andere monumenten? In artikel 2 van de verordening staat aangegeven welke taken de CRK heeft in het geval het college van B&W een advies nodig heeft. De lijst is behoorlijk uitgebreid en zal voor de komende periode van kracht zijn. Wel is de vraag opportuun of we deze wijze van advisering in de toekomst willen doorzetten. In geval van de Rijksmonumenten is het de verplichting die in de Omgevingswet is vastgelegd. In alle andere gevallen is de gemeente vrij om zich op een andere wijze te laten adviseren. Neem bijvoorbeeld Green Park. Daar functioneert een commissie die de ruimtelijke kwaliteit borgt. We zouden ons kunnen voorstellen dat we in de nieuwe raadsperiode deze discussie voeren met de nieuwe raad, om te zien of er buiten de welstandsluwe en welstandsvrije gebieden andere vormen van de ruimtelijke invulling mogelijk zijn. De Welstandsnota Aalsmeer uit 2013 en een hernieuwd beeldanalysedocument zouden daar goede hulpmiddelen voor zijn. Mocht de Omgevingswet plotsklaps wel van kracht worden in juli dit jaar, dan zou onze fractie het functioneren van de CRK binnen een termijn van 2 jaar willen evalueren. Dank u wel. De voorzitter: Het CDA? De PvdA? D66? GroenLinks? De VVD? De heer Abbenhues. O, u zwaaide even naar me. Dan zwaai ik even terug. Goed. Ik kijk even naar mevrouw Keessen. Ik heb geen vraag gehoord, meer een pleidooi. We kunnen overgaan tot stemming, als ik het goed heb? Ja, goed. Dan, wie is er voor dit voorstel? Dat zijn alle partijen, met uitzondering van de fractie Absoluut Aalsmeer. Daarmee is het voorstel aangenomen.
Rb-5		**Herbenoeming van een lid van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit** De voorzitter: We gaan naar het volgende agendapunt. Op papier punt 5. De herbenoeming van een lid van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Dat gaat erom, in dit voorstel, te borgen dat commissielid de heer Hooyschuur, hij is zelf een restauratiearchitect, te herbenoemen voor de tweede termijn van drie jaar. Hierover dient schriftelijk gestemd te worden. Wel bekend. Gevraagd is aan de dames Vleghaar en Harte en Lakerveld om de stemcommissie te vormen. Ik ga ervan uit dat u uit uw midden een voorzitter benoemt. De stembriefjes liggen op tafel, als het goed is ingevuld. Ik zal de bode vragen nu deze op te halen. We schorsen voor 5 minuten, of zoveel als het sneller gaat. *Schorsing*

		De voorzitter: Geachte raadsleden, wij heropenen de vergadering. Als iedereen weer plaats wil nemen. Geef ik ondertussen het woord aan mevrouw Harte voor de bekendmaking van de uitslag. Mevrouw Harte-Fokker: Dank u wel, voorzitter. We hebben de 21 stemmen geteld. Daar zijn 20 stemmen voor akkoord en 1 stem niet akkoord. De voorzitter: Daarmee constateren we dat de heer Hooyschuur is aangesteld voor de periode van wederom drie jaar. Wij wensen hem daarbij veel succes.
Rb-6		**Vaststellen Startnotitie Hoofdweg-Zuid** De voorzitter: Wij gaan naar agendapunt 6. Voordat we met dit punt starten, geef ik het woord eerst aan de heer Verlaan. Excuses. Wij zijn aangekomen bij de vaststelling Startnotitie Hoofdweg-Zuid. Het doel van de startnotitie is het opstarten van de planologisch-juridische procedure waarbij woningbouw in combinatie met de supermarkt mogelijk wordt gemaakt op de tuinbouwgronden tussen Hoofdweg, Schoutweg, Romeijnstraat en Clantstraat in Kudelstaart. Na vaststelling vormt de startnotitie onder andere de basis voor wijziging van het bestemmingsplan. Op dit voorstel zijn twee amenderingen gedaan en twee moties ingediend. Ik wil de indieners eerst vragen dit kort toe te lichten bij de indiening, voordat we overgaan naar de eerste termijn. Ik geloof dat de heer Buskermolen het eerste amendement zal toelichten. Dat is amendement supermarkt Hoofdweg-Zuid. Daarna zal de heer Kikkert het amendement indienen, invulling plan na schrappen supermarkt in de startnotitie Hoofdweg-Zuid. Vervolgens zijn er dan nog twee moties. Ik begrijp dat de heer Kikkert die beiden indient. Dat is de motie nieuwe poging tweede supermarkt Kudelstaart en motie second opinion ontsluiting Hoofdweg-Zuid. Even voor de helderheid in de volgorde. De heer Buskermolen start nu wel met toelichten, maar uw motie, die de heer Kikkert zal toelichten, mede ingediend door D66, PvdA, GroenLinks en Absoluut Aalsmeer, is het meest vergaand en zal als eerste ter besluitvorming worden gebracht. Daarna het amendement van het CDA en VVD. Dan besluitvorming over het voorstel. Dan de twee moties. Maar heer Buskermolen, u mag hem als eerste indienen. Ik was wat lang van stof. Ik begrijp dat u even bent gaan zitten, maar aan u eerst het woord. De heer Buskermolen: U zegt het maar hoor, voorzitter. Voorzitter, wij willen een amendement indienen, in het kort, de supermarkt die gepland staat in Hoofdweg-Zuid, om die uit de startnotitie te halen en de betreffende locatie daarna overeenkomstig de Woonagenda in te vullen. Dat is eigenlijk in het kort wat dit amendement inhoudt. De voorzitter: De heer Kikkert. De heer Buskermolen: Ik vergeet het altijd. Ik ben daar standaard in, zo'n beetje. Wij dienen deze in samen met de VVD. Ik ga er nog een keer een cursus van maken. De heer Kikkert: Voorzitter, laat ik dan beginnen met het amendement, dat ook wordt ingediend namens de fracties van de Partij van de Arbeid, GroenLinks en Absoluut Aalsmeer. De titel van het amendement is, invullen plan na schrappen supermarkt in startnotitie Hoofdweg-Zuid. Wij gaan er al vanuit, het neigt al naar een unanimiteit, dat de supermarkt uit het plan gaat. Wij zouden dan heel graag zien, zo luidt ook het besluit van het amendement, als aanvullend kader voor de voorbereiding van het ontwerp bestemmingsplan vast te stellen om op de locatie van de supermarkt in het plangebied twee- en driekamerwoningen voor starters en ouderen te realiseren. Punt. Dan de moties. De eerste motie is ook namens Partij van de Arbeid, GroenLinks, CDA en Absoluut Aalsmeer. De motie is genaamd, nieuwe poging tweede supermarkt Kudelstaart. Daar zit een verzoek in aan het college om samen met ondernemers in het centrum een opdracht te formuleren voor een definitief onderzoek naar de marktruimte in Kudelstaart voor de tweede supermarkt. Vervolgens de opdracht te verstrekken aan een daartoe deskundig bureau. Punt twee. Opnieuw actie te ondernemen om de tweede supermarkt in Kudelstaart te realiseren in de buurt van het winkelcentrum en de daartoe

bestaande kansen te onderzoeken, ook in overleg met de ondernemers. Punt. De tweede motie is motie second opinion ontsluiting Hoofdweg-Zuid. Dat gaat over de verkeersafwikkeling in Hoofdweg-Zuid, maar in een bredere context ook Kudelstaart. Het verzoek is om een second opinion uit te laten voeren door een extern bureau, anders dan Goudappel Coffeng, naar de ontsluiting van de woningbouwlocatie Hoofdweg-Zuid in het bijzonder en de ontsluiting van Kudelstaart in het algemeen. Samen met de participatiegroep, de ondernemers en de Dorpsraad Kudelstaart tot de opdrachtformulering van deze second opinion te komen. Dat had ik al gezegd. D66, Partij van de Arbeid, GroenLinks en Absoluut Aalsmeer.

De voorzitter: Uit de coulissen werd even de vraag gesteld namens wie die motie was ingediend. Dat heeft u nogmaals toegelicht. Dank daarvoor. Wij gaan over naar de eerste termijn. De spreekvolgorde brengt ons bij het CDA, de heer Buskermolen.

De heer Buskermolen: Voorzitter, voor ons ligt ter besluitvorming startnotitie Hoofdweg-Zuid. Een bouwplan met wel of geen supermarkt. Voorzitter, er is een enorme woningbehoefte in heel Nederland, ook hier in Aalsmeer en Kudelstaart. Daarom is het CDA blij met de komst van zoveel woningen. Het bouwplan voorziet in zowel jongeren, starters, senioren, eengezins-woningen en appartementen conform de Woonagenda die in 2020 is vastgesteld. Een Woon-agenda die door deze raad is vastgesteld. Waarin precies staat wat voor type woningen en voor welke doelgroepen er gebouwd moest worden. Met deze Woonagenda moest het college samen met de projectontwikkelaar een bouwplan maken. Het kan niet zo zijn dat we nu bij de besluitvorming anders besluiten dan dat we in deze Woonagenda hebben aangenomen. In de verdere uitwerking naar de bestemmingsplanwijziging, voorzitter, zal er meer aandacht worden besteed aan het verkeer, zodat dit zo veilig mogelijk verwerkt kan worden. Voorzitter, in de afgelopen maanden heeft het CDA zich afgevraagd of de gewenste tweede supermarkt in Hoofdweg-Zuid wel de gewenste plek is. Uit het onderzoeksrapport uit 2017 kwam naar voren dat een tweede supermarkt alleen gewenst is in of nabij het huidige winkelcentrum, ter versterking van het huidig winkelaanbod en niet ergens anders in Kudelstaart. Een meer recent onderzoek wees juist uit dat het wel degelijk kon. Ook andere tegenstrijdigheden waren in de rapporten te lezen. Zoals de benodigde winkeloppervlakte of welke toename van het verkeer kan je verwachten? De afgelopen tijd is gebleken dat de ruimte van een tweede supermarkt in of nabij het winkelcentrum niet haalbaar leek. De basisschool De Ruimte kon of wilde niet weg en een onderzoek naar het verplaatsen van de Proosdijhal bleek toen financieel niet haalbaar. Kortom, er werd naar een andere locatie gezocht en Hoofdweg-Zuid kwam als alternatief naar voren. Voorzitter, rapporten die elkaar tegenspreken. Gemengde gevoelens bij bewoners en ondernemers, maar ook gemengde gevoelens bij ons, het CDA. Voorzitter, de CDA-fractie heeft alle voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen. Onze conclusie is, bij twijfel niet oversteken, of bij oranje moet je ook stoppen. Heeft het CDA besloten om geen akkoord te geven voor de tweede supermarkt in Kudelstaart-Zuid. Samen met de VVD zal het CDA, dit nu wel, daarom een amendement indienen om de supermarkt uit het bouwplan Hoofdweg-Zuid te halen. Wel zal het CDA het college verzoeken om tot het uiterste te gaan om te kijken of en of nabij het winkelcentrum ruimte voor de tweede supermarkt alsnog gecreëerd kan worden. Hier zal een motie, samen met D66, PvdA, AA en GroenLinks, voor worden ingediend. Want laat het duidelijk zijn, voorzitter, het CDA is voorstander van een tweede supermarkt in Kudelstaart, maar niet op deze plek. Het lijkt ons duidelijk dat Kudelstaart met zo'n 10.000 inwoners een tweede supermarkt rechtvaardigt, zodat de Kudelstaarters een keuze kunnen maken in het winkelaan-bod. Voorts hoop het CDA dat er zo snel mogelijk gebouwd gaat worden, om de enorme wacht-lijsten die Aalsmeer en Kudelstaart heeft in alle soorten van woonvormen in ieder geval iets kleiner te maken. Dank u wel.

De voorzitter: Wij gaan naar de PvdA, de heer Buisma.

De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. Zo met een schone microfoon. Voorzitter, wat kunnen we er soms toch een rommeltje van maken. Want het college stelt een bouwproject voor. Doe maar 300 woningen en een supermarkt. Die supermarkt is nice to have. Want wij als gemeente moeten natuurlijk wel een beetje doorwerken, voorzitter, voor de Vomar. Want, voorzitter, de nieuwe Omgevingswet komt eraan. Dat vinden wij als gemeente heel erg ingewikkeld.

Voorzitter, als wij iets ingewikkeld vinden, voor een paar maanden, dan hebben de inwoners van Kudelstaart en de winkeliers in Kudelstaart gewoon de rest van hun bestaan daar last van. Want die Omgevingswet, voorzitter, is heel erg eng. Dat de omwonenden daar wat van vinden, voorzitter, dat is gezwam. Want, voorzitter, die paar mensen doen er gewoon niet zo toe. Die ondernemers in Kudelstaart, ach, die geven we wat korting op hun belastingen en dan vinden die vast met een paar maanden het allemaal niet zo erg. Die stemmen met de verkiezingen echt heus waar wel weer op ons. Want, voorzitter, die supermarkt was nice to have. Voorzitter, Vomar is eigenaar van de gronden waar wij nu over spreken. Bijlage 3 tot 7 gaan over de effecten of een supermarkt nodig, wenselijk, passend of kan op die locatie. Ruim 100 pagina's totaal geschreven door Markteffect B.V. of BRO's. In maart 2021 heeft BRO een actueel distributieplanologisch onderzoek opgesteld op basis waarvan geconcludeerd kan worden dat er behoefte is aan een tweede moderne supermarkt in Kudelstaart. De nieuwe supermarkt betreft bovendien een discounter, waardoor er sprake zal zijn van twee complementaire supermarkten in Kudelstaart. Dat is toch fijn. Wel een beetje gek dat dit allemaal gaat over een kwekerij in Kudelstaart, die qua bestemming nog steeds agrarisch is. Een plek waar nog niet zo heel lang geleden de karren geladen werden voor onze bloemenveiling. Waar de eigenaar en de eerste knecht nog aan de werf woonden. Nadat al die bloemen verkocht waren en de handel niet langer goed genoeg was om een boterham mee te verdienen en die ondernemer net even te lang is doorgegaan, wat dan? Dan wordt het verkocht. Niet als woningbouwgrond natuurlijk, maar voor een paar grijpstuivers hier of een daalder daar. Misschien net genoeg om alle kosten die die man had te dragen, maar vaak niet. Dan verloedert zo'n plek. Want de koper hoeft helemaal geen kwekerij te runnen. Die wacht. Soms staat hij toe dat er een schaap op graast. Soms, als niet alle glasdelen van de kwekerij stuk zijn, mag er iemand nog wat groente telen. Het is een plek in Kudelstaart waar wellicht in het verleden een wat minder legale kroegcaravan gestaan heeft. Waar in ieder geval een behoorlijk deel van de Kudelstaartse jeugd zijn of haar gezicht weleens heeft laten zien. Biertjes voor een piekie, was dat daar. Die koper wacht heel wat jaren, voorzitter, tot hij het verkoopt. Een plek met historie waar hij of zij helemaal geen weet van heeft. Die plekken, voorzitter, geven wij als Aalsmeerse raad aan de hoogste bieder. In dit geval de Vomar. Die complementaire supermarktdiscounter, kruidenier en woningontwikkelaar. Maar gelukkig kwamen de winkeliers in actie, de bewoners. Stuk voor stuk namen met historie in Kudelstaart. Die spraken in, zetten druk en proberen uit te leggen dat die nice to have supermarkt daar geen goed idee is. Gelukkig, voorzitter, is het een verkiezingsjaar. Want er gebeurt iets bijzonders. Er wordt geluisterd. De supermarkt wordt geschrapt door CDA en VVD. Vandaar ook dat we als PvdA een amendement indienen en een paar moties om na dat schrappen invulling te geven aan de plek. Moties indienen om het verkeer beheersbaar te houden in Kudelstaart. Want natuurlijk, voorzitter, die woningen zullen er komen. Starterswoningen, sociale huur en wel duur om dat allemaal te betalen. Wij als Partij van de Arbeid proberen in ieder geval een fijn plekje te creëren op een oud stukje Kudelstaart. Dank u wel.

De voorzitter: D66, de heer Kikkert.

De heer Kikkert: Voorzitter, voordat D66 tot een oordeel komt over dit plan, is er een aantal aspecten die ik wil belichten. Deze zijn onder meer te verdelen in procesmatige en inhoudelijke opmerkingen. Laat ik beginnen met het proces, dan vooral het participatieproces. De D66-fractie heeft de stellige indruk dat dit een ondergeschoven kind is geweest en meer een vinkjesaanpak was. Een formele procedure met inspraak, vink. Een zienswijze, vink. Daar zijn wij teleurgesteld over. Argument van het college is tempo maken. Maar niet voor niets luidt een spreekwoord, zorgvuldigheid gaat boven snelheid. We hebben de kans niet benut om inwoners vertrouwen te geven in ons overheidshandelen. Integendeel. Deze handelswijze draagt niet bij aan het creëren van vertrouwen. Verder zijn wij teleurgesteld over het gegeven dat deze raadsperiode tot nu toe nog geen nieuwe participatievisie heeft opgeleverd, terwijl er vele aanleidingen zijn. Om te beginnen onze eigen kernwaarden, zoals in het raadsakkoord is opgenomen. Uit het memo van het college blijkt in ieder geval dat we in het tweede kwartaal, maar dat is buiten deze raadsperiode, wel het participatiebeleid fysiek domein kunnen verwachten, dan gerelateerd aan de Omgevingswet. Wij kijken hier naar uit en zijn ook nieuwsgierig naar de verwerking van de leerervaringen. Alleen al het rapport Dietz, ons

aangedragen door de Participatiegroep Hoofdweg-Zuid, waarvoor dank, levert ons zo'n leerervaring op. We zien ook lichtpuntjes. Namelijk, het college erkent dat de participatie beter had gekund. Elke verandering begint met erkenning. Laat die beweging dan ook terugkomen in het beleid en in de uitvoering daarvan. Een ander lichtpuntje is dat we ook, dat moet gezegd worden, goede participatietrajecten hebben gevoerd, zoals bijvoorbeeld het Machinepark. Hoop voor de toekomst. Dan de inhoud van de startnotitie, waarbij ik mij beperk tot het onderdeel verkeer en het onderdeel woningbouw. Over de supermarkt kan ik nog veel zeggen, maar die gaat eruit getuige de amendementen die er liggen. Het is natuurlijk wel heel erg opvallend dat er verschillende marktonderzoeken liggen met verschillende uitkomsten. Bijna, maar dat heb ik niet gezegd, als je een casus voorlegt aan meerdere juristen, dan krijg je meerdere oplossingen. Daar lijkt het dan ook een beetje op. Maar wat dan te doen met de locatie die vrijkomt? In de startnotitie zelf zit een alternatief, zonder supermarkt, te zien op afbeelding tien. Dat is een alternatief waarbij op de locatie, vooral in het middendure segment, eengezinswoningen worden gerealiseerd. Daarnaast een klein aantal beneden- en bovenwoningen. Dat is niet wat D66 en de andere indieners van het amendement voorstaan. Wij zouden graag de kans grijpen om meer te doen voor starters, jongeren en senioren. Want de jongeren verdienen een goede toekomst, met ook het uitzicht op een woning. De senioren verdienen dat er een mogelijkheid gaat ontstaan om door te stromen. Vandaar het amendement. Dan kunnen we heel hard vasthouden aan de Woonagenda, maar ik zeg u dat die Woonagenda achterhaald is. Er is zo'n dynamiek op de woningmarkt dat bijna twee jaar nadien de situatie echt heel erg veranderd is. Volgens mij hebben we geen enkele betaalbare woning meer in het bestaande segment. Dat is toch iets om ons zorgen over te maken. De enige oplossing is bouwen, bouwen en nog eens bouwen. Juist voor die doelgroepen. Tenslotte het verkeer, de verkeersafwikkeling. Altijd een kwetsbaar punt in relatie met de grotere context van de omgeving, de veiligheid en de afwikkeling. Daar blijven zorgen over bestaan. Niet alleen bij de inwoners, maar ook bij ons. Daarom zouden wij graag zien dat er een second opinion komt, niet alleen over deze invulling, maar ook binnen de grotere context van Kudelstaart als geheel. Vandaar dat er een amendement ligt en twee moties. Mede ingediend voor de supermarkt door het CDA, GroenLinks, Partij van de Arbeid en de AA. Voor wat betreft de second opinion, door GroenLinks, Partij van de Arbeid, AA en D66.

De voorzitter: GroenLinks, de heer Fransen.

De heer Fransen: Dank u, voorzitter. Volgens mij, de startnotitie Hoofdweg-Zuid was in de commissie ... Volgens mij was dat november, als ik het me goed herinner. Kan ook oktober geweest zijn, maar ik dacht november. Toen, aan het einde van die bespreking in de commissie, leek het er toch wel heel erg op dat zowel het CDA als de VVD wel klaar waren voor besluitvorming en vonden, hup, naar de raad in december en een klap erop. Zo is het wel goed. Een aantal andere partijen, waaronder GroenLinks, hebben nogal aangedrongen van, denk er nog eens goed over na en laten we er nog eens op terugkomen in de commissie. Gelukkig was mijn buurman daar gevoelig voor. Die gaf tijdens die vergadering aan van, laten we dat dan toch maar doen. Waarbij ik overigens het idee had dat dat hem in zijn fractie niet geheel in dank werd afgenomen, maar dat terzijde. Gelukkig is dat gebeurd. Daardoor hebben we nog eens goed gekeken en hebben we, denk ik, toch met elkaar een beter ... Zijn we een beter plan aan het maken. Iets langzamer gaan, levert soms echt een beter plan op. Daar ben ik heel erg blij mee. Ik maak even een sprongetje naar het aspect jongerenhuisvesting in Aalsmeer. We hebben een poosje geleden startnotitie Nieuw Oosteinde vastgesteld. Daar hebben we geprobeerd om daar wat onderzoek te laten doen naar de mogelijkheden om daar jongerenhuisvesting te laten plaatsvinden. Is helaas niet doorgegaan. We hebben nu weer de mogelijkheid, doordat die supermarkt waarschijnlijk niet doorgaat, om te kijken, kunnen we daar niet wat met jongerenwoningen doen? Keer op keer wordt dat het niet, want de Woonagenda is heilig. De Woonagenda die nog rekende met huizenprijzen die toen, weet ik veel wat, zestig, zeventig procent waren van wat ze nu zijn. Die hele agenda is niet meer juist. Daaraan vasthouden zou in mijn ogen een echt historische vergissing zijn. Vervolgens kijk ik wat naar de verkiezingsprogramma's zoals die er liggen. Iedereen zegt, jongerenhuisvesting, jongerenhuisvesting, jongerenhuisvesting, daar moeten we zeker aandacht aan geven, of doelgroepen of ... Ik ontkom er niet aan om te zien dat er toch een behoorlijk verschil is tussen

wat mensen in hun plannen zeggen en hoe ze gaan stemmen. Dat vind ik toch wel een beetje triest. Hier hebben wij echt een historische kans om een behoorlijke stap te zetten om iets te doen voor de jongeren in Aalsmeer en Kudelstaart, als ik het goed uitspreek. Sorry. Die kans hebben we. Laten we die pakken. Door nu te zeggen, de Woonagenda en die is heilig en laten we daaraan vasthouden, maken we echt een historische vergissing. Ik wil u echt vragen om daar nog eens heel goed over na te denken. Op het moment dat er in Aalsmeer plek voor arbeidsmigranten gemaakt moet worden, dan regelen we dat wel. Dat is terecht, dat we dat regelen. Als we het voor onze jongeren moeten regelen, die kans hebben we hier, dan regelen we het niet. Daar moeten we ons echt voor schamen als dat de uitkomst zou zijn. Dan, voorzitter, met betrekking tot de tweede supermarkt. Het was ergens van het voorjaar toen een delegatie van het college bij ons in de fractie langs kwam om over de contouren van dit plan te praten. Het was alleen maar daar mogelijk. Toen was onze eerste indruk, dan zal dat wel de beste oplossing zijn. Maar als je dan nu stukken leest en je leest bijvoorbeeld dat de school, waar ook een tweede supermarkt zou komen, een school die in mijn ogen, ik weet niet of hij echt levensvatbaar is, gezien de getallen, dan moeten we toch ook met elkaar durven kijken van, wat weegt het zwaarst? Het in stand houden van een school of een tweede supermarkt of de sporthal? Die keuze moeten we gaan maken. Het zou heel goed zijn dat daar een onderzoek naar gaat plaatsvinden. Daar hopen wij op dat dat wel doorgaat. Wat ons tegenvalt in Hoofdweg-Zuid, in de startnotitie, is dat het verkeer weer het ondergeschoven kindje is. Dat wordt eigenlijk geregeld als, daar komen we later wel op. Die fout maken we ook keer op keer. Op het moment misschien, ik weet niet of de vergelijking helemaal klopt, maar op het moment dat Oost-Duitsland openging, wat hebben ze als eerste geregeld? Infrastructuur. Waarom? Om economische bloei te creëren. Dat werkt. Je zult eerst infrastructuur goed voor elkaar moeten hebben, voordat je allerlei andere dingen gaat doen. Wat doen wij? Eerst bouwen en daarna gaan we wel kijken wat voor oplossingen we kunnen brengen voor het vastgelopen verkeer. Maar daar is dan niet zoveel plek meer voor. Laten we ook die fout niet nog een keer maken en eerst zorgen dat we een heel goed verkeersonderzoek hebben. Die maatregelen in ieder geval plannen of alvast nemen voordat we aan het plan zelf beginnen. Voorzitter, de moties en de amendementen zijn namens ons ingediend. Het lijkt me logisch dat we daar enthousiast over zijn. Ik dank u wel.

De voorzitter: De VVD, de heer Bouwmeester.

De heer Bouwmeester: Dank u, voorzitter. Over de startnotitie Hoofdweg-Zuid is al veel gezegd en ook veel geschreven. Niet alleen in deze setting, maar ook daarbuiten. Er is nu ook al veel gezegd, ik zal dit betoog kort houden en to the point, op enkele voor de VVD van belang zijnde aspecten. Bij de eerste presentatie aan de raad, de omwonenden en andere belanghebbenden en belangstellenden was voor het hele gebied uitgegaan van woningbouw. Het was een plan conform de in 2020 anderhalf jaar geleden door de raad vastgestelde Woonagenda. Een Woonagenda die op alle doelgroepen ingaat. Die we zelf hebben aangenomen. Misschien gewijzigd zou moeten worden, maar dat moeten we als raad gezamenlijk doen. De heer Buskermolen is daar ook al op ingegaan. Pas in een later stadium is bij het Zuiderpark een supermarkt ingepland. Een wens van veel Kudelstaarters en ook eerder door de raad naar voren gebracht. Maar de locatie, daar valt veel over te zeggen. Eerder was namelijk, mede in overleg met de winkeliers, aangegeven dat een tweede supermarkt nabij het winkelcentrum het winkelcentrum zou kunnen versterken. Een poging om een tweede supermarkt op de thans voorgestelde locatie te vestigen is tegen de wens van de winkeliers. Dat roept ook heel veel weerstand op en vragen van omwonenden en overige belanghebbenden. Terechte vragen en ook terechte zorgen over de verkeersafwikkeling en op enkele punten ook aangaande de verkeersveiligheid. Al eerder hebben wij aangegeven het voorstel van een tweede supermarkt op deze locatie niet te steunen. Met het CDA komen wij met een amendement om daar woningen te bouwen. Bouwen conform de Woonagenda. Terugvallend op het eerder gepresenteerde plan van 280 tot maximaal 300 woningen. Daarmee wordt feitelijk tegemoetgekomen aan het merendeel van de ingebrachte bezwaren en worden veel zorgpunten weggenomen. Natuurlijk blijven er altijd bezwaren en aandachtspunten over. Maar wij gaan ervanuit dat daar in de loop van het traject aan gewerkt wordt. Dat we nu ook op basis van alles wat er is meegedacht en ingebracht aan iedereen duidelijkheid geven, duidelijkheid verschaffen. Een

hernieuwde uitwerking zou daarnaast ook nog tot onnodig uitstel leiden. Daar zit niemand op te wachten. Zeker de woningzoekenden niet. Voorzitter ...

De voorzitter: Excuses, er is een interruptie van de heer Fransen. Ik was driftig aan het meeschrijven over een opmerking van u. Het is inderdaad een eind lopen naar die andere interruptiemicrofoon, maar het doet ons allemaal goed een paar passen hier 's avonds te maken. De heer Fransen.

De heer Fransen: Maar ik had wat eten meegenomen voor onderweg. Dat ging goed. Voorzitter, via u een vraag aan de heer Bouwmeester. Hij beargumenteert nu waarom de VVD zo blij is met het amendement wat ze nu indienen, maar ik zou hem willen vragen om eens in te gaan op, in de commissie waarin we dit bespraken was het toen al rijp voor besluitvorming voor de VVD. Hoe kijkt de heer Bouwmeester daarop terug?

De heer Bouwmeester: Voorzitter, het was inderdaad rijp voor besluitvorming. Ik denk dat we waarschijnlijk tot hetzelfde besluit gekomen waren. Ik snap de vraag niet.

De voorzitter: De heer Fransen.

De heer Fransen: Die wil ik dan wel toelichten, want u was het als VVD toen gewoon eens met het plan zoals het er lag. Nu komt u met een amendement daarop.

De heer Bouwmeester: Dat weten we helemaal niet wat wij besloten zouden hebben, mijnheer Fransen. Ik vind dat wel een heel vreemde conclusie die u trekt.

De voorzitter: Tot slot, de heer Fransen.

De heer Fransen: Dan neem ik enige vrijheid. Maar u heeft op dat moment op geen enkele manier in dat betoog wat u nu in een amendement zegt ter sprake gebracht. Zo ken ik de VVD wel, dat ze dat dan normaal gesproken wel doen en nu niet. Vreemd, laat ik het dan zo zeggen, maar dat is geen vraag meer, dat u in de commissie dat punt niet aan de orde hebt gesteld en nu zegt, daar hadden we echt wel mee gekomen in de besluitvorming in de raad. Ik weet niet of dat geloofwaardig is.

De voorzitter: De heer Bouwmeester, gaat u verder.

De heer Bouwmeester: Hier ga ik niet eens meer op in, voorzitter. Tot slot het andere amendement en de moties. Gezien mijn betoog zullen we het amendement betreffende de verdere uitwerking en de invulling van het terrein waarop de supermarkt is gepland niet steunen. De motie betreffende een hernieuwde poging tot realisatie van een tweede supermarkt uiteraard wel. Dan is er nog de motie Ontsluiting Hoofdweg-Zuid. Het argument om een verkeersonderzoek eens door een ander bureau dan Goudappel Coffeng uit te laten voeren, spreekt ons aan. Wij willen dit echter niet specifieke aan het project Hoofdweg-Zuid koppelen, maar breder zien. De motie, zoals thans verwoord, steunen we niet. Zo vlak voor de verkiezingen, ik heb er net weer wat van gemerkt, wachten wij liever even tot het nieuwe college komt en dit zelf oppikt. Zo niet, dan kunnen wij uiteraard gezamenlijk tot een motie met een goede formulering komen. Dank u, voorzitter.

De voorzitter: Blijft u nog heel even staan. Wij hebben nog een interruptie van de heer Kikkert, maar die is halverwege de raadszaal. Ogenblik.

De heer Bouwmeester: Is een technische vraag. Kijk, wij zijn van mening dat het zo gepresenteerd was, dat er een supermarkt zou kunnen komen. Wij willen die tweede supermarkt niet hebben. Dat in een amendement weergegeven. Volgens mij had u een soortgelijk amendement. Volgens mij hebben we er zelfs nog gezamenlijk over gesproken. Verkiezingstijd.

De voorzitter: Dank voor uw bijdrage, heer Bouwmeester. De fractie Absoluut Aalsmeer, de heer Kuin.

De heer Kuin: Dank u, voorzitter. Laat ik beginnen met te zeggen dat dit ongeveer een van de weinige onderwerpen is die ik in mijn raadsperiodes heb mogen ervaren als een baksteen op mijn maag. Niet in de laatste plaats omdat het een plan is wat mijns inziens een beetje rammelt, maar ook omdat het een plan is wat eigenlijk veel en veel te lang onderweg is geweest. Ik weet dat er mensen zijn, nou zijn ontwikkelaars in sommige ogen geen mensen, maar er zijn mensen die hier al tien jaar op wachten, op het moment dat wij als gemeenteraad eindelijk zover zijn dat er een plan wordt ingediend wat wij kunnen behandelen. Voorzitter, ik heb al veel gehoord vanavond over de supermarkt. Daar wil ik het dan, denk ik, ook wel bij laten, bij die supermarkt. Hij gaat eruit, dat zijn we met zijn allen eens geworden. Dat is op zich, vind ik, een mooi resultaat. Zo zie je maar dat we ook in verkiezingstijd eensgezind kunnen zijn. Dat ten eerste. Ik moet de heer Bouwmeester even een hart onder de riem steken, want op 11 januari dit jaar, in een commissievergadering, heeft hij werkelijk waar gezegd dat de supermarkt daar weg moet en hij heeft het niet gehad over wat voor woningen er terug moesten, maar hij heeft het wel gehad over het weghalen van de supermarkt. Dat moet ik hem dan even meegeven. Voorzitter, het gaat te veel, vind ik, vinden wij, over de supermarkt en over de woningen. Natuurlijk hebben wij woningen nodig. De Woonagenda is al diverse keren ter sprake geweest. Jammer dat we op deze manier de Woonagenda moeten behandelen, want ik denk dat het veel mooier zou zijn als we ook dat onderdeel met zijn allen, na de verkiezingen, een keertje beetpakken en eens gaan kijken of er in de Woonagenda, ik hoor net zeggen, in 2020 vastgesteld, anderhalf jaar oud ... Dat we die eens vast gaan pakken. Want in die tussentijd, die anderhalf jaar, is de prijs van de gemiddelde woning met vijftien tot twintig procent gestegen. Daar kom ik bij D66, GroenLinks en PvdA, dan moet je inderdaad misschien eens gaan kijken of je die Woonagenda eens tegen het licht wil houden. Dat, denk ik, voorzitter, moeten we doen. Voorzitter, verder, als je gaat kijken wat nu precies voorligt, is het een scala van onduidelijkheden. Ik vind dat als je het proces afpelt en gaat kijken wat we tot nu toe besloten hebben, dan zijn het allerlei hapsnap dingetjes. Dat noemen we nu ineens een visie. Voorzitter, ik heb veel visies meegemaakt, maar dit vind ik geen visie. Het is een bijeengeraapt zooitje van elementen die we in dit plan willen opdouwen. Dat vind ik jammer. Niet alleen het plangebied vind ik een zooitje, ook vind ik er veel te weinig, er zijn enkele partijen die er wel bij stil hebben gestaan, maar veel te weinig terug over de totale verkeersafwikkeling van Kudelstaart. Met name dit plangebied, maar zoals u weet en we hebben vanavond er een klapje op gegeven in de map ter kennisname, ook Westeinderhage gaat ontwikkeld worden. Wij hebben als raad gezegd, bij Westeinderhage, we aan eerst zorgen dat je er kunt komen en weg kunt komen. Daarna gaan we bouwen. Voorzitter, dat is even een klein zijstapje, maar de voorbereidingen voor het bouwrijp maken zijn aan de gang daar. Het is echt te gek voor woorden. De gemeenteraad moet daar nog een bestemmingsplan vaststellen. Ik vrees, voorzitter, dat dat in dit plangebied weer precies hetzelfde gaat. Als je kijkt wat voor onduidelijkheden er zijn over bijvoorbeeld de wijkontsluitingswegen, de buurtontsluitings-wegen. Er is geen duidelijkheid over. Ik zou graag willen dat die duidelijkheid door de portefeuillehouder wordt gegeven. Voorzitter, ook in een eerder verhaal van dit plangebied waren er nog drie kavels aan de Hoofdweg. Die zijn verdwenen. Ik zou graag van de portefeuillehouder horen waar die zijn gebleven en waarom zijn ze eruit gehaald? Voorzitter, wij hebben mede ingediend wat op tafel ligt op dit moment. Daar staan we volkomen achter. Ik zou nog een dingetje mee willen geven aan ons allen, om straks, als we het hebben over de invulling van de plek van de supermarkt, die er niet meer gaat komen, eens na te denken over datgene wat ook in de motie of het amendement is verwoord, kijk eens naar wat meer woningen buiten de Woonagenda om, wat meer woningen voor starters en, hoe noem je dat, twee- en driekamerwoningen, zoals wij het ook verwoord hebben. Als dat niet uitkomt, voorzitter, dan zou ik toch een beroep willen doen op mijn collega's. Wij hebben ooit een Woonfonds gehad. Daar hebben wij onder andere een woning van aangekocht aan de Machineweg. Dat hebben we gedaan om een woningbouwplan, zijnde het Rooie Dorp, mogelijk te maken. We hebben nog een keer een beroep gedaan op het Woonfonds, bij het weghalen van het gasvulstation aan de Burgemeester Kasteleinweg. Dat hebben we gedaan om woningbouw mogelijk te maken. Ik zou een beroep op ons aller willen doen, kijk nog eens naar

een mogelijkheid van het Woonfonds om even buiten de Woonagenda om wat extra's te doen voor de starters en de jongeren. Dank u.

De voorzitter: Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn. Het woord gaat naar de portefeuillehouder, wethouder Kabout.

De heer Kabout: Dank u wel, voorzitter. Hoofdweg-Zuid, een plan met in de eerste plaats een flink aantal woningen, waar iedereen om zit te springen. Dat is ook duidelijk gebleken, zowel bij u in de raad als ook bij omwonenden, dat heeft gewoon een heel breed draagvlak. Er is gewoon heel veel behoefte aan. Wat dat betreft, denk ik, een hele mooie stap die we zetten om daar die woonwijk nu ook mogelijk te gaan maken. Dan de supermarkt. Daar is inderdaad veel om te doen geweest. Misschien toch nog even in herinnering roepen hoe dat is gegaan de afgelopen jaren. De raad heeft inderdaad vijf jaar geleden, ruim, daar al een motie over aangenomen van, ga onderzoeken of we in het centrum van Kudelstaart een supermarkt kunnen toevoegen. Daar zijn ook diverse pogingen gedaan. We hebben bijvoorbeeld naar de Proosdijhal gekeken van, kun je de Proosdijhal niet herontwikkelen en dan daar bijvoorbeeld een supermarkt plaatsen of andere invulling geven? Daar bent u uiteindelijk eind 2019 over geïnformeerd. Dat stuitte enerzijds op hele hoge kosten. Anderzijds op punten van scholen die dan gebruik moeten maken van een sporthal en afstanden tussen de school en de sporthal. Dat soort zaken, daar bent u toen over geïnformeerd. Daarnaast hebben wij ook uitvoerig met de scholen overleg gehad. Uiteindelijk, eind 2020, hebben we daar ook een uitvoerig stuk naar u toegestuurd waarom dat helaas niet haalbaar was. We hebben daar alles aan gedaan om te proberen in het centrum van Kudelstaart toch die tweede supermarkt te realiseren, maar dat is buitengewoon lastig gebleken. Neemt niet weg dat we opgeven. Daar kom ik zo meteen op terug bij die motie. Maar dat nog even om in herinnering te roepen wat daar de afgelopen jaren is gebeurd. Misschien nog wel even de heer Fransen zei nog iets over, misschien moeten we de KC De Ruimte maar opheffen. Ik weet niet hoe ik dat bedoelde, maar dat lijkt me niet een heel gepaste opmerking. Wij als gemeente faciliteren de schoolgebouwen van onze scholen. Dat doen wij graag. Daar zijn wij ook toe verplicht. De scholen gaan daar ook heel netjes mee om. Daar werken wij goed mee samen. Dat is niet de manier, denk ik, om daarover te spreken. Maar goed, dat verplaatsen was helaas niet mogelijk. Dan kom ik op het punt van Hoofdweg-Zuid. Toen was eigenlijk, om maar bij een spreekwoord te komen, als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan. De tweede optie van, als het in het centrum niet lukt, kan het dan op deze plek? Natuurlijk is het zo dat bij die optie ook voor het college steeds voorop heeft gestaan, het moet goed worden ingepast in de omgeving. Het moet niet tot onevenredige overlast van de omwonenden zorgen. Dat is ook, denk ik, zorgvuldig allemaal uitgetekend, bijvoorbeeld met inpandig laden en lossen. De waterpartij die er tussen zit. Al dat soort zaken meer. Om dat goed in te passen. Daarnaast ook was het zeker niet de bedoeling om de winkeliers in het centrum te benadelen. We hebben juist onderzocht ... De conclusie was eigenlijk vooral dat mensen die nu al vanuit het dorp naar andere dorpen gaan om daar hun boodschappen te doen, vaak bij een goedkopere supermarkt, dat die juist in dit plan in Kudelstaart zouden blijven en daar op die plek hun boodschappen zouden doen. Er is ook in kaart gebracht dat het winkelcentrum in Kudelstaart zodanig sterk is dat ze dat zouden aankunnen. Het is zeker niet de bedoeling geweest van het college om onze gewaardeerde winkeliers daar ook in het centrum te benadelen. Wij hadden de afweging gemaakt dat het allemaal binnen die kaders paste. Desalniettemin hebben we ook begrip voor de onrust die is ontstaan toch bij een deel van de omwonenden en winkeliers en ook voor de twijfel die bij u is ontstaan. Al met al kunnen wij leven ... Snappen we de afweging die uw raad nu maakt om toch de supermarkt uit het plan te halen. Dat misschien nog even als een hele aanloop naar deze avond toe, om dat toch nog eventjes uit te leggen hoe dat vanuit het college gegaan is. Dan kom ik natuurlijk op de amendementen en de moties. Even kijken hoor. Het amendement van CDA VVD om de supermarkt uit de startnotitie te halen. Goed, dat heb ik zojuist gezegd. Dat begrijpen we. Dat amendement is wat ons betreft uitvoerbaar. Het andere amendement ontraadt het college. We hebben wel gezien, dat is geprobeerd om in dit amendement aan te sluiten bij de Woonagenda. De vorige keer, bij de Oosteindedriehoek, werd echt gezegd, we gaan dat percentage ophogen. Hier is dat niet expliciet gezegd. Alleen dit amendement geeft verwarring over wat voor kader dan wel geldt. Want er wordt eigenlijk gezegd, er wordt een

aanvullend kader nu opeens meegegeven. Dat werkt niet. Wat het college betreft is het eigenlijk heel duidelijk, de raad heeft die Woonagenda vastgesteld, met de kaders van wat voor soort woningen we willen bouwen. Daarnaast een startnotitie met alle uitgangspunten die voor dit gebied gelden. Dat is duidelijk. Daar willen we, wat het college betreft, gewoon aan vasthouden bij de uitwerking van het bestemmingsplan. Dan nog even, ik kan u wel toezeggen dat voor wat betreft het aantal woningen, het aantal woningen is indicatief, zoals het in de startnotitie staat ... Wij gaan wel samen met de ontwikkelaar die 279, die er in stonden zonder supermarkt, om dat gewoon, die 300 alsnog te doen. Ik verwacht ook dat in die hoek het voornamelijk die twee- en driekamerappartementen zullen zijn. Appartementen, bebo's zoals ze ook genoemd worden, beneden-, bovenwoningen en dat soort, die juist ook aan die doelgroep ... Die het tweede amendement ook oproept, daarin tegemoet komt. Maar natuurlijk is ook het college, volgens mij alle partijen, hier van mening dat zeker ook in die doelgroep, jongeren en ouderen en gewoon de huishoudens die ook op zoek zijn naar kleinere woonruimte, dat herkennen we allemaal. Dat willen we zeker ook faciliteren. Wij gaan bij de uitwerking van het plan dat zeker proberen te doen. Maar wij gaan niet op voorhand een kader ... Willen we niet laten meegeven, die afwijkt van de Woonagenda, want dat wordt onwerkbaar. Dat even voor wat betreft de amendementen.

De voorzitter: We hebben een interruptie van de heer Kikkert.

De heer Kikkert: Ik snap de portefeuillehouder niet helemaal, daar waar hij zegt van, als het amendement van de partijen GroenLinks, AA, D66 en Partij van de Arbeid wordt aangenomen, met welke kaders ik dan op pad ga? Volgens mij kun je een parallel spoor volgen, in relatie met nu het maken van het ontwerpbestemmingsplan. In die zin kunt u dat kader heel goed uitwerken, in samenspraak met de inwoners, zoals wij dat gevraagd hebben. Dat levert echt geen enkele vertraging op voor uw spoor.

De voorzitter: De portefeuillehouder.

De heer Kabout: Volgens mij is dat in de eerste plaats onnodig, want wij gaan sowieso al gewoon het goed uitwerken conform de Woonagenda. Zoals ik al zei, om nog een aanvullend amendement aan te nemen waarin een aanvullend kader wordt meegegeven, dat schept alleen heel veel verwarring wat dat dan betekent. Volgens mij is het heel duidelijk. We hebben een Woonagenda en we hebben een startnotitie met alle uitgangspunten. Die gaan we gewoon uitwerken in een bestemmingsplan. Dan ga ik naar de moties. Even kijken hoor. In de eerste plaats de motie over nogmaals dat onderzoek naar de supermarkt. Dat zullen we uiteraard als college graag oppakken, om dat onderzoek opnieuw te gaan doen. Ik gaf al even aan, er is in het verleden wel ... Zijn er diverse pogingen gedaan. Het zal niet makkelijk worden. Maar het is belangrijk genoeg om nog een keer een serieuze poging te gaan wagen. Die oproep delen wij. Daar hebben wij begrip voor en gaan we ook graag mee aan de slag. Dat is een positief advies. Dan de motie over het verkeer. Die motie zegt eigenlijk twee dingen. Die zegt, één, de ontsluiting van Hoofdweg-Zuid zelf, om die nog te onderzoeken. Twee, de algehele verkeerssituatie van Kudelstaart. Om met dat eerste te beginnen, de ontsluiting van Hoofdweg-Zuid is wat het college betreft prima en logisch. Het betreft een woonwijk die eigenlijk ideaal is gelegen aan een doorgaande weg, die prima op die weg kan ontsluiten. Dat is eigenlijk juist ideaal. De woonwijk wordt ook op twee plekken, aan weerszijden, op die Hoofdweg ontsloten. Aan de ene kant rechtstreeks en aan de andere kant een klein stukje via de Schoutweg. Dat is op zich een prima ontsluiting. Maar de bezwaren die worden aangehaald vanuit de omwonenden, die bezwaren hadden met name met betrekking tot de variant met supermarkt en de bewegingen die ook een supermarkt zou teweegbrengen en de zorgen daaromheen. Die zijn niet meer aan de orde als u hier de supermarkt uit het plan haalt. Wat het college betreft is er geen enkele aanleiding om de ontsluiting van Hoofdweg-Zuid opnieuw te gaan onderzoeken. Als uw vraag breder is over de situatie van Kudelstaart als geheel ...

De voorzitter: We hebben een interruptie van de heer Kuin.

De heer Kuin: Dank u, voorzitter. Als de heer Kabout het heeft over de ontsluitingen en met name de Schoutweg, daar zou ik hem toch even willen vragen om dat wat te preciseren, omdat in de mening van de omwonenden er wel een behoorlijk verschil zit tussen datgene wat u nu beweert en datgene wat Goudappel Coffeng in zijn rapport heeft gezet. Het is onduidelijk of er een wijkontsluitings- of een buurtontsluitingsweg wordt gehanteerd. In de stukken wordt dat in beide gevallen aangehouden. Wat is nu de waarheid, is dan de vraag?

De voorzitter: De portefeuillehouder.

De heer Kabout: De vraag zoals u hem nu stelt, is zodanig technisch, dat ik dat op dit moment niet kan beantwoorden. Het is wel zo dat in de startnotitie zelf duidelijk is aangegeven dat als het gaat om specifiek de Schoutweg, dat zowel in een situatie met als zonder supermarkt bijvoorbeeld dat parkeren op die rijbaan niet wenselijk is. Dat dat opgelost moet worden op de parallelweg daarnaast, dat daar parkeervakken moeten worden gemaakt. Dat is een voorbeeld van hoe dat is uitgewerkt. Maar de weg als zodanig is prima geschikt om die woonwijk op die manier te ontsluiten. Verder zullen de verkeersonderzoeken sowieso altijd ... Zijn ook gewoon een vereiste bij het bestemmingsplan. U stelt hier de startnotitie vast en geeft daarmee de hoofdlijnen mee van het plan. Bij de uitwerking van het bestemmingsplan, wat de volgende stap is, horen ook alle onderzoeken, inclusief de verkeersonderzoeken. Dat daar nog over. Als het gaat over Kudelstaart als geheel. We hebben het hier nu over Hoofdweg-Zuid. Er is inderdaad een aantal jaar geleden al een onderzoek gedaan, ook met het oog op de nieuwe ontwikkelingen zoals Westeinderhage en Hoofdweg-Zuid. We hebben het daar al veelvuldig over gehad in deze raad. Bij Westeinderhage is gezegd, we moeten in ieder geval dat vrijliggend fietspad aanleggen. Daar heeft u ook al het krediet voor gegeven. Dat zijn we al aan het voorbereiden. Die andere zaken zullen op dat moment ook nog een keer goed bekeken worden. Bijvoorbeeld is genoemd het doortrekken van het Robend. Daar zijn ook vanuit Kudelstaart vragen over gekomen, ook vanuit omwonenden, van, gaat het echt gebeuren? Is dat nodig? Kijk, dat zijn natuurlijk bij uitstek ook weer momenten, op het moment dat zoiets ter besluitvorming zal worden voorgelegd, dan zal dat eerst natuurlijk worden geparticipeerd, onderzocht worden. Dat is ook weer een moment om verkeersonderzoeken te updaten. Dat blijft een aandachtspunt, zeker, voor de toekomst. Maar er is geen aanleiding, wat het college betreft, om op dit moment deze motie te laten aannemen. Tot zover, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Kuin heeft nog een interruptie. Is het een aanvullende vraag, of kan het bewaard worden voor de tweede termijn? Een aanvullende vraag.

De heer Kuin: Voorzitter, het is een aanvullende vraag. Ik heb namelijk geen antwoord gehad op mijn eerdere vraag. Het betoog van de portefeuillehouder roept alleen maar meer vragen op. Kijk, wij hebben nu een stuk wat voorligt. Dat gaat uit, in alle onderzoeken die daarbij zitten, dat er een supermarkt wordt gevestigd. Ik vraag me nu in alle eerlijkheid af, nu er bijna geen supermarkt meer in het plangebied gaat voorkomen, dan denk ik dat ... Laat ik niet alles zeggen. Maar negentig procent van de onderzoeken wat we nu in onze iPad hebben staan, dat die de prullenbak in kunnen. Of heb ik dat fout?

De voorzitter: De portefeuillehouder, tot slot.

De heer Kabout: Dank, voorzitter. Nee, dat is helemaal geen probleem. Het gaat hier om een startnotitie. Wij brengen de hoofdlijnen in kaart. Daarop gaat u akkoord. Op het moment dat wij het bestemmingsplan in procedure brengen, zullen we inderdaad alle onderzoeken nog een keer tegen het licht moeten houden of die geschikt zijn ook voor het bestemmingsplan. Maar het punt wat hier speelt, is dat de supermarkt hogere intensiteiten van verkeer met zich meebrengt dan de optie zonder supermarkt. Bij onderzoeken is over het algemeen, als je een ... Vanuit worst case scenario's. Als je kijkt van, wat is de maximale bewegingen die je kan verwachten? Als je daarna een scenario neerlegt wat minder bewegingen heeft, is je onderzoek ook toereikend. Maar dat is allemaal techniek wat gewoon in de uitvoering zit bij het uitwerken van het bestemmingsplan. Er zullen wellicht een aantal updates moeten komen. Dan heb je de

onderzoeken die er al liggen, kun je daar vrij eenvoudig vaak op updaten. Dat is geen probleem verder.

De heer Kuin: Dank u, voorzitter.

De voorzitter: Wij gaan over naar de tweede termijn. Ik kijk als eerste even naar het CDA, de heer Buskermolen.

De heer Buskermolen: Voorzitter, dank u wel. Voorzitter, ik wil een paar reacties doen op hetgeen wat er is ingesproken. Dan wilde ik eigenlijk beginnen met AA. Ik hoorde mijnheer Kuin al zeggen, ik heb in mijn hele carrière nog niet zo'n baksteen in mijn buik gehad. Voorzitter, dat heb ik ook. Ik heb ook in al die jaren dat ik in de raad zit nog niet zoiets moeilijks meegemaakt, omdat de verschillen en hetgeen wat men in Kudelstaart wil, dat dat zo verschillend is. Er zijn heel veel mensen die een tweede supermarkt willen. Er zijn ook heel veel mensen die het op die plek willen. Maar zoals ik net al zeg, wij vinden het gewoon niet de goede plek. Ik heb daar, dat weet mijn fractie, echt bakstenen in mijn maag voor gehad. Voorzitter, dan wil ik toch kijken van de Woonagenda. Wij fixeren ons inderdaad op de Woonagenda. Voorzitter, het kan toch niet zo zijn dat wij als gemeenteraad een woonagenda twee jaar geleden vaststellen, dat aan het college meegeven als kader, naar de projectontwikkelaar gaat en de projectontwikkelaar maakt een plan. Op het moment dat er dan een besluit van komt, dat wij in de Raad zeggen van, dat is leuk allemaal, maar we gaan het mooi niet doen. Dat gaat er bij ons niet in. Natuurlijk willen we graag voor iedereen bouwen. Het is niet alleen zo dat we jongeren- of starterswoningen te kort hebben. We komen ook seniorenwoningen tekort. Hoeveel mensen, hoeveel jongeren willen wel niet een gezin stichten, die ook geen huis kunnen krijgen. Want die doet u dan tekort. Ik blijf erbij, ik denk dat we de Woonagenda in stand moeten houden. Ik ben het wel met u eens, als u vindt dat, of wij vinden dat de Woonagenda niet meer correct is, niet meer de juiste afspiegeling geeft van wat we willen, dan moeten we het ter discussie stellen. Dat ben ik dan wel met u eens. Laten we dan gewoon opnieuw kijken naar de Woonagenda. Met al onze wijsheid kijken of er wijzigingen in de Woonagenda moeten komen. Maar wat ons betreft zou ik het persoonlijk onbehoorlijk bestuur vinden om kaders mee te geven aan het college en om dan bij de uitwerking en bij de besluitvorming te zeggen van, dat gaan we niet doen.

De voorzitter: De heer Fransen, interruptie.

De heer Fransen: Ik hoor wat u zegt en op zichzelf vind ik het ook verstandig om je kaders zo lang mogelijk in stand te houden. Dat geeft iets van voorspelbaarheid. U heeft het over de Woonagenda moet misschien toch wel herzien worden. Wat is op dit moment uw persoonlijke mening daarover? Moet de Woonagenda herzien worden of niet, gezien de huidige ontwikkelingen op de woningmarkt?

De voorzitter: De heer Buskermolen.

De heer Buskermolen: Voorzitter, ik ga hier helemaal niet zitten vertellen wat mijn persoonlijke mening is. Want als ik hier iets ga vertellen, dan is het de mening van het CDA en niet van mij persoonlijk. Ik hoor ook uw argumentatie van, dat de prijzen van huizen zo hoog zijn geworden, dat we er misschien nog weleens naar moeten kijken. Of dat dan veranderd wordt of niet, dat zal die raad die er op dat moment zit dan wel besluiten. Maar mijn persoonlijke mening doet helemaal niet ter zake.

De voorzitter: De heer Fransen.

De heer Fransen: Wat vindt het CDA ervan? Moet de Woonagenda herzien worden of niet?

De heer Buskermolen: Dat ga ik u vertellen als het ter discussie komt.

De voorzitter: De heer Fransen, tot slot.

De heer Fransen: Maar op dit moment is die vraag er gewoon aan u. In uw betoog zegt u, misschien wel, misschien niet. Maar de mensen in Aalsmeer en Kudelstaart hebben er toch recht op om te weten of u erin gelooft dat deze Woonagenda een goede onderlegger is voor de plannen die we daar nu aan het maken zijn. U stelt ter discussie of dat nog zo is of niet, maar u geeft niet het antwoord.

De voorzitter: De heer Buskermolen.

De heer Buskermolen: Nee, dat lijkt me ook logisch. U vraagt dat nu zo. U verwacht van mij hier nu een antwoord, terwijl ik dat niet eens met mijn fractie kan bespreken. Ik heb net gehoord dat diverse partijen de Woonagenda niet meer up-to-date vinden. Het is hun goed recht om de Woonagenda ter discussie te stellen en opnieuw beleid erom te maken, of althans te proberen er beleid in te maken. Dan gaan we wel kijken of het ook echt zo is en of de noodzaak er is om er iets in te veranderen. Maar op dit moment ligt er een Woonagenda die we aan het college hebben gegeven, die uitgewerkt is. Wij vinden het waarschijnlijk toch wel dat we zeggen van, dat hebben we afgesproken. Daar moeten we ons ook aan houden. Voorzitter, als je het over het verkeer hebt, natuurlijk is dat heel belangrijk, het verkeer, maar huizen zijn ook heel belangrijk. Er zijn ongelooflijk veel mensen die graag een huis willen hebben. Ik heb er dan ook alle vertrouwen in dat in de bestemmingsplanwijziging nog eens een compleet uitgebreid ... Een visie komt over de ontsluiting van dit plan, maar ook voor over Kudelstaart in het algemeen. Daar kom ik zo meteen nog wel even op terug. Wat zullen we er nog eens meer van zeggen? Ik denk dat ik maar even doorga met de behandeling van de amendementen en van de moties. Voorzitter, het eerste amendement dat er ligt, u begrijpt het al, dat is dan het plan schrappen van de supermarkt in de startnotitie Zuid, na het schrappen, wel grappig dat dat dan behandeld wordt voordat het eruit geschrapt is, maar .... Daar staat in daar in het plangebied twee- en driekamerwoningen voor starters en ouderen te realiseren. Voorzitter, ik heb net van de wethouder gehoord dat die mogelijkheid er misschien inzit. Ik zou het fantastisch vinden, als dat de Woonagenda toelaat en de startnotitie toelaat, als we daar nog twintig appartementen voor jongeren of voor starters of voor ouderen kunnen realiseren. Voorzitter, u snapt dat we niet meegaan met het amendement van de invulling na het verwijderen van de supermarkt. Ons eigen amendement hoef ik natuurlijk eigenlijk gewoon nog niks op te zeggen, volgens mij. De motie van de nieuwe poging voor de tweede supermarkt. Die hebben we medeondertekend, omdat we het gewoon onderwijs belangrijk vinden, toch nog de laatste kans willen grijpen om in of nabij het winkelcentrum ruimte te creëren. Wat dan ook. Maar misschien moeten we daar wel een financieel offer voor brengen. Ik weet het niet. Maar het zou toch wel fantastisch zijn eigenlijk als we daar een supermarkt kunnen creëren op de plek van de school. Misschien nog eens een optimum poginkje doen om toch met de school ergens anders te gaan zitten, of wat dan ook, de sporthal. Ik heb de sporthal, volgens mij, al twee keer vragen over gesteld of we die kunnen verplaatsen. Het is twee keer door het college gezegd dat het te duur was. Misschien moeten we daar toch nog maar een keertje naar kijken. Die gaan wij wel steunen, of die steunen we, die hebben we mede ingediend. De second opinion, voorzitter, die gaan wij niet steunen om de volgende redenen. We zijn het wel eens, ik ben het althans zeker eens, dat we een ander bureau moeten nemen als Goudappel Coffeng. Dat rapport van de wegen in Kudelstaart, die we natuurlijk een paar jaar geleden al hebben gehad van hun, die heb ik al diverse keren, dat zal u niet vreemd zijn, tenenkrommend enkele keren gelezen. Dat ik denk van, goh joh, kom eens in Kudelstaart wonen, misschien denken jullie er dan wel anders over. Maar, wij hebben het hier over de Hoofdweg -Zuid. Daar zit de ontsluiting op de Hoofdweg en op de Schoutweg. We denken op zich dat de ontsluiting op die twee plekken goed zijn. Dat het daarna vastloopt op de Hoofdweg, dat is zo. Daar ligt een provincie probleem om die wegen vierbaans te maken. Zou prachtig zijn. Dat zou een stuk oplossen. Maar dat hoort dan weer bij het grote geheel over Kudelstaart. Dat is ook een beetje het probleem. We hebben het hier over Hoofdweg-Zuid en u vraagt dan ook een heel nieuw onderzoek over geheel Kudelstaart. Al zou dat de motie zijn over alleen heel Kudelstaart, ben ik uw man. Tenminste, ik wel. Dat zeg ik dan ook even zonder dat mijn fractie het weet. Want dat vind ik wel. Maar we hebben het hier over Hoofdweg-Zuid. Dan vind ik dat we er geen andere dingen bij moeten halen als het alleen over Hoofdweg-Zuid gaat. Voorzitter, dat was het.

De voorzitter: Voorzitter, dan ... Of de heer Buskermolen. We gaan over naar de PvdA.

De heer Buisma: Voorzitter, dat bedoelde ik met dat rommeltje. Want een paar zinnen vallen toch wel op. Ik hoor een wethouder zeggen, die supermarkt Hoofdweg-Zuid, kijk, we hebben er natuurlijk heel hard aan gewerkt om uitvoering te geven aan een motie over een supermarkt in het centrum van Kudelstaart. De uitvoering die we gaven over de uitvoering van de motie supermarkt in het centrum van Kudelstaart, is dat we een supermarkt creëren niet in het centrum van Kudelstaart. Dat zal mijn afwijking in het gehoor zijn, dat dat heel logisch klinkt voor dit college. Vervolgens is hij prima tevreden met het schrappen van de supermarkt. Maar daarna wordt het ingewikkeld. Dan hebben we het weer over die Omgevingswet die er aankomt en dat het heel ingewikkeld is om de Woonagenda even naast je neer te leggen. Want als we die supermarkt, die daar eigenlijk helemaal niet had moeten zijn, maar dan toch gezet is, schrappen, dan komt daar een plek vrij, maar daar kunnen we geen woningen bouwen voor starters en jongeren, want dat is moeilijk. Voorzitter, mijn broek zakt er spreekwoordelijk van af. Maar goed, het zal volslagen normaal zijn voor deze wethouder. Maar een van de zinnetjes wat bij mij echt blijft hangen, is wat hij daarna zei over de motie Ontsluiting Hoofdweg-Zuid. Dat er geen enkele reden was om dat nu te besluiten. Dan zou ik toch bij het college de vraag willen stellen, wanneer is er dan wel een reden om dat nu te besluiten? Zou u daar dan even iets over kunnen zeggen of over na kunnen denken? Dan komen we natuurlijk dat het CDA zichzelf schrapt. Dat vond ik ook wel een aardige opmerking. Het CDA heeft besloten om de supermarkt te schrappen. Die zin, dat we dat hier uitspreken, dat we als raad iets doen en als raad iets besluiten, dat de verhoudingen zo liggen in de raad dat het CDA besluit om iets te schrappen. Dan is het zo. Ik zou het prachtig vinden als ik dat als Partij van de Arbeid zou kunnen, maar ik vrees dat we dan na de verkiezingen even terug moeten komen.

De voorzitter: D66, de heer Kikkert.

De heer Kikkert: Voorzitter, ik heb zomaar wat opmerkingen op een rij gezet. Ik heb er een rommeltje van gemaakt, in de woorden van de Partij van de Arbeid, met mijn eigen aantekeningen. Maar goed, laat ik beginnen met te zeggen, waar een wil is, is een weg. Wat ik daarmee bedoel, als je echt wilt bouwen voor onze starters, voor senioren, dan is er een weg die dat maakbaar maakt. Dat geldt eigenlijk ook voor het verkeersonderzoek. Als je dat echt wilt, dan is er een weg die dat maakbaar maakt. Ik heb eigenlijk al gezegd, je kunt richting ontwerpbestemmingsplan gewoon een parallel spoor volgen. Dat geldt zowel voor het aanvullend kader, voor de starterswoningen, seniorenwoningen, jongerenwoningen. Dat geldt ook voor het verkeersonderzoek. Want hoe je het ook wendt of keert, in bestemmingsplannen zit nou eenmaal een paragraaf en die paragraaf is genaamd verkeer. Je kunt dat gewoon naar voren trekken. Is geen enkel probleem. Ik denk dat de wethouder gewoon beter had kunnen zeggen, ik heb het gelezen, maar ik heb er eigenlijk geen zin in om het uit te voeren. Dan is hij helder. Dan nog wat andere opmerkingen. Richting de heer Bouwmeester. Wij waren sowieso tegen de bouw van een supermarkt op deze locatie. Dat sowieso heeft niet alleen te maken met de markteconomische ruimte die er al dan niet zou zijn. Dat heeft er vooral mee te maken, dat wij ook in stedenbouwkundige zin vinden dat zo'n supermarkt een versterking zou moeten zijn van de centrumfunctie. Die centrumfunctie ligt nou eenmaal in het centrum van Kudelstaart. Met andere woorden, de tweede supermarkt hoort nabij het winkelcentrum te liggen. Daar liggen voldoende kansen. Dat zit overigens ook in de motie. Ik kan tellen, overigens. Van die supermarkt, dat hij eruit ging, had ik goed geteld. Vandaar dat in ons amendement staat, hij gaat eruit. Dat is gewoon appeltje eitje, zou ik bijna zeggen. Daar waren we alvast wat op aan het voortborduren. Dan met betrekking tot die bouw voor jongeren en starters. Allemaal hele mooie woorden die ik hier hoor. Hoewel er niet echt helderheid is, maar dat hoop ik dan toch nog graag te horen, vindt u wel of niet dat die Woonagenda moet worden aangepast? De timing is voor u dan, voor de nieuwe gemeenteraad, om het zo maar te zeggen. Dat zal in de coalitieonderhandelingen vast een punt van aandacht zijn. Maar dan spreek ik eigenlijk over een keten van gemiste kanten. Dat spreek ik dan wel richting VVD en CDA uit. Want we hebben geprobeerd bij de Oosteindedriehoek iets extra's te doen voor jongere starters. Als ik het dan heb over een financiële bijdrage, dan is het CDA blijkbaar wel bereid om een financiële bijdrage te leveren aan de realisatie van een supermarkt. Gewoon een puur commerciële ontwikkeling.

Maar ze zijn niet bereid om een bijdrage te leveren uit het Woonfonds voor onze jongeren en starters. Ik moet toch eerlijk zeggen, daar schrik ik van. Mooie woorden, maar daad bij het woord voegen, ho maar. Dan sluit ik eigenlijk af. Want de vicevoorzitter daagde ons uit in het begin om iets op rijm te proberen. Ik heb het geprobeerd. De kaarten zijn geschud. Daarmee zijn de kansen voor starters en jongeren weer niet benut.

De voorzitter: We hebben een interruptie van de heer Buskermolen. Ogenblik, heer Kikkert, blijft u even staan.

De heer Buskermolen: Dat wij wel geld beschikbaar willen stellen dan voor het verplaatsen van een supermarkt, heb je mij, volgens mij, helemaal niet horen zeggen hoor. Ik heb gezegd, we zouden dit wel kunnen overwegen. U hebt mij al helemaal niet horen zeggen dat wij geen geld uit het Woonfonds willen halen. Ook dat zouden we kunnen overwegen. Maar u suggereert twee dingen die ik, volgens mij, niet gezegd heb. Ik weet niet waar u dat vandaan haalt, die wijsheid.

De heer Kikkert: Ik herhaal even uw woorden.

De voorzitter: De heer Kikkert.

De heer Kikkert: Ik ben bereid om een financieel offer te brengen voor een tweede supermarkt in Kudelstaart. Dat lijkt mij toch eenduidig uitlegbaar. U ben bereid om daar geld bij te leggen.

De heer Buskermolen: Nee, volgens mij heb ik dat niet ...

De voorzitter: De heer Buskermolen, wilt u praten via de voorzitter? De heer Buskermolen.

De heer Buskermolen: Sorry. Volgens mij heb ik dat niet zogezegd. Ik heb gezegd van, we kunnen het overwegen om een financieel offer te doen. We kunnen overwegen om het Woonfonds te doen.

De heer Kikkert: Maar alleen al het feit dat u het wilt overwegen.

De heer Buskermolen: Maar ik heb niet gezegd van, we gaan er even een zak geld neerzetten.

De voorzitter: Heren, laatste waarschuwing, praat via de voorzitter en anders beëindigen we dit debatje. De heer Kikkert.

De heer Kikkert: Alleen al het gegeven dat u het wilt overwegen, dat zegt mij al genoeg.

De heer Buskermolen: Mij niet, voorzitter.

De voorzitter: Bij deze. Ik wil nog even op de spelregels wijzen. Als er een interruptie is, kunt u elkaar vragen stellen. Anders is er ruimte in termijnen om meningen te geven. Even kijken, dit was de bijdrage van D66. We gaan naar GroenLinks, de heer Fransen.

De heer Fransen: Voorzitter, we maken liever plannen volgens een Woonagenda, of hij klopt of niet. Toen we hem vaststelden, leek hij heel redelijk. Maar we zijn twee jaar verder en het ziet er allemaal anders uit. Uit de reacties die ik hoor van de verschillende partijen, hoor ik ook wel dat hij aan een grove herziening toe is. Dan weten we al een klein beetje welke kant dat op gaat, maar daar gaan we niks mee doen op dit moment, want dat is te ingewikkeld. De letterlijke woorden van de wethouder, laten we maar gewoon gaan bouwen conform de Woonagenda. Dat is inderdaad wat gebeurt. Dat is een grove fout, denk ik. Ik sluit ook af met een gedicht. GroenLinks is onthutst, weer een kans voor jongerenwoningen verprutst.

De voorzitter: De VVD, de heer Bouwmeester.

De heer Bouwmeester: Voorzitter, de heer Buskermolen is al uitgebreid ingegaan op de inhoud en de uitwerking van de Woonagenda. Ik ga dit niet nog een keertje overdoen. Maar als aanvulling daarop. Wij zien het als flipperkastpolitiek om daar nu van af te wijken, om van het gesteld beleid af te wijken. Dat moet je niet doen. Na de verkiezingen kan alle beleid worden herijkt en herzien. Je zou het misschien verkiezingsretoriek kunnen noemen om dat nu te doen. Beleid herijken kan na de verkiezingen.

De voorzitter: Absoluut Aalsmeer, de heer Kuin, tot slot.

De heer Kuin: Dank u, voorzitter. Laat ik met een gedichtje beginnen. Gedragen door de wind, gooien we het badwater weg en het kind. Ik vond hem wel mooi zelf. Voorzitter, in de antwoorden van de portefeuillehouder heb ik een paar zaken gemist. Ik heb gemist de vraag die ik gesteld heb. Heb ik geen antwoord op gekregen. Wat is de Schoutweg voor weg? Heel simpel. Ik vraag hem nog een keer. Want in het stuk, in de stukken, zijn er diverse aanduidingen voor de Schoutweg. Onder andere in het Goudappel Coffeng-verhaal. Voorzitter, daar wil ik toch even een antwoord op hebben. Ik heb verder ook een antwoord gevraagd op de drie kavels aan de Hoofdweg, waarom die uit het plan zijn gehaald. Heb ik geen antwoord op gekregen. Voorzitter, alles aanhorend ... Ik hoorde de portefeuillehouder zeggen, hij heeft er vertrouwen in dat het wel goedkomt. Voorzitter, dat gaat me net iets te ver, dat vertrouwen hebben in. Want de werkelijkheid zegt en laat zien dat af en toe het vertrouwen wordt beschaamd. Het wordt beschaamd zo af en toe. Dan denk ik, dan kun je er vertrouwen in hebben. Dat is zijn goed recht. Maar ik heb daar wat minder vertrouwen in. Ik moet er een beslissing over nemen. Ik heb daar wat moeite mee. Voorzitter, dan als laatste, dan laat ik het rusten, nemen wij vanavond de beslissing voor dit onderwerp op basis van de juiste stukken? Dat is de grote hamvraag. Die zou ik graag nog beantwoord krijgen door de portefeuillehouder.

De voorzitter: Dan tot slot de portefeuillehouder, wethouder Kabout.

De heer Kabout: Dank u wel, voorzitter. Ik heb weleens zitten denken, Hoofdweg-Zuid, supermarkt eruit, maar die is niet heel ... Ik ga het toch even zakelijk houden. Maar het is wel heel leuk om te zien, het maakt een hoop los, dit agendapunt. Ik heb me wel geamuseerd ook, wat dat aangaat. Dank voor die mooie bijdragen. Even kijken, volgens mij had de heer Buisma nog een vraag aan mij gesteld. Dat ging volgens mij om de verkeersonderzoeken. Stelde heer Buisma mij de vraag van, wat is dan wel het moment om dit te onderzoeken? Ik meen dat ik dat beantwoord heb, maar ik ga nog een poging wagen. Kijk, ik heb aangegeven dat de ontsluiting van de woonwijk Hoofdweg-Zuid al is onderzocht. Ook onderzocht met supermarkt. Op het moment dat de supermarkt er niet in zit, nemen de verkeersbewegingen af. De onderzoeken die we hebben dat het kan, als je die supermarkt eruit haalt, dan blijft dat des te meer staan dat dat kan. Ik heb ook voorbeelden genoemd, die in kaart zijn gebracht, van met en zonder supermarkt. Wat het college betreft is het al goed uitgezocht. Daar komt nog bij, heb ik ook daarnet aangegeven, van, wat is dan wel het moment, wordt gevraagd. Dat heb ik gezegd. Op het moment dat je het bestemmingsplan in procedure brengt, moet je op dat moment de onderbouwing hebben met alle goede, actuele onderzoeken. Dat heb ik gezegd. Ik heb aangegeven dat je in bredere zin, ook op moment dat er weer nieuwe verkeersbesluiten voorliggen, bijvoorbeeld dat voorbeeld wat ik heb genoemd, doortrekken Robend, dat ook het moment is om in algemene zin je verkeersonderzoek weer te updaten. Dat is volgens mij de reactie ...

De voorzitter: De heer Buisma, interruptie.

De heer Buisma: Uw letterlijke zin was, er was geen reden om dit opnieuw te doen. Nu hoor ik u zeggen dat u, omdat de supermarkt wellicht geschrapt gaat worden, uw gevoel zegt dat er geen verkeersonderzoek meer nodig is, want dat hebben we al een keer gedaan. Klopt dat, die lezing die ik nu geef?

De voorzitter: De portefeuillehouder.

De heer Kabout: Nee, dat klopt niet. Er is voor de startnotitie, ter voorbereiding op de startnotitie, de hele verkeerssituatie beoordeeld, doorgerekend, onderzocht. Ook met een variant met een supermarkt erin, die meer verkeersbewegingen genereert dan een variant zonder supermarkt. Het is voldoende onderzocht, ook voor de variant zonder supermarkt.

De voorzitter: De heer Buisma:

De heer Buisma: Ik kan concluderen dat uw gevoel zegt dat als we een onderzoek gedaan hebben voor de inwoners even van die gebieden in Kudelstaart, dat we hebben gekeken naar de intensiteit met een supermarkt. Nu gaan we alsnog een bouwplan indienen. We kijken nog wel hoeveel woningen daar komen. Maar daar is geen verkeersonderzoek meer nodig, want dat hebben we al een keer gedaan.

De voorzitter: De portefeuillehouder.

De heer Kabout: Dat klopt. De onderzoeken zijn gebaseerd op 300 woningen en een supermarkt. Daar is het onderzoek op gebaseerd. Als je die supermarkt eruit haalt, leidt dat tot minder verkeersbewegingen. Dan nog even ...

De voorzitter: De heer Kuin, interruptie.

De heer Kuin: Voorzitter, dank u. Ik volg even de discussie tussen de heer Buisma en de heer Kabout. Ik vraag me dan in alle oprechtheid af of dan de parkeerplaatsen op de Schoutweg, de parallelweg hier op de Schoutweg, nog wel nodig zijn, als er geen supermarkt meer komt.

De voorzitter: De portefeuillehouder.

De heer Kabout: Het antwoord op die vraag staat letterlijk in de startnotitie, op pagina 5 en daarnaast in het antwoord wat u deze week ontvangen heeft.

De voorzitter: Gaat u verder. Houd het kort, want we lopen vrij uit in de tijd. De portefeuillehouder.

De heer Kabout: In het kader van het elkaar vliegen afvangen met woorden, daar doe ik meestal niet aan mee, maar nu ga ik toch naar mijnheer Buisma even. Hij hield net een heel betoog dat hij het onbegrijpelijk vindt dat het college nu aangeeft dat op die bewuste hoek waar de supermarkt uit gaat het niet mogelijk is dat we daar gaan bouwen voor starters. Ik kan me nog herinneren dat hij in de commissievergadering het nodig vond om mij nog speciaal een vraag te stellen hoe het komt dat ik vanuit college zei dat we gaan bouwen, want dat doen we toch als gemeente niet. Nu zegt u zelf precies hetzelfde. Dat vond ik toch wel heel opmerkelijk, aangezien u zelf continu iedereen op zijn woorden aan het vangen bent, denk ik, laat ik een keer dat terug doen. Dan de heer Kuin. Zeker. Even kijken, de vragen. Wat is de Schoutweg voor weg? Volgens mij heb ik dat net al gezegd, ik heb dat zo niet paraat wat de exacte terminologie van die weg is. Ik weet dat daar discussie over is geweest. Dat er vragen over zijn. Ik heb dat niet paraat. Wat ik wel weet, is dat het goed onderzocht is. Dan komen we weer precies op het punt van net uit. Het is voldoende onderzocht. Het is duidelijk dat het een hele logische en prima ontsluiting is van die wijk en dat het gewoon allemaal kan. Daarnaast wordt het allemaal nog gedubbelcheckt en geactualiseerd in het bestemmingsplan. Meer dan dat heb ik daar nu niet over te zeggen. Dat punt van de kavels is een hele feitelijke vraag. Weet ik zo niet. Is ook echt iets, waarom heeft u die vragen dan niet eerder ingediend? Kan ik nu niet op ingaan. Punt van vertrouwen. Dat ik er vertrouwen in heb. Dat is ook een beetje een woordenspel. Wat het college betreft, liggen hiermee de goede bouwstenen om hier een succes van te maken. Daar gaat het volgens mij nu om.

De voorzitter: De heer Kuin, interruptie.

De heer Kuin: Dank u, voorzitter. Ik moet toch even reageren op hetgeen de portefeuillehouder nu zegt, dat we er vertrouwen in moeten hebben en dat hij het niet waarom die drie kavels ineens weg zijn. Ik vind dat toch, laat ik zeggen, vreemd dat u dat niet weet.

De voorzitter: Dat beschouwen we dan maar als retorische vraag. Ik wil u toch vragen om het te beperken tot vragen bij een interruptie. De portefeuillehouder.

De heer Kabout: Ik was de laatste vraag van de heer Kuin nog aan het opschrijven toen ik hier al naartoe moest. Ik heb hem niet meer paraat. Excuus.

De voorzitter: De heer Kuin, kunt u misschien nog uw laatste vraag herhalen van uw tweede termijn? De heer Kuin.

De heer Kuin: Voorzitter, ik had een aantal vragen. Een van de vragen was over de kavels aan de Hoofdweg. Een andere vraag was de kwalificatie van de Schoutweg. De derde vraag was, nemen we wel een beslissing op basis van de juiste stukken, vraagteken?

De voorzitter: De portefeuillehouder.

De heer Kabout: Het antwoord op die laatste vraag is ja. Dank u wel.

De voorzitter: Goed. Volgens mij zijn we aan het einde gekomen van de termijnen en de beantwoording. Ik wil graag overgaan tot de besluitvorming. Daarna voor tien minuten de vergadering schorsen. Wij beginnen ... Ik snap dat er een vraag van orde is van de heer Buisma. O, u vraagt ook nog om een schorsing. Kijk aan. Heeft u aan twee minuten voldoende? Goed, wij schorsen voor twee minuten. Dan gaan we over naar de besluitvorming. Blijft a.u.b. bij uw stoel. U heeft straks nog tien minuten pauze om van uw plaats te gaan. We schorsen voor twee minuten.

Schorsing

De voorzitter: Wij heropenen de vergadering. De schorsing is geweest. Wenst u nog een toelichting erop te geven of ... Nee, dat niet. Afgestemd. Kijk aan. Dan ga wij over naar de besluitvorming. Als eerste gaan we naar het amendement invulling plan na schrappen supermarkt in startnotitie Hoofdweg-Zuid. Ingediend door D66, PvdA, GroenLinks en Absoluut Aalsmeer. Het besluit luidt, als aanvullend kader voor de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan vast te stellen om op de locatie van de supermarkt in het plangebied twee- en driekamerwoningen voor starters en ouderen te realiseren. Wie is er voor dit amendement? Dat zijn de partijen die deze motie hebben ingediend. Daarmee is de ... Of het amendement. Daarmee is het amendement verworpen. Wij gaan naar het amendement supermarkt Hoofdweg-Zuid. Ingediend door CDA en VVD. Besluit luidt, de supermarkt in de startnotitie Hoofdweg-Zuid op de in de notitie genoemde locatie te schrappen. In zoverre stemt het af met het amendement hiervoor. Maar het wijkt vervolgens af. Om op de betreffende locatie invulling te geven aan de eerder overeenkomstig de Woonagenda gepresenteerde woningbouw. Wie is er voor dit amendement? Dat zijn de indieners van het amendement. Daarmee is dit amendement aangenomen. Dan gaan we naar het voorstel zelf. Dat besluit zal ik niet voorlezen. Wie is er voor het voorstel? Dat is het CDA en de VVD. Daarmee is het voorstel aangenomen. Gaan we over naar de moties. De eerste motie met de titel nieuwe poging tweede supermarkt Kudelstaart. Ingediend door D66, PvdA, GroenLinks, CDA en Absoluut Aalsmeer. U verzoekt het college om samen met de ondernemers in het centrum een opdracht te formuleren voor een definitief onderzoek naar de marktruimte in Kudelstaart voor een tweede supermarkt. Vervolgens deze opdracht te verstrekken aan een daartoe deskundig bureau. Opnieuw actie te ondernemen om de tweede supermarkt in Kudelstaart te realiseren in de buurt van het winkelcentrum en de daartoe bestaande kansen te onderzoeken, ook in overleg met de ondernemers. Wie is er voor deze motie? Dat is eenieder. Daarmee unaniem aangenomen. Gaan we naar de laatste motie. Motie second opinion ontsluiting Hoofdweg-Zuid. Ingediend door D66, PvdA, GroenLinks en Absoluut Aalsmeer. U verzoekt het college een

		second opinion uit te laten voeren door een extern bureau, anders dan Goudappel Coffeng. Na de ontsluiting van de woningbouwlocatie Hoofdweg-Zuid, in het bijzonder, en de ontsluiting van Kudelstaart in het algemeen. Voorts samen met de participatiegroep, de ondernemers en de Dorpsraad Kudelstaart tot de opdrachtformulering van deze second opinion te komen. Wie is er voor dit voorstel? Dat zijn de indieners. Daarmee is deze motie verworpen. Daarmee zijn we ook aan het einde van dit agendapunt gekomen. We hebben een stevige discussie met elkaar gehad. Ik stel voor de vergadering met tien minuten te schorsen. Daarna zal ik met u het hebben over een ordevoorstel voor het verdere verloop van de avond. Maar eerst even tien minuten pauze. *Schorsing*
Rb-7		**Vaststellen Mobiliteitsagenda Aalsmeer** De voorzitter: Wij heropenen de vergadering bij agendapunt 7. Even kijken, zeg ik dat goed? Ja. We zijn aangekomen bij de Mobiliteitsagenda. We hebben net met elkaar geconstateerd dat het al laat is, maar we toch een poging gaan wagen om deze avond met agendapunten een heel eind te komen. Ik hou de tijd in de gaten. Voor degene die het wensen zal een extra kopje koffie rondgebracht worden. We kijken per agendapunt even hoe we ervoor staan en of we het nog met elkaar gaan redden. De reservedatum voor nu is namelijk 1 februari, op de dinsdagavond. Maar we gaan even kijken hoever we met elkaar komen. Goed, de Mobiliteitsagenda. Het doel van het voorstel is om Aalsmeer duurzamer bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden voor iedereen, voor nu en in de nabije toekomst. De Mobiliteitsagenda is tevens bedoeld als bouwsteen voor de in de volgende collegeperiode op te stellen Omgevingsvisie Aalsmeer. De portefeuillehouder is wethouder Van Rijn, maar die zal worden vervangen door wethouder Kabout. Er zijn moties ingediend. Die worden eerst ingediend door de heer Fransen namens GroenLinks. Aan u het woord. De heer Fransen: Dank u, voorzitter. Nieuwe ronde. Wij hebben twee moties rondom de behandeling van de Mobiliteitsagenda. De eerste motie is om op alle wegen in Aalsmeer waar geen fietspad langs ligt, om daar zo snel als mogelijk een verkeersbesluit te nemen dat de maximumsnelheid daar 30 kilometer is en om de inrichting daarop aan te passen. Soms is het al 30 kilometer, maar kan je met gemak nog 50 rijden. Dan is het niet erg effectief. Mocht dat meerkosten opleveren, die maatregelen, om ons daarover te informeren, zodat we daar budget voor beschikbaar kunnen stellen. De tweede motie is, we hebben eerder een motie van deze strekking ingediend, maar toen was het om het gewoon te doen. Wij hebben daar goed naar geluisterd, ook naar die discussie daaromtrent en de uitslag die daarbij hoorde. Wat wij nu graag aan de raad voorstellen, is om te onderzoeken wat het effect zou zijn om langzaam verkeer voor snelverkeer te laten gaan op wegen waar deze verkeersstromen nu niet gescheiden zijn. Ik beloof u dat als de uitslag is dat het niks helpt, dan stoppen we ermee. Maar dan weten we dat met elkaar. De vraag is om dat uit te zoeken, zodat we gewoon gefundeerd daar een besluit over kunnen nemen. Dat zijn de moties. Dank u wel. De voorzitter: Kort en bondig. Dank daarvoor. De spreekvolgorde brengt ons bij de PvdA, de heer Buisma. De heer Buisma: Dat wordt als het goed is ook kort en bondig. Want voorzitter, deze Mobiliteitsagenda heeft een bepaald doel. Wij hebben een koersdocument vastgesteld, dat was begin 2021. De Mobiliteitsagenda zou worden vastgesteld in juni 2021. Dan ga ik even terug naar wat het doel van die Mobiliteitsagenda is. Dat is dat Aalsmeer duurzaam bereikbaar, komma, leefbaar en verkeersveilig zou moeten zijn en te houden voor iedereen voor nu en in de nabije toekomst. Als we dat in juni 2021 hadden gedaan, dan kwam je helemaal nergens. Je kwam niet in Kudelstaart, je kwam niet in Aalsmeer, je kwam niet in Oost. Het was een grote puinhoop. De verantwoordelijk wethouder woonde niet in Aalsmeer. Nou komen er verkiezingen aan, gelukkig kunnen we het er hier nog een keer over hebben. Maar wat was het treurig.

De voorzitter: D66, de heer Kikkert.

De heer Kikkert: Voorzitter, de Mobiliteitsagenda kent uitgangspunten waar D66 het mee eens is. Die uitgangspunten leiden tot acties. Acties die gaan neerdalen in een uitvoeringsagenda die ons nog wordt gepresenteerd. Daar zou ik het bij kunnen laten, maar dat zou te makkelijk zijn. De kwaliteit van onze leefomgeving heeft absoluut ook te maken met mobiliteit. Dat staat nog los van de veiligheidsaspecten die verkeer nu eenmaal met zich meebrengt. Die kwaliteit en veiligheid staat behoorlijk onder druk in onze gemeente. Daar moet snel, maar ook zorgvuldig op worden geacteerd. We zien dat de portefeuillehouder zijn uiterste best doet, zeker ook rondom de afwikkeling van het verkeer op de Burgemeester Kasteleinweg, waar hij bezig is met een niet aangenomen motie uit te voeren. Toch gaat het naar ons gevoel niet snel genoeg. Dat bewijst maar weer, als je vandaag klikt op Aalsmeer Vandaag spreken bewoners uit dat de zorgen worden onderkend bij de gemeente. Maar wat blijft hangen, is het gevoel bij de inwoners dat er urgentie ontbreekt bij de gemeente. Zou de portefeuillehouder hierop kunnen reageren? Zou er een mogelijkheid bestaan om meer pragmatische maatregelen te treffen, zoals bijvoorbeeld noodbebording voor wat betreft de bewegwijzering. Want nog enkele maanden wachten op de provincie is wat ons betreft te lang.

De voorzitter: Heeft GroenLinks nog behoefte aan een eerste termijn? Ja? De heer Fransen.

De heer Fransen: Dank u wel. Het doel van de Mobiliteitsagenda is, het is al genoemd, duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig. Wie kan daar tegen zijn? Daar zijn we allemaal voor natuurlijk. Maar we hebben ook met een dagelijkse praktijk te maken. Dan hebben we een mooie agenda, maar we hebben huidige problemen. Die moeten beetgepakt worden. We hebben op 11 november motie verkeersveiligheid ingediend. Die is niet aangenomen. Maar het college is er gelukkig wel mee aan de gang gegaan. Ik ben even benieuwd naar de stand van zaken. Vordert dat? Wat komt de wethouder tegen? Want dan heb je het over verkeersveilig en leefbaar en ook duurzaam bereikbaar. Wat is de huidige stand van zaken daarvan? Daar ben ik wel even benieuwd naar. Wat ik mis in dit hele verhaal, dat proberen we met twee moties op te lossen, dat heb ik al eerder toegelicht. Daar graag aandacht voor. Waar ik ook even benieuwd naar ben, het hele fenomeen ... Je kunt maatregelen nemen wat je wil. Je kunt zeggen van, je mag ergens maar 30. Maar als je het niet controleert, dan gaan mensen toch harder rijden. Ze klagen enorm als ze daar wonen, maar 200 meter verderop, bij een andere weg, gaan ze wel te hard. Zo vindt iedereen, bij mij voor de straat moet meer gehandhaafd worden. Maar het lijkt er wel op dat we, als het gaat om het gewoon handhaven van verkeer, ook nu met die nieuwe 196, dat we daar toch wel heel erg weinig aan doen. Ik heb het gevoel, maar ik weet niet of het klopt ... Vraag aan de wethouder. Klopt het dat we in Aalsmeer heel veel minder controleren op handhaving van het verkeer dan bijvoorbeeld in Amstelveen of in Amsterdam of in Uithoorn? Ik heb dat gevoel dat dat zo is. We kunnen prachtige notities opstellen, maar als we gewoon het huidige niet handhaven, dan kunnen we eindeloos notities blijven opstellen, maar dat schiet niet op. Dat zijn even de vragen in de eerste termijn.

De voorzitter: De VVD, de heer Bouwmeester.

De heer Bouwmeester: Hij doet het. Dank u. Voor ons ligt de Mobiliteitsagenda Aalsmeer, met het eerder door de raad vastgestelde koersdocument als bouwsteen. Het gaat in op de belangrijkste trends en ontwikkelingen om de mobiliteit tot 2040 met het doel, dat is al eerder gezegd, om Aalsmeer duurzaam bereikbaar, leefbaar en ook verkeersveiliger te maken. Zoals eerder in de commissievergaderingen aangegeven, zijn het uitgangspunten waarin wij veel van de VVD standpunten terugvinden en we ons goed in het document kunnen vinden. Soms blijkt echter in de praktijk dat beslissingen anders uitpakken dan vooraf gedacht. Het is ook genoemd, denk daarbij aan de ontwikkeling met de Burgemeester Kasteleinweg. Soms gaan ontwikkelingen ook sneller of anders dan voorzien. Het is een adaptief en flexibel document met tussentijdse evaluaties. Dan kan erop in worden gespeeld op die ontwikkelingen. Voorzitter, in het traject is ingegaan op enkele specifieke verkeerssituaties en een goede bereikbaarheid van het openbaar vervoer. Daar zal ik nu bij deze besluitvorming niet meer op ingaan. Enkele van deze punten zijn net ook genoemd. De VVD zal dan ook met de

Mobiliteitsagenda akkoord gaan. Tot slot de bij dit onderwerp ingediende moties. Daar kan ik echt kort over zijn. Deze moties, of soortgelijke moties, misschien in een ander lettertype of wat anders verwoord, zijn al in eerdere raadsvergaderingen ingebracht en uitgebreid aan de orde gekomen. Die eerdere discussie gaan wij niet herhalen. We waren toen niet voor. Ons standpunt is sindsdien niet gewijzigd. Dank u.

De voorzitter: Absoluut Aalsmeer, mevrouw Van Hilst.

Mevrouw Van Hilst-Dekker: Dank u, voorzitter. Wij danken de wethouder voor de beantwoording van onze vragen ten aanzien van de visie inzake vrachtverkeer door woonwijken. Echter, wij lezen, vrachtwagens die daar niet moeten zijn willen we stimuleren om de gewenste route te pakken. Dan vraag ik me af wat het effect zal zijn van dit stimuleren. Wat ons betreft moet hier gewoon op worden gehandhaafd. Bij deze Mobiliteitsagenda blijven we de vraag stellen of de inwoners van de gemeente Aalsmeer er beter van worden. De Mobiliteitsagenda gaat voornamelijk over verkeer van en naar Aalsmeer, maar niet over het verkeer binnen onze gemeente. Het is een Mobiliteitsagenda MRA, niet Aalsmeer. Er staat weinig in over veilige fietspaden, veilig fietsen, mindervaliden, of de eerder met de wethouder besproken zaken rondom de problematiek van meer huizen, bewoners en auto's. Hoe krijg je de mensen op de fiets? Nu zie ik alleen de fietspaden die van je af gaan. Voor de toeristen? Er is op veel punten nog veel onzekerheid en er moet nog veel Aalsmeerse vertaling gemaakt worden. Ondertussen voelen nog te veel mensen zich onveilig in Aalsmeer. Er is te veel doorgaand vrachtverkeer, er wordt te hard gereden, de problemen op de N196 zijn nog steeds niet opgelost, de knip geeft te veel onduidelijkheid, frustratie en onveilige situaties. Ook zien wij opeens schildpadden op de weg verschijnen. Alsof mensen dan opeens langzamer gaan rijden. Toch wil ik ook nog een positief punt benoemen. Mooi dat er in de Mobiliteitsagenda is aangegeven dat het streven is om de kwaliteit van het OV minimaal terug te brengen naar het kwaliteitsniveau van voor corona. Dat ook de directe verbinding met Schiphol Plaza zal worden hersteld. Ten aanzien van de twee moties kunnen we zeggen dat we blij zijn met de motie maximaal 30 kilometer, die we mede met GroenLinks indienen. Bij de motie onderzoek langzaam verkeer voor snelverkeer, zouden we graag het verzoek toevoegen of hierin mee kan worden genomen om eenduidige verkeersregels op de rotondes vast te stellen. Dank u wel.

De voorzitter: Tot slot het CDA, mevrouw Van der Meer.

Mevrouw Van der Meer: Dank u wel, voorzitter. Het CDA heeft het bij de commissievergadering al duidelijk aangekondigd dat momenteel die directe busverbinding met Schiphol Plaza ontbreekt. Als ik eventjes op 9292 kijk, ik zou morgenochtend om 8.15 uur vanaf een willekeurig adres, Hoofdweg 100 in Kudelstaart, vertrekken. Dan moet ik eerst 9 minuten lopen naar de halte op de Gravin Aleidstraat. Dan de Connexxionbus 358 nemen naar Aalsmeer busstation. Dan heb ik daar 7 minuten overstaptijd, om 9.20 uur vanaf Aalsmeer busstation de 340 richting Haarlem station te nemen. Dan bij de halte station Beneden Hoofddorp uit te stappen. Dan heb ik 3 minuten tijd om vanaf Hoofddorp de sprinter naar station Schiphol te nemen. Dat is de snelst mogelijke route. Die kost mij 45 minuten en belangrijker 5,59 euro. Dat voor het grootste treinstation in de regio dat veel mensen vanaf hun zolderkamer kunnen zien, vindt het CDA ronduit belachelijk. We hebben daar ook vragen over gesteld in de commissievergadering. Die zijn beantwoord door de portefeuillehouder. Niet helemaal correct. De portefeuillehouder is van mening dat vanaf knooppunt Zuid er per uur 8 bussen naar Schiphol Plaza gaan, zonder overstap. Volgens 9292 is er weldegelijk een overstap, op P30, op Schiphol. Nou is dat niet echt een overstap. De bus verandert alleen van nummer. Maar dat betekent in de praktijk wel dat de bus 5 minuten stilstaat. Dat voelt toch een beetje knullig als jij naar je trein wil, omdat je naar je college of naar werk of naar wat dan ook moet en je zit in een bus niet rijdt, met een buschauffeur die met de noorderzon vertrokken is. Het CDA is blij dat het college dat standpunt uitdraagt naar Connexxion. We zouden ook wel graag willen benadrukken dat dat standpunt uitgedragen blijft worden, want het is natuurlijk belachelijk dat we wel de lasten ervaren van Schiphol, maar niet de lusten, namelijk het grootste treinstation naar heel Nederland eigenlijk om de hoek. Wat betreft de moties wachten we even het Preadvies van het college. Dank u wel.

De voorzitter: Wij gaan naar het college. Wethouder Kabout, namens de portefeuillehouder.

De heer Kabout: Dank u wel, voorzitter. Inderdaad neem ik de heer Van Rijn waar op dit onderwerp. Even kijken. Een aantal vragen gehoord. In de eerste plaats, de heer Buisma begon weer over de werkzaamheden die in 2021 allemaal plaatsvonden en dat het toen een puinhoop was. Daar hebben we het hier al heel vaak over gehad. Natuurlijk was dat heel vervelend dat er heel veel werkzaamheden gelijktijdig uiteindelijk plaatsvonden. Daar is, hebben we het vorige keer ook over gehad, zeker geprobeerd dat te voorkomen. Maar uiteindelijk laat zich dat in de praktijk nooit helemaal plannen. Er zijn gewoon hele goede investeringen uiteindelijk wel gedaan in onze gemeente, waar we heel veel jaren allemaal heel veel plezier van gaan hebben. Laten we dat ook gewoon daarvan zien. Neemt niet weg dat we die klacht heel serieus nemen. Daar ging de heer Kikkert ... Noemde dat opnieuw. Dat weten we als college, dat er nog steeds zorgen zijn. Flinke zorgen. Dan werd het voorbeeld genoemd weer van de Ophelialaan, Hortensialaan. Volledig bekend. De vraag was, dacht ik, ook, de heer Fransen en de heer Kikkert hadden het erover van, de urgentie, of we dat als college erkennen. Wat we dan allemaal doen. Ook de heer Van Rijn heeft meerdere keren uitvoerig uitgelegd wat we allemaal doen. Er is nog voor de kerst ook dat vrachtwagenverbod ingesteld, zoals hij had toegezegd. We hebben eerder al die bebording van 30. Inmiddels gaan ook de bussen over de busbaan. Niet meer over die route. Wat ook een effect heeft. We monitoren situaties nog steeds. Nog deze week zijn inderdaad die schildpadden ook, die afbeeldingen, aangebracht. Het heeft onze volle aandacht. Het is niet van het netvlies af of zo, zeker niet. Dan werd er nog een vraag gesteld door de heer Fransen. Of wij minder handhaven dan in andere gemeenten. Dat heb ik zo niet paraat. Dat kunnen we voor u nakijken. Het is hier geen commissiebehandeling, maar we zullen hem in ieder geval noteren en bij u op terugkomen. Of dat formeel kan of niet, weet ik niet, maar laten we dat gewoon doen. Daar komen we bij u op terug. Er was nog een vraag. Even kijken. O ja, de heer Kikkert vroeg daarom. Of er noodbebording kan worden geplaatst. Want dat gaat over het punt dat de provincie bepaalde bebording heeft aangegeven dat het nog een paar maanden gaat duren inderdaad. Goede vraag. Ik heb dat hier zo niet paraat. Dat gaan wij ook na en komen we bij u op terug. Dat geldt ook voor dat punt. Even kijken. Dan, mevrouw Van Hilst die vroeg ook aandacht voor naast dat stimuleren ook handhaven. Het is natuurlijk allebei. Het is niet zo dat we alleen maar proberen om vrachtwagens te stimuleren om niet onnodig door het dorp te gaan. Dat is een van de manieren. Ook dat voorbeeld wat hier al ter sprake is gekomen, via de routeplanners en dat soort zaken en met Flora Holland in gesprekken, waar ook iedere keer op gewezen wordt. Dat zijn voorbeelden van het stimuleren, om op allerlei manieren te voorkomen dat vrachtwagens daar onnodig naartoe gaan. Maar zeker, we hebben ook maatregelen, zoals dat vrachtwagenverbod, en ook handhaving. We komen nog terug op die vraag hoeveel dat hier gebeurt ten opzichte van andere gemeentes. U stelde als laatste ook nog een vraag, volgens mij, mevrouw Van Hilst, over de eenduidigheid van de rotondes op de Burgemeester Kasteleinweg. Dat is inderdaad iets wat we natuurlijk vaak horen, ook uit het dorp gewoon van, wat je om je heen af en toe hoort van dat verschillende rotondes verschillend zijn ingericht. Maar dat is bij uitstek iets wat deel uitmaakt van die evaluatie die we nu aan het doen zijn van, hoe pakt het in de praktijk uit, het gebruik van die weg? Waar lopen we allemaal tegenaan? Waar moet misschien op een gegeven moment toch een aanpassing op plaatsvinden? Dat maakt daar onderdeel van uit. Als laatste mevrouw Van der Meer, die inging nog op het openbaar vervoer. Inderdaad heel scherp dat in de beantwoording. Een overstap zit in de zin dat je daar 5 minuten moet wachten, dat klopt. Dat maakt het nog wat minder gemakkelijk, dat klopt. Maar we hebben inderdaad ook aangegeven in dat memo, dat wij vanuit het college er ook op inzetten dat die verbinding gewoon weer terug moet komen op het niveau van voordat de coronamaatregelen twee jaar geleden startten. Fijn dat u ook daar dat steunt. Even kijken. Dan moet ik, denk ik, alleen nog de moties beantwoorden, het standpunt college, preadvies. Die zijn allebei negatief. Voor wat betreft de motie over 30 kilometer per uur, er staat al in de Mobiliteitsagenda, op pagina 53, dat we daar onderzoek naar gaan doen. Maar zo rigide, zoals het nu wordt voorgesteld, van ga maar in de hele gemeente 30 kilometer instellen, dat is iets wat we als college echt nadrukkelijk afraden. Want het is zo, daar zitten heel veel zaken achter. Bijvoorbeeld, als je een weg 30 kilometer wil maken, dan zit er ook wettelijk allemaal verplichtingen aan hoe je een weg ook moet inrichten. Daar loop je tegen allerlei zaken aan als bijvoorbeeld huizen die niet onderheid zijn die daar in de buurt staan, wat dan helemaal

niet kan, waarbij je allerlei kosten moet maken om dat in te richten. Daar zit een hele wereld achter. Je hebt ook nog zoiets als hulpdiensten. De bereikbaarheid van hulpdiensten via onze wegen. Dat zijn allemaal zaken waar rekening mee moet worden gehouden. Het college vindt zeker ook veiligheid heel belangrijk. Als het zo is dat er op meer wegen 30 gereden ... Het instellen van 30 op meerdere wegen is zeker iets waar ook het college open voor staat. Maar zo rigide zoals u het nu voorstelt, dat ontraden wij. Dan nog de motie over langzaam verkeer voor snelverkeer. Ook die is in principe ... Dat u oproept tot een onderzoek is in principe onnodig, want dat doen we sowieso al richting die uitvoeringsagenda. Dat staat ook gewoon in het stuk bij pagina 28. Sowieso is het al zo dat als fietspaden gescheiden kunnen worden aangelegd van de rijbaan, dan heeft dat natuurlijk de voorkeur. Dat is op diverse plekken zo. Waar dat niet kan, moeten we kijken of in bepaalde gevallen inderdaad een fietsstraat invoeren een verbetering is. Dat zou zeker kunnen dat we op bepaalde plekken tot de conclusie komen, dat is daar een verbetering. Maar ook hier weer, zo rigide om als algemene regel op te nemen dat altijd de fiets voor de auto gaat, dat lijkt ons niet verstandig. Die ontraden wij. Tot zover, voorzitter. Dank u.

De voorzitter: De tweede termijn. D66. Excuses, wij waren bij de PvdA. Nee. D66? De heer Kikkert.

De heer Kikkert: Voorzitter, ik had in de eerste termijn inderdaad een vraag. De wethouder kon hem niet beantwoorden, maar heeft in ieder geval toegezegd dat ik daar nog een schriftelijk antwoord op krijg. Waar ik niet op in ben gegaan in de eerste termijn, zijn de moties. Dat wil ik in de tweede termijn alsnog doen. Laat ik beginnen met te zeggen dat wij als D66 er een voorstander van zijn dat in ieder geval in de wijken een regime gaat gelden van 30 kilometer. In die zin kunnen we ons vinden, als ik hem zo mag vertalen, in de motie. Waar het probleem zich echter bij gaat voordoen, is dat op het moment je een verkeerd besluit neemt om een zodanig regime in te stellen, dan moet je ook de consequenties daarvan nemen. Want in het politieadvies, weet ik uit eigen ervaring, komt dan vaak van, maar de inrichting van de weg dwingt niet af dat de automobilist, in dit geval, ook de 30 kilometer snelheid als een maximum kan halen, zou ik bijna zeggen. Dat betekent dat op het moment dat je dan toch dat besluit neemt en niet wordt gehandhaafd, ik bedoel, laat het dan heel helder zijn, dan nemen we de consequentie dat er niet wordt gehandhaafd. Daar ben ik dan weer geen voorstander van. Want als je een regime instelt, moet er ook worden gehandhaafd. Maar het aannemen van deze motie heeft als consequentie dat we onze portemonnee moeten gaan trekken. Wat ik er niet in terugzie is, aan welke bedragen moet ik ongeveer denken? Als uitgangspunt, prima, maar wat is daar precies de consequentie van? Ik kan u ook uit eigen ervaring zeggen dat één maatregel, dan loop je echt in de tienduizenden euro's, om het zo maar ... Als ik dan naar de wegen kijk, dan is hier echt voor Aalsmeer een heel fors bedrag mee gemoeid. Is niet erg. Ik bedoel, maar laten we dat dan wel helder en scherp voor de geest hebben, voordat we die consequentie nemen. Dan zou ik eerder zeggen, in die zin zit de actie er al in, een onderzoek naar 30/50-kilometerregime, laten we daar dan bij opnemen de consequentie van een zodanige maatregel. Wat gaat het ons kosten? Overigens hoef je die kosten niet in één keer te dragen, want je kan ook nog eens prioriteren en faseren. Ik mag dan aannemen dat dat dan blijkt uit dat onderzoek. Het is jammer dat dat misschien wat op termijn wordt gezet. Ik zou het liever eerder hebben. Maar in deze context kunnen wij ons niet vinden in de moties.

De voorzitter: GroenLinks, de heer Fransen.

De heer Fransen: Dank u wel. Ik ga in op een paar reacties op de moties zoals die gekomen zijn. Van AA kwam de vraag of eenduidig beleid op de rotondes voor fietsers onderdeel van de motie kon zijn. Ik ben even kwijt welke motie daar dat dan de vraag was. Dat weet ik even niet. Maar los van welke het is, is dat in mijn beleving meer een aparte motie dan dat het onderdeel van een van deze twee zou zijn. Want het is in mijn beleving een ander onderwerp. Maar misschien heb ik u verkeerd begrepen. Dan de heer Kikkert. In de motie staat, verzoek twee, indien de meerkosten voor deze noodzakelijke herinrichting van de wegen niet binnen het bestaande budget past een voorstel aan de raad voor te leggen. Ik kan echt niet zeggen wat dat kost, want ik weet niet wat er nodig is. Dat moet je dan eerst weten. Met dat financiële aspect hebben we in de motie wel degelijk rekening gehouden. De reactie van de VVD. Ik heb juist gezegd, de

vorige keer hebben we goed geluisterd. Het was niet haalbaar om dat zo te doen, maar wat is er tegen om goed uit te zoeken met elkaar wat het nut daarvan is. U ziet het op voorhand niet zitten. Wij zeggen van, laten we er dan eens goed naar kijken. Maar goed, dat wilt u niet en zo ken ik de VVD ook. De auto eerst en daarna de fiets.

De voorzitter: De VVD? Absoluut Aalsmeer? Mevrouw Van Hilst.

Mevrouw Van Hilst-Dekker: Dank u, voorzitter. Allereerst het antwoord op de vraag van GroenLinks. Het ging om de motie langzaam verkeer voor snelverkeer. Fiets voor auto. We zouden het dan inderdaad willen meegeven dat er gelijk ook gekeken wordt naar de eenduidige regels op de rotondes. De wethouder, of de portefeuillehouder had het erg gelukkig net ook al over, dat het wel meegenomen wordt. Wij willen vast meegeven dat uit onderzoek is gebleken dat elke aanpassing aan reguliere rotondes leidt tot een groot risico. Waarom wachten als we nu al weten dat het tot onveilige situaties leidt. Kinderen gaan nu naar school. We zouden dat graag zo snel mogelijk zien dat die regels gewoon eenduidig zijn op de rotondes.

De voorzitter: De heer Fransen heeft een interruptie, denk ik.

De heer Fransen: Dank u. Daar hebben wij onlangs een motie over ingediend. Die motie heet de put dempen voordat het kalf verdronken is, of zoiets. Die is niet aangenomen. Daarin stond dit. We zouden dezelfde motie nog een keer in kunnen dienen, maar hij heeft het niet gehaald toen. Maar ik ben het helemaal met u eens dat het heel snel zou moeten gebeuren.

De voorzitter: Heldere toelichting. Mevrouw van Hilst, gaat u verder.

Mevrouw Van Hilst-Dekker: Dank u, voorzitter. We hebben het toch nog een keertje benoemd. Misschien dat de wethouder dat toch mee wil nemen. Als er dan toch een onderzoek wordt ingesteld om te kijken, langzaam, snelverkeer, wellicht kunnen ze dit bij deze meenemen. Nog een laatste vraag aan de heer Kikkert van D66. Wij vroegen ons af, als inderdaad de moties dan niet ingediend zouden worden, of goedgekeurd, hoe hij de verkeersveiligheid wil garanderen in ons dorp?

De voorzitter: U stelt de vraag aan de heer Kikkert of aan het college?

Mevrouw Van Hilst-Dekker: Aan de heer Kikkert.

De voorzitter: De heer Kikkert, heeft u behoefte om kort te reageren daarop? Ik sta hem één keer toe, want eigenlijk is uw termijn al geweest. De heer Kikkert.

De heer Kikkert: Wel grappig dat je een extra termijn krijgt bijna. Laat ik beginnen met te zeggen, ik ben absoluut voor een 30 kilometerregime. Maar ik wil inzage hebben in de consequenties daarvan. Want ik vind dat wegen veilig moeten zijn. Zeker in de wijken. Daar zie ik veel verkeersonveiligheid. Daar moeten we snelheid mee maken, zeker met het onderzoek. Niet alleen het onderzoek, maar ook met de financiële consequenties. In die zin lees ik dat niet zozeer in de motie. Daar staat gewoon dat we die consequenties gaan nemen. Zo interpreteer ik dan het tweede punt. Ik interpreteer hem dan misschien anders als de indiener bedoelt, maar dan moet de indiener met een verhelderende tekst komen, om het zo maar te zeggen.

De voorzitter: Volgens mij, de heer Kikkert, is dat een heel duidelijk antwoord op de vraag van mevrouw Van Hilst.

De heer Kikkert: Nee, want ik wil er aan toevoegen, kijk, ik kan de verkeersveiligheid niet garanderen, maar dat kan niemand hier. Dat kan ook het college niet. Veiligheid heeft ook gewoon te maken met gedrag van de verkeersdeelnemers. Laten we eens beginnen om die verkeersdeelnemers op te voeden. Zeker in de wijken. Want de praktijk leert dat het soms ook weleens de wijkbewoners zelf zijn die te hard rijden op de wegen in de eigen wijk. In die zin kun je heel veel doen aan opvoeding en bewustwording. Sterker nog, je kunt ook de inwoners

		inzetten om bij te dragen aan die veiligheid. Gewoon door het gesprek aan te gaan en door te kijken welke maatregelen inwoners zelf al kunnen treffen. Dan denk ik aan acties. Een dag te bepalen van, jongens, laten we elkaar eens aanspreken op dat gedrag. Ik denk aan van die Victor, mooie gele, ik weet niet hoe je ze noemt, maar jullie snappen allemaal wel wat ik bedoel. Dan kun je allemaal zo periodiek eens acties houden in de wijk. Bovendien kan de politie natuurlijk ook, in de zin van handhaving en controle, best een keer een actie voeren in de wijk. De voorzitter: Een zeer treffende reactie, maar ik zal me er niet meer laten intrappen om nog tot een derde termijn uit te laten lopen. Mevrouw Van Hilst, bent u aan het einde van uw betoog? Goed, dan vraag ik ... Mevrouw Van Hilst-Dekker: Ja, dank u, voorzitter. De voorzitter: Dan vraag ik de portefeuillehouder om nog kort op twee vragen antwoord te geven. Dat voorkomt ook schriftelijke beantwoording. Graag kort. De heer Kabout: Voorzitter, ik vroeg u nog even het woord zojuist eventjes tussendoor, omdat ik heb twee antwoorden toegezegd, schriftelijk, maar die wil ik eigenlijk nu meteen geven. Want ik heb ondertussen ook wat ... Ik denk, dan is dat maar meteen gedaan. De vraag van de heer Kikkert over of er ook tijdelijke bebording kan komen, daarop is nu de toezegging, daarover gaan we meteen in gesprek met de provincie. Dat is het antwoord op die vraag. De vraag van de heer Fransen of wij minder handhaven dan in omliggende gemeentes. Het antwoord daarop is nee, dat is vergelijkbaar. Dank u wel. De voorzitter: Duidelijk. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de behandeling van de Mobiliteitsagenda. Gaan we over naar stemming. Twee moties. Eerst stemmen we over het voorstel. Wie is er voor het voorstel? Dat zijn alle fracties. Daarmee unaniem aangenomen. Dan de twee moties. De eerste is maximaal 30 kilometer, door GroenLinks en Absoluut Aalsmeer ingediend. U verzoekt het college op alle wegen, met uitzondering van de wegen waar fietspaden liggen, op de kortst mogelijke termijn een verkeersbesluit te nemen om op deze wegen de snelheid terug te brengen naar 30 kilometer per uur. De inrichting hier zoveel als mogelijk op aan te passen. Voorts, indien de meerkosten van deze noodzakelijke herinrichting van de wegen niet binnen het bestaande budget past een voorstel aan de raad voor te leggen. Wie is er voor deze motie? Dat zijn de indieners. Daarmee is de motie verworpen. Gaan we naar de tweede motie. Onderzoek langzaam verkeer voor snelverkeer. Ingediend door GroenLinks. U verzoekt het college ter voorbereiding op de uitvoeringsagenda een onderzoek te laten uitvoeren naar de mogelijkheden om langzaam verkeer voor snelverkeer te laten gaan op wegen waar deze verkeersstromen nu niet gescheiden zijn. Wie is er voor deze motie? Dat is de indiener, met de fractie Absoluut Aalsmeer. Kunt u iets duidelijker uw hand opsteken? Ik kon het niet goed zien aan die kant. Niet. Dat is de indiener, GroenLinks. Daarmee is de motie verworpen. Het is 23.20 uur.
Rb-8		**Vaststellen Warmtevisie Aalsmeer 2021** De voorzitter: We gaan in ieder geval door met het volgende agendapunt. Dat is het vaststellen van de Warmtevisie Aalsmeer 2021. Na het agendapunt kijken we weer even wat we van de tijd vinden en de progressie in de vergadering. De warmtevisie. Het doel van dit voorstel is om de transitie naar een fossielonafhankelijke gemeente in gang te zetten. De visie geeft richting aan de wijze waarop de gemeente toewerkt naar een duurzame warmtevoorziening van de gebouwde omgeving. Hier zijn twee moties op ingediend. Ik zou de indieners willen vragen dit kort in te dienen. Als eerste de motie heroverweging duurzaamheidsbeleid, ingediend door VVD en Absoluut Aalsmeer. Mevrouw Vleghaar, aan u het woord. Daarna de motie warmtevisie niet af, ingediend door GroenLinks. Dan wil ik graag meteen het woord geven aan de heer Fransen. Mevrouw Vleghaar: Dank u wel, voorzitter. In de in 2016 vastgestelde doelstelling in het duurzaamheidsbeleid staat dat de gemeente Aalsmeer ernaar streeft om in 2040 niet meer

afhankelijk te willen zijn van fossiele brandstoffen. Dit is volgens de VVD, ik spreek even nu voor onszelf, niet realistisch en betaalbaar. Daarom vragen wij het college om de datum 2040 uit te stellen naar 2050. Ons later dit jaar aan de nieuwe raad opnieuw een evaluatie- en discussienota voor te leggen. Dit was hem.

De voorzitter: Dank daarvoor. De heer Fransen.

De heer Fransen: Dank u wel. De warmtevisie, daar hebben we een motie over. Daar begin ik mee. Wat ons betreft is de warmtevisie niet af. Wat bedoelen we daarmee? Het is een goed verhaal. Het is een sterk document. Maar doordat je geen duidelijk zicht geeft op de financiële haalbaarheid, krijg je ook geen enthousiasme voor het verhaal. Althans, onvoldoende enthousiasme. Wat het vanuit de kwaliteit van de inhoud wel rechtvaardigt. Wat ons betreft is het document daarmee niet af en moet het andere deel ... Financiële arrangementen. Hoe ga je dit allemaal betalen? Hoe maak je het voor mensen mogelijk om mee te doen, ook al heb je misschien dat geld op je bankrekening niet wat je hiervoor nodig hebt? Dat hoort bij de visie, want anders heeft de visie niet de kracht van een visie, namelijk dat hij in beweging zet. Dat zou hij wel moeten gaan doen. Zoals hij nu is, hoe goed ik hem inhoudelijk ook vind, hij zet niet in beweging. Ik denk dat we op een bepaalde manier heel dichtbij zitten bij wat de VVD zegt, alleen de VVD zegt dan, samen met AA, van, laten we het maar uitstellen. Wij zeggen, laten we maar zorgen dat het helder wordt hoe je dat gaat betalen. Want door uit te gaan stellen, de visie, of de datum waarop je het wil gaan halen, stimuleer je ook om te zeggen, dan hebben we weer tien jaar meer om op onze handen te gaan zitten en te wachten. Dat lijkt me het allerslechtste wat we kunnen doen. Vandaar dat wij vinden dat hij niet af is. Ik zou me ook af willen vragen, op het moment dat we zeggen van, laten we het maar vooruitschuiven, want dat doe je dan eigenlijk, laten we maar even wachten met allerlei dingen doen, want we hebben meer tijd, hoe gaan wij onze kinderen of de kinderen van onze kinderen uitleggen dat we nu bedenken van, tijd zat, we wachten nog wel even. We hebben niet tijd zat. Het is hoog tijd om hier in te grijpen en iets te gaan doen. Nogmaals, het document is inhoudelijk sterk, complimenten aan de opsteller van het document, maar het is niet af.

De voorzitter: Was dit vast ook een voorschot op uw eerste termijn?

De heer Fransen: U had gezegd dat ik die eraan vast mocht koppelen. Wat mij betreft, ja.

De voorzitter: Fantastisch. We gaan naar de spreekvolgorde. D66. De heer Kikkert.

De heer Kikkert: Voorzitter, de warmtevisie, zoals hij voorligt, is een richtinggevend en globaal document. Het is eigenlijk een eerste stap in de aanpak naar een aardgasvrije, gebouwde omgeving. Nadrukkelijk een eerste stap. De concretisering gaat namelijk plaatsvinden in de wijkuitvoeringsplannen. Die stap nemen we hierna. Daarbij geldt natuurlijk wel een aantal uitgangspunten, zoals de betrokkenheid van de inwoners, de betaalbaarheid voor inwoners, de kostenneutraliteit voor inwoners ten opzichte van de huidige woonlasten en de betrouwbaarheid van technieken. Ook de toekomstbestendigheid van het nieuw aan te leggen netwerk. De gemeente heeft daarin een belangrijke organisatorische en coördinerende rol binnen alle onderwerpen die met de energietransitie te maken hebben. Dat bestrijkt alle velden. Dat heb ik al genoemd bij de uitgangspunten. Het is de vraag of de gemeentelijke organisatie daar op dit moment toe in staat is. Maar dat laat onverlet dat deze warmtevisie, wat D66 betreft, een goede stap is binnen het grotere proces van de transitie.

De voorzitter: De VVD, mevrouw Vleghaar.

Mevrouw Vleghaar: Dank u wel. Ik wilde even goedmaken naar Absoluut Aalsmeer. Zij zullen straks zelf de motie even onderbouwen, denk ik. De VVD wordt inhoudelijk niet zo warm van de huidige warmtevisie. De VVD moet toegeven dat we destijds te ambitieus in denken waren. Het jaartal 2040 om Aalsmeer gasloos te laten zijn, is volgens ons niet haalbaar. Voorzitter, waarom denken we dat? De energienetwerken geven aan dat ze meer tijd nodig hebben om een energie-infarct te voorkomen, tegen te gaan. De VVD wil bewoners niet te vroeg onnodig op

kosten jagen. Daarom vragen wij uitstel en later dit jaar opnieuw dit te bespreken, om te kijken of de kosten realistisch en betaalbaar kunnen worden voor de bewoners. Ik heb wel een gedichtje. Wanneer je voor een moeilijke keuze staat en niet weet waar we heen gaan, kan het soms absoluut geen kwaad om een tijdje stil te staan. Mag ik ook al ingaan op de motie van GroenLinks?

De voorzitter: Zeker.

Mevrouw Vleghaar: Motie van GroenLinks. De eerste vijf overwegingen kunnen wij ons niet in vinden. De financiële arrangementen en betaalbaarheid om bewoners in beweging te krijgen, is het enige wat ons aanspreekt, maar wij willen dit eerst bespreken in een discussienota. Daarom kunnen we de motie niet steunen.

De voorzitter: Hartelijk dank. Absoluut Aalsmeer, mevrouw Keessen.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Ik ga niet rijmen en ik ga ook niet dichten. Ik ben er gewoon niet goed in. Ik ga u er niet mee vermoeien. Het is ook al laat. Dat klopt. Ik heb wel een verhaal. Ik hoop dat u nog wel de aandacht daarvoor heeft. Bij ieder raadsvoorstel vraagt onze fractie zich af, wat hebben inwoners eraan, of wat zou het inwoners kunnen opleveren? Want is deze visie werkelijk breed gedragen? Breed gedragen, zo legde de portefeuillehouder desgevraagd uit, betekent dat de gemeente de regie heeft. Wij begrepen dat antwoord niet. Want ons inziens betekent breed gedragen, door grote groepen ondersteund. In dit geval onze inwoners. Daar vallen ook ondernemers onder. Wellicht sorteert het college hierbij alvast voor op de nieuwe Warmtewet, waarbij er meer regie zal gaan naar de gemeentes, ook op verzoek van de gemeentes, minder naar inwoners. Deze het recht op vrije keuze waarschijnlijk gaan kwijtraken. Of doelt de portefeuillehouder wellicht op de door minister Ollongren ingestelde eis welke per 1 februari 2022 alsnog gaat gelden in verband met een minimale hoeveelheid hernieuwbare energie bij ingrijpende renovatie. Hierdoor is het installeren van bijvoorbeeld een warmtepomp, zonneboiler of zonnepanelen onvermijdelijk, lees verplicht. Overigens legde minister Ollongren een aangenomen motie om huiseigenaren te ontzien binnen deze eis naast zich neer. Ook onze vraagtekens bij de participatie leverde aparte reacties op. Zo gaf de portefeuillehouder onder andere aan dat inwoners niet hoeven te participeren. Dat klopt. Maar de gemeente moet dat wel. Het is juist aan de gemeente zoveel mogelijk inwoners mee te krijgen. Daar is het participatietraject voor bedoeld. Doen inwoners niet mee, kom dan niet aan met aannames, maar zoek uit waarom inwoners niet meedoen. Voor Aalsmeerse en Kudelstaartse inwoners een absoluut gemiste kans, of eerlijk gezegd voor de gemeente. We bevinden ons in een fase waarin nog heel veel ontwikkeld moet worden en de onzekerheden voor inwoners groot is. De kosten zijn niet te overzien. Wat mogelijk is bij jouw woning, onduidelijk is. De weg naar gasloos is langer dan we denken, zeker als we kijken wat ervoor nodig is. Maar waar hebben inwoners dan het meeste aan? Wel vindt Absoluut Aalsmeer dat de gemeente faciliteert. Faciliteert in een mogelijkheid van het gas af te gaan, een eventuele warmtepomp probleemloos op het net kan worden aangesloten en er voldoende capaciteit is voor iedereen. Misschien wel het allerbelangrijkste, dat het betaal- en haalbaar is. Helaas moeten we constateren dat slechts één alinea in de warmtevisie gewijd is aan de beschikbaarheid van de netcapaciteit. Achttien regeltjes. Hoewel wij uiteraard weten dat alle gemeentes in Nederland aan het jasje trekken van de netbeheerders is dat volgens Absoluut Aalsmeer wel de grootste stap die door het college gemaakt moet worden. Naast uitgebreide uiteenzettingen over installaties en keuzes, welke bij de inwoners liggen, missen we in de visie deze hele belangrijke schakel, want juist daar ligt de uitdaging. De lintbebouwing wordt grotendeels buiten beschouwing gelaten. Wijken worden aangemerkt als kansrijk. Maar het gaat toch om heel Aalsmeer en Kudelstaart? Het is toch aan de inwoners zelf te kiezen al dan niet van het gas af te gaan en welke installatie of vorm van warmtebron zij kiezen? Is het dan niet aan de gemeente te zorgen dat zij faciliteren? Garanderen dat er genoeg stroom is voor iedereen. Dat er een back-up is wanneer de stroom uitvalt en iedereen in de kou zit. Om maar niet te spreken over alle airco's die gaan komen om de warmte te trotseren. Want laten we wel zijn, als de aarde opwarmt, hebben we straks meer koelte dan warmte nodig. Maakt u zich daar dan ook hard voor. Deze visie wordt over vier jaar vervangen door een herziene versie. In dit

tempo ziet Absoluut Aalsmeer het niet gebeuren dat onze gemeente in 2040 gasloos is. Buiten de enorme kosten kunnen wij dit niet van onze inwoners verlangen. Daarnaast zijn de implicaties van de nieuwe Warmtewet onbekend bij inwoners, want kiezen houdt niet in dat gas een keuze blijft. Ik ben bijna klaar hoor. De stappen die nu genomen moeten worden, zien wij onderbelicht, waardoor wij niet anders kunnen concluderen dan dat onze inwoners vrij weinig aan deze visie hebben. Absoluut Aalsmeer zal dan ook tegen deze visie stemmen en spreekt daarbij de hoop uit dat in de volgende raadsperiode een nieuwe en daadkrachtigere visie aan de raad zal worden voorgelegd. Voor wat betreft de motie duurzaamheidsbeleid, Absoluut Aalsmeer dient deze mede in met de VVD. Ik denk dat ik ons standpunt met het voorgaande wel duidelijk heb gemaakt. Ook sluiten wij ons aan bij de woorden van mevrouw Vleghaar. Door de overheid is ons tijd gegeven, laten wij deze tijd ook aan onszelf en onze inwoners geven. Daar heeft iedereen iets aan. Dank u wel.

De voorzitter: Het CDA, mevrouw Harte.

Mevrouw Harte-Fokker: Dank u wel, voorzitter. Voor het CDA voldoet de warmtevisie aan de opdracht van de gemeente om zich voor te bereiden op gasloze of in ieder geval gasarme woningen in de gemeente Aalsmeer voor de vermindering van de uitstoot van de CO2. Deze opdracht komt ten goede aan onze, in mijn geval, kinderen en kleinkinderen, maar aan onze jongeren. Zoals het CDA in de commissievergadering van 11 januari al heeft gezegd, kan het CDA zich vinden in de warmtevisie. De visie wordt maximaal binnen vier jaar geëvalueerd, of eerder als nieuwe ontwikkelingen en innovaties daar aanleiding toe geven. Wij kijken dan ook uit naar de uitvoeringsprogramma's. Wij willen de wethouder verzoeken om in deze uitvoeringsprogramma's aandacht te besteden aan de communicatie naar onze burgers over de noodzaak van deze transitie. Onze burgers te adviseren in het stapsgewijs gereedmaken van de woning voor de toekomst. Zoals het uitvoeren van isolatie en ventilatie en verder over de mogelijkheden van subsidies en financieringen. Voor de motie van de VVD en GroenLinks wachten wij het preadvies van de wethouder af. Dank u wel.

De voorzitter: Tot slot de PvdA, de heer Buisma.

De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. Zo op de valreep op deze avond toch nog een soort spannend agendapunt, want er gebeurt hier wel iets bijzonders. Wij hebben namelijk in ons raadsakkoord ons gecommitteerd aan dat we in 2040 een energietransitie wilde starten in Aalsmeer. Daar was de VVD voor en de AA voor. Eigenlijk alle partijen waren daar toen voor. Nu dit onderwerp ter vergadering komt, lijkt het erop dat zowel VVD als AA zeggen, dat 2040, we vinden het een beetje vroeg. We zullen daar nog even over na moeten denken. Vervolgens is er nog een motie ingediend. Die is van GroenLinks. Die heet zelfs motie warmtevisie is niet af. Als de Partij van de Arbeid dan even ruwweg telt, komen we op twaalf zetels uit. Twaalf zetels is een meerderheid. Dan lijkt het erop dat deze warmtevisie het wellicht niet gaat halen. Dat is dan toch wel een soortement van spannend. Wij wachten het preadvies van het college af en wensen haar wijsheid.

De voorzitter: Het woord is aan de portefeuillehouder, wethouder Alink. Even genoteerd, er zijn geen vragen gesteld. Het is natuurlijk aan het college om te reageren op onder andere de moties. Wethouder Alink.

Mevrouw Alink-Scheltema: Voorzitter, gezien de tijd begrijp ik dat ik het kort moet houden. Toch heb ik nog wel even de behoefte om wat introspectief te reageren op wat er vanavond gebeurd is. We hebben op verzoek van de raad deze warmtevisie twee keer eerder al ter bespreking voorgelegd gekregen. Dat was goed. Waarom was dat goed? Omdat duidelijk werd dat er aan de ene kant haast is. Want wij hebben, als we nu geopolitiek zien en we kijken even naar Rusland en naar de dreigementen van Amerika en Duitsland om de gaskraan dicht te draaien, een probleem. Groningen zegt al, alstublieft, ga toch niet nog eens een keer dat gas uit onze grond halen. Maar even buiten dat. Aan de andere kant moeten we ook zorgvuldig zijn. In 2008 is er op een gegeven moment door de toenmalige portefeuillehouder, samen met Amstelveen en Uithoorn en Amsterdam, gezegd, in 2008 voorzitter, wij gaan in 2040

klimaatneutraal. Toen was 2040 nog heel erg ver weg. Dat heeft geleid tot een klimaatakkoord, 2012-2016. Nog voorbereid en vastgesteld door portefeuillehouder Rolleman. Op dit moment zitten wij niet zo ver van 2040 af. Ik begrijp dat er nog heel veel onduidelijk is. Wat dat betreft zal ik zo even ingaan op de motie. Wat ik wil benadrukken, is dat het heel goed is dat u als raad ons duidelijk heeft gemaakt dat dat niet een zo makkelijk onderwerp is. Het gaat hier over enerzijds haast, wat we allemaal ervaren. Aan de andere kant zorgvuldigheid en haalbaarheid. We hebben in die visie neergezet, gelardeerd door het hele onderwerp en het hele stuk heen, dat we altijd, ten alle tijden, naar de inwoner moeten kijken. Die mag daar niet het slachtoffer van zijn. Dat moet betaalbaar zijn voor de inwoners. Als dat betekent dat een huis zo slecht is of zo oud is dat het eigenlijk niet meer goed geïsoleerd kan worden, dan moet die inwoner met een financieel arrangement geholpen worden om eventueel zijn huis te slopen en een nieuwe te bouwen. Ik zeg niet dat de gemeente dat gaat betalen. Ik zie dat sommige mensen heel blij kijken. Dat zeg ik niet. Ik zeg wel dat ze op de een of andere manier garanties moeten krijgen dat ze hierbij geholpen worden. Dat is ook wat het Rijk als opdracht geeft. Dat is niet wat wij zeggen, maar ook het Rijk. Dan kom ik even tot de moties. Even in tijd gezien, de motie van GroenLinks heeft haast, want hij zegt, het is nog niet af, de warmtevisie is nog niet af. Begrijp ik van de heer Fransen van GroenLinks, voorzitter, dat hij zegt, ik mis een paragraaf in de warmtevisie van, hoe kunnen inwoners rekenen dat zij ondersteund worden in hun visie, in hun weg naar het isoleren en het van het aardgas afgaan? Want dan zeg ik, dat staat in de warmtevisie, gelardeerd door alle bladzijden. Er moeten financiële arrangementen komen. Er moet subsidie komen. Ik zeg, hij is wel af, maar misschien is hij niet leesbaar genoeg, zodat hij moet worden aangepast, zodat er een paragraaf aangevuld moet worden, bijvoorbeeld hoofdstuk 6, hoe gaan we dat financieren? Als de heer Fransen van GroenLinks dat bedoelt, ik wil nu al weten per wijk wat het gaat kosten, dan moet ik hem ontraden, want dat weten we nog niet. We weten nog niet welke fossiele alternatieven, of niet fossiele alternatieven wij hebben. Of er in 2050 misschien al een kerncentrale staat in Nederland die goed functioneert. Ik zou willen vragen aan de heer Fransen van GroenLinks, zou hij tevreden zijn met het uitbreiden van de visie met een extra hoofdstuk waarin deze beschouwingen en de uitgangspunten, zoals iedereen moet geholpen worden, elk wijkuitvoeringsprogramma kent zijn financiële arrangement en dat moet door de raad worden goedgekeurd?

De voorzitter: De heer Fransen.

De heer Fransen: Dank, voorzitter. Via u, ik ben blij met deze vraag, maar ik ben ook diep teleurgesteld en geschokt door deze vraag. Want dit is precies het punt wat we in alle gesprekken over de warmtevisie aan de orde hebben gesteld. Keer op keer. Dat de wethouder dan nu vraagt, wat bedoel je eigenlijk precies, daar ben ik toch wel heel erg geschokt over. Maar goed, het antwoord is, natuurlijk kun je niet zeggen per wijk wat het kost. Maar je wilt zicht hebben op financiering. Het is de eerste van de suggestie die u doet. We willen zicht hebben op de financiering. Als u zegt, helpt het dat we dan hoofdstuk 6 maken? Ja, dat was precies wat we bedoelden en waar we steeds op aangedrongen hebben. Het antwoord is, ja, graag een hoofdstuk 6.

De voorzitter: De wethouder.

Mevrouw Alink-Scheltema: Voorzitter, ik dank de heer Fransen van GroenLinks dat hij deze definitie daar ook aan geeft. Daar gaan we mee aan de slag. Wanneer? Op zo kort mogelijke termijn, vraagt de heer Fransen. Dat gaan we doen. Kom ik even op een opmerking van, over vier jaar wordt er een nieuwe visie neergelegd, of zo snel mogelijk als dat noodzakelijk is. Ik denk dat dit zo is, in dit geval. Dank daarvoor. Voor de teleurstelling, dat is jammer. Soms heb je even wat meer woorden nodig om elkaar te vinden. Gelukkig hebben we elkaar gevonden. Waarvoor dank. Ten aanzien van de motie van de fracties om een herbeschouwing te doen, een herevaluatie te doen van, gaan we van 2040 ... Is dat niet te vroeg? Overigens hebben wij een ambitie. We zeggen nergens het moet. Het is een ambitie om van het gas af te zijn. Heerhugowaard, mag ik u even vertellen hier, die heeft die ambitie in 2030. Die weet nu al dat ze dat moeten gaan aanpassen, want 2030 is niet realistisch. Een ambitie is leuk als hij realistisch is. Is 2040 een realistische ambitie, of moeten we hem toch opschuiven naar 2050?

Daar wil ik graag in meedenken. Want het is, als je in 2008 zegt, in 2040 is dat haalbaar, dat je wel op een bepaald moment bij elkaar moet komen en zeggen van, zijn de tijden veranderd? Zijn er al nieuwe bronnen te vinden? Aquathermie of waterstof, hoe staan we daarmee? Kunnen wij dat al, of missen wij subsidies als we in 2040 alles al geregeld hebben? Missen de inwoners dan de subsidies waar het Rijk mee komt in 2045? Die heroverweging is heel zinvol. Die zouden we wel kunnen doen, met een lichte waarschuwing, derde kwartaal 2022 met een nieuwe raad en een nieuw college, vind ik wat ambitieus.

De voorzitter: Interruptie van mevrouw Harte.

Mevrouw Harte-Fokker: Dank u wel, voorzitter. Het ging nog even om het preadvies van uw vorige motie. Het is ons niet helemaal duidelijk, u zegt een toezegging toe voor hoofdstuk 6. Moeten wij dan nog over de visie stemmen? Het is ons niet helemaal duidelijk.

De voorzitter: De wethouder.

Mevrouw Alink-Scheltema: Dank u, voorzitter. Ik geef slechts een preadvies. Het is aan u. Als u zegt, dat vinden wij ook, maar ik vind dat er best voor de leesbaarheid van het document een hoofdstuk 6 zou kunnen komen. Maar ik ga niet voor u bepalen of u dat ook vindt, ja of nee. Dit is een positief preadvies. Ik ben een beetje uit mijn verhaal ten aanzien van waar ik was met 2040-2050. Ik zou bijna willen zeggen, in de derde termijn al een discussienota hebben liggen, vind ik wat snel voor de nieuwe raad en voor het nieuwe college. Ik denk dat die eerst meegenomen moeten worden in het hele domein, in waar we nu staan, maar het kan wel het eerste kwartaal 2023. Dat laat ik aan u. Ik zou ook een ...

De voorzitter: Wethouder, er is een interruptie van mevrouw Keessen. Die laat ik eerst even toe. Mevrouw Keessen.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Het wordt wel steeds onduidelijker voor ons. Daarbij moet ik me aansluiten bij mevrouw Harte. Daar komt eigenlijk dan ook bovendrijven, de motie van GroenLinks, dat u toezegt dat er inderdaad misschien een hoofdstuk moet bijkomen. Dat we eigenlijk al hebben laten weten dat wij niet instemmen met deze visie. Kunnen we hem dan niet gewoon terughalen en dat hij opnieuw wordt geschreven? Want een hoofdstuk toevoegen, ik heb het idee dat er toch wel meer mist. Ik vind, het wordt een beetje een onduidelijk verhaal. Wat bedoelt u nu eigenlijk? Gaat u er iets aan toevoegen? Of zegt u van, we gaan de visie toch herzien?

De voorzitter: Om daar eventjes helderheid in te geven, in de procedure. Het is voor of tegen stemmen. De agenda is reeds vastgesteld. Dan zult u daar uw antwoord moeten geven. Mevrouw de wethouder.

Mevrouw Alink-Scheltema: Ik zou eigenlijk straks wel even willen terugkomen op deze vraag, want ik ben nu voor de tweede keer geïnterrumpeerd in het verhaal over de andere motie. Ik wil die graag even afmaken. Want de tweede waarschuwing is van, laat uitstel geen afstel zijn. Het betekent niet dat als wij de ambitie van 2040 kunnen finetunen naar een ... Als dat nodig is. Want dat weten we niet. Als dat nodig is, naar bijvoorbeeld dat we alles nog blijven doen voor de toekomst, wat we nu ook zouden doen. Het gaat om een ambitie en het gaat om het halen van 2050. Dat gezegd hebbende, op het moment dat u zegt van, dat moeten we doen, het advies van het college is positief. Terugkomend op die andere motie van GroenLinks. Ik kan mij voorstellen, het college kan zich voorstellen dat wanneer de heer Fransen zegt, het is niet af, ik zeg, het staat er allemaal in, maar als u vindt dat de leesbaarheid ten goede komt als we een extra hoofdstuk aanbieden, dan ben ik positief. Dan is mijn advies positief. Niet meer en niet minder. Het gaat voor de rest niet om wat ik ga doen. Het gaat erom hoe ik reageer op het advies.

De voorzitter: Mevrouw Vleghaar, een interruptie op de wethouder.

Mevrouw Vleghaar: Dank u wel, voorzitter. U zegt net dat de motie van AA, Absoluut Aalsmeer, en VVD, die beoordeelt u positief, in zijn geheel? Heb ik dat goed begrepen?

De voorzitter: De wethouder.

Mevrouw Alink-Scheltema: Kort en krachtig, ja, omdat ik vind dat het helemaal niet verkeerd is om op een bepaald moment een heroverweging te doen of een re-evaluatie om eens te kijken van, waar staan we nu? Is de ambitie van 2008 nog dezelfde ambitie als dat we op een gegeven moment aangepast hebben van klimaatneutraal naar van het aardgas af of fossielonafhankelijk, of dat nog steeds haalbaar is, dat die ambitie nog steeds realistisch is. Daar steun ik het mee. Ik vind het een vreemde figuur dat AA, Absoluut Aalsmeer, zegt, we dienen wel een motie in, maar we gaan niet met de warmtevisie mee. Maar dat is mijn mening. Waarvan akte. Maar dat doen wij. Preadvies is positief.

De voorzitter: Mevrouw Vleghaar.

Mevrouw Vleghaar: Maar dat spreekt elkaar tegen. Want je doet eerst het voorstel aannemen en dan pas de motie. Dan kom ik er weer op terug dat eigenlijk hoeven we de warmtevisie niet aan te nemen. U wil het liefst het eerste kwartaal 2023 het opnieuw bespreken, het stuk.

Mevrouw Alink-Scheltema: Voorzitter.

De voorzitter: De wethouder.

Mevrouw Alink-Scheltema: Het spreekt zich tegen op het moment dat u zegt van ... Laat ik het anders zeggen. U vraagt om een heroverweging op basis van de warmtevisie, op basis van de uitgangspunten, op basis van de ambitie. We hebben een visie om in 2040 daarvan af te gaan. In 2050 moet het voor elkaar zijn. Als u zegt, dat spreekt zichzelf tegen, dan had u een amendement moeten indienen. Want die motie staat achter de stemming van de warmtevisie aan. Hij spreekt zichzelf niet tegen, want hij wordt op elke vier jaar ge-update, of zo nodig eerder, wanneer noodzakelijk is. Ik heb daar verder niets aan toe te voegen. Als u zegt van, het spreekt zichzelf tegen, dat is uw woord tegen het mijne. Ik zie dat niet. Ik zie dat je altijd in heroverweging moet kunnen gaan op het moment dat je denkt dat dat noodzakelijk is.

De voorzitter: Volgens mij kunnen we tot afronding komen.

Mevrouw Alink-Scheltema: Volgens mij ben ik klaar, voorzitter.

De voorzitter: Goed. Even voor de samenvatting. De motie heroverweging duurzaamheidsbeleid is een positief advies. In principe is de warmtevisie niet af. Ontraden.

Mevrouw Alink-Scheltema: Ik ontraad hem zoals hij voorligt, zoals hij hier voorligt. Zoals ik hem definieer, dat er misschien een hoofdstuk bijgeschreven moet worden waarin al die uitgangspunten voor de leesbaarheid, dan staan wij daar positief tegenover.

De voorzitter: Duidelijk. Ik kijk even rond of er behoefte is aan een tweede termijn, of dat we over kunnen gaan tot stemming. Want volgens mij hebben we redelijk wat met elkaar uitgekauwd. Even inventariseren wie er behoefte heeft aan een tweede termijn. Goed, duidelijk. Wij gaan gewoon voor een tweede termijn. Mevrouw Keessen, daar kunt u uw vragen ook kwijt. Ik begin even bij D66, de heer Kikkert.

De heer Kikkert: Voorzitter, ik moet eerlijk zeggen dat ik in twijfel ben gebracht. Ik weet eerlijk gezegd niet meer op welk spoor we nu zitten. Ik durf dat ook hardop te zeggen. Wat gaan we vaststellen? Een warmtevisie? Er wordt een hoofdstuk aan toegevoegd die te maken heeft met financiële arrangementen. Dan denk ik van, wat gaan we dan nu vaststellen? Wat komt er nog? Hoe komt dat er? In welk proces? Mijn suggestie zou zijn om het spoor vast te houden, deze warmtevisie vast te stellen. Want we weten één ding zeker, we gaan deze warmtevisie

concretiseren in wijkuitvoeringsplannen. Daar hebben we een bepaalde tijd voor. Maar in die tijd is er alle gelegenheid om een mooi financieel arrangement, ook samen met onze inwoners, op te stellen, zodat bij de concretisering en de realisering gewoon heel helder is wat het voor onze inwoners betekent in hun portemonnee. Een uitgangspunt is helder in deze warmtevisie. Dat is dat we naar kostenneutraliteit streven. Dat wil zeggen dat de woonlasten voor onze inwoners niet toenemen. Ik zal ervoor pleiten om deze visie vast te stellen, er geen hoofdstuk aan toe te voegen, maar het spoor op te gaan van het wijkuitvoeringsplan. In dat plan meer concretisering te geven. Ik zou er ook voor zijn om onze ambitie, 2040, gewoon overeind te houden. Het is een inspanningsverplichting. Het is geen resultaatverplichting. Er zijn nog allerlei momenten om hem bij te stellen. Dat gaat overigens al veel eerder beginnen dan de vier jaar die in de warmtevisie wordt genoemd. Want de warmtevisie is een hele belangrijke bouwsteen voor de omgevingsvisie, waar we gewoon mee aan de slag gaan. Ik voorspel zomaar dat we daar het komend jaar mee aan de slag gaan. Mijn oproep is gewoon deze visie vast te stellen.

De voorzitter: GroenLinks, de heer Fransen.

De heer Fransen: Dank u wel. Goed op mijn woorden letten, maar dit is wel een demonstratie van bestuurlijk gepruts, waar we nu mee bezig zijn. Het leek een beetje duidelijk waar we mee bezig waren, maar het wordt alleen maar onduidelijker waar het over gaat. We hebben een uitgangspunt vastgesteld, een paar jaar geleden. Dat komt neer op 2040 energieneutraal in Aalsmeer en de gemeentelijke gebouwen in 2030. Dan wordt daar een visie over opgesteld. Met groot gemak zegt de wethouder, daar kunnen we het best nog eens over hebben, over dat uitgangspunt. Dat is het fundament onder het hele verhaal. Dan zegt de wethouder, dat kan zomaar weer even besproken worden. Dan denk ik van, wat is dan de serieusheid van het verhaal wat gemaakt is? Daar twijfel ik dan ernstig aan. De andere kant, kom ik ook in een enorm dilemma als GroenLinks, want wat voor signaal geef je af als je een warmtevisie hebt geënt op 2040 en we gaan met elkaar zeggen, die stellen we maar niet vast. Keuren we hem af. Dat zou ik ook verschrikkelijk vinden. Ik ervaar op dit moment een enorm dilemma. Daar laat ik het even bij voor deze termijn.

De voorzitter: De VVD, mevrouw Vleghaar.

Mevrouw Vleghaar: Dank u wel, voorzitter. Wij zien de visie dat hij nog niet af is. We kunnen hem ook echt niet vaststellen, ook al wordt de motie aangenomen. Want dat spreekt gewoon elkaar tegen. Dan hadden we misschien een amendement in moeten dienen, maar dat is nu gewoon te laat. We kunnen niet anders. Hier wil ik het bij laten.

De voorzitter: Absoluut Aalsmeer, mevrouw Keessen.

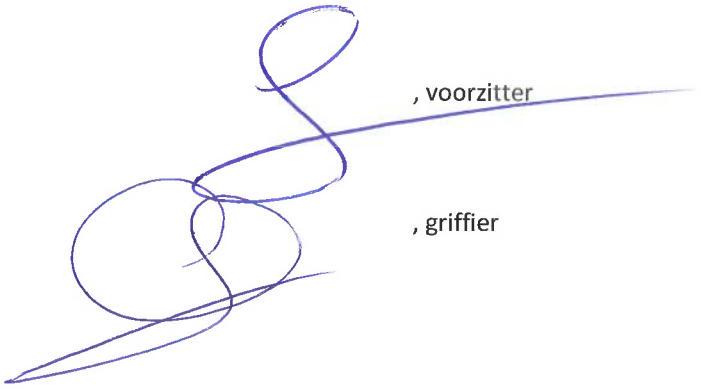
Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Ik wil nog wel eventjes ingaan op de opmerking c.q. vraag van de heer Buisma in de eerste termijn. Hij had het over 2040 en dat is dan ... Dat het raar is als je dan op een besluit terugkomt. Uiteindelijk is het een besluit genomen hier in Aalsmeer. Landelijk is het gewoon 2050. We maken er niets raars van. Voortschrijdend inzicht kan maken dat je ergens anders over denkt. Dan eventjes, het is een knipoog naar de VVD, het woord flikkerpolitiek erbij te halen. Zo zien wij het helemaal niet. Wij vinden het juist heel sterk als je door voortschrijdend inzicht op een besluit terugkomt. Dan haalde de portefeuillehouder de huidige situatie in Rusland aan. Buiten het feit dat dat ver van ons bed is, onderschrijft dat wel de noodzaak ervoor te zorgen als gemeente dat de capaciteit goed is. Want de vraag naar stroom wordt enorm. Als er inderdaad geen gas meer is, dan wordt de vraag naar stroom enorm. Dan moet de capaciteit, het net, die vraag wel aan kunnen. We hebben al duidelijk aangegeven hoe we over de visie denken. Hij is inderdaad niet compleet. Een hoofdstuk er nu aan toevoegen, gewoon opnieuw. In die zin gaan wij ook niet mee in de motie van GroenLinks. Dank u wel.

De voorzitter: Het CDA, mevrouw Harte.

		Mevrouw Harte-Fokker: Dank u wel, voorzitter. Het CDA staat nog steeds op het standpunt dat wij achter de warmtevisie staan. Alleen zouden we graag een schorsing willen om even met elkaar te overleggen over de moties. Dank u wel. De voorzitter: Dan sluiten daar zo de tweede termijn even mee af. Maar tot slot de PvdA, de heer Buisma. De heer Buisma: Ik vrees dat de Partij van de Arbeid iets meer woorden even nodig heeft. Kijk, dit voorstel wat nu voorligt, die warmtevisie, daar ontstaat nu een soort ruis op. Dat is jammer. Even naar de AA toe. Dat je je bedenkt als club, en dat je je bedenkt als club als VVD, dat kan. Dat heb ik niet bedoeld als dat een soort verwijtende opmerking is. Mijn verbazing zat er meer in dat wij, als wij het over verduurzaming van Aalsmeer hebben, of eigenlijk gewoon van het hele land, maar laten we het even op Aalsmeer houden, dan heb je een aantal methodes. De Partij van de Arbeid zou er voorstander van zijn om de wortel en de stokmethode te hanteren. Dat je probeert te verleiden en aanpakt. Dat verleiden houdt in dat je als college een voorstel neerlegt wat verleidt en waar in ieder geval een meerderheid van deze raad akkoord mee gaat. Waar het er nu heel sterk naar uitziet, dat die meerderheid er niet is. Daar is iedereen slachtoffer al van, maar vooral Aalsmeer. Want laten we heel eerlijk zijn, dan hebben we in vier jaar niets maar dan ook niets op duurzaamheidsgebied bereikt. De voorzitter: Wij schorsen de vergadering. Mevrouw Harte, hoe lang denkt u nodig te hebben? Gewoon even een paar minuten? Wij schorsen de vergadering voor een paar minuten, 5 max. *Schorsing* De voorzitter: Wij heropenen de vergadering om 00.12 uur. We hebben een schorsing gehad. Volgens mij kunnen wij inmiddels overgaan tot stemming over het voorstel, waarna eventueel de moties behandeld worden. Ik pak even het agendapunt erbij. Vaststellen warmtevisie Aalsmeer 2021. Wie is er voor dit voorstel? Zeker, er is alle ruimte ook nog voor een stemverklaring. De heer Fransen. Ogenblik. De heer Fransen: Dank u wel. Een stemverklaring. Wij voelen een onmogelijkheid om tegen de warmtevisie te stemmen, omdat het inhoudelijk helemaal goed is. Normaal, als iemand een proefwerk maakt en het is heel goed, maar niet af, zeg je, maak het af. Maar op het moment dat wij die positie, zoals ik nu calculeer, kijk, als wij tegen stemmen, dan wordt de warmtevisie afgestemd. Dat wil ik ook niet op mijn geweten hebben. De voorzitter: Andere stemverklaringen? Neen. Dan gaan we nogmaals over tot ... Sorry. Excuus. De heer Buisma. De heer Buisma: Eigenlijk het verhaal van GroenLinks, maar dan andersom geredeneerd. De conclusie van de Partij van de Arbeid is nu dat het stuk nog niet voldragen is en nog niet rijp voor besluitvorming. Door als Partij van de Arbeid tegen te stemmen, staken de stemmen. De voorzitter: Dat zegt ook wat over de uitslag van de stemming alvast. Misschien kunt u nog eenmaal uw hand opsteken. Wie is er voor dit voorstel? CDA, D66, GroenLinks. Dat maakt elf. PvdA, AA en VVD tegen. Maakt ook elf. Daarmee staken de stemmen en wordt het voorstel verdaagd naar 10 maart.
Rb-9		**Vervangen tijdelijke lokalen Jozefschool** Niet behandeld.
Rb-11		**Vaststellen MRA Verstedelijkingsconcept versie 3**

		Niet behandeld.
Rb-13		**Vragenkwartier** Niet behandeld.
Rb-14		**Sluiting** De voorzitter: Daarmee is tevens de vergadering voor vanavond geschorst en pakken wij hem dinsdagavond 1 februari om 20.00 uur hier weer op. Ik kan u niet verstaan vanaf hier. Er wordt een opmerking gemaakt vanuit ... Nee, want er is niet besloten over het voorstel. Worden de moties ook niet behandeld. Ik wil u bedanken voor deze avond en al het geduld dat u naar elkaar betracht heeft. U heeft het voortreffelijk gedaan vanavond zo. Zo vlak voor het einde van deze raadsperiode komt er nog een extra vergadering bij. U heeft er veel zin in. Ik zie ernaar uit. Ik tref u dinsdagavond hier weer om 20.00 uur. Wel thuis.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 10 maart 2022.



, voorzitter

, griffier

Gemeente Aalsmeer

BESLUITENLIJST RAADSVERGADERING
D.D. 27 JANUARI 2022

Aanwezig:
Voorzitter: de heer G.E. Oude Kotte
Griffier : de heer O. van Kolck
Leden:
CDA : de dames A.M. Harte-Fokker, T. van der Meer en M. van Diemen-Kreeft en de heren M.P. Buskermolen, P.H.J.M. van Soelen, T.F.M. Verlaan, D. van Willegen en G.J.H. Winkels
VVD : de dames N. Hauet en M. Vleghaar en de heren E.P. Abbenhues, J.G.E. Bouwmeester, J.J. van Leeuwen, D.G. van der Zwaag
Absoluut Alsmeer: de dames C. van Hilst-Dekker, G. Holtrop en J. Keessen en de heer D. Kuin
D66 : de heer W. Kikkert
GroenLinks : mevrouw P. Lakerveld en de heer R.P. Fransen
PvdA : de heer J.H. Buisma

Portefeuillehouders: mevrouw W.B. Scheltema en de heren G.E. Oude Kotte en L.B. Kabout

Afwezig: de heer R. Martijn

Voorafgaand aan de raadsvergadering is stilgestaan bij het overlijden van oud-wethouder en raadslid de heer N. Borgman

Agenda punt	Onderwerp	Besluit:
R-1	1.Opening door de plaatsvervangend voorzitter, de heer R.P. Fransen	Portefeuillehouder de heer R.K. van Rijn is afwezig.

	2.Vaststelling van de agenda	De raad heeft een aanvullende agenda ontvangen met verzoek tot toevoeging van het voorstel Wijzigingsverordening gemeentelijke ereblijken. De agendapunten van de portefeuille van de burgemeester (R-10 Wijzigingsverordening APV en R-12 Wijzigingsverordening ereblijken) worden direct na agendapunt R-2 behandeld. Daarna neemt de burgemeester het voorzitterschap van deze vergadering weer over. Met inachtneming van deze wijzigingen wordt de agenda vastgesteld.
	3.Vaststelling van het verslag van de raadsvergadering van 2 en 9 december 2021	1.3.Beide verslagen zijn conform vastgesteld.
	4.Vaststelling van de Lijst Ingekomen Stukken	1.4.mevrouw Keessen (Absoluut Aalsmeer) verzoekt voor een eerstvolgende commissievergadering de volgende onderwerpen behandelen: De brief van de Stichting Werkgroep Fort Kudelstaart inzake onderhoud haven Fort Kudelstaart en van de raad ter kennisname stukken Jaarplan planmatig onderhoud 2022. De voorzitter geeft aan dat dit verzoek doorgegeven kan worden aan de agendacommissie. De Lijst ingekomen stukken is conform vastgesteld.
	5.Bekrachtiging geheimhouding	1.5.Er zijn geen separate voorstellen voor bekrachtiging geheimhouding ingediend.
	6.Mededelingen vanuit het college	1.6.Er zijn geen mededelingen vanuit het college.
	BEHANDELSTUKKEN	

<table>
<tr>
<td>R-2</td>
<td>Uitvoering motie van 11 november 2021 ‘Eenmalige belastingkorting voor huishoudens in 2022’

Besluit:
1. in te stemmen met het voorstel tot uitvoering van de motie ""Eenmalige belasting-korting voor huishoudens in 2022".
2. de kosten voor de eenmalige belastingkorting van circa € 1.320.00 en circa € 10.000 aan uitvoeringskosten te dekken uit de algemene reserve en dit te verwerken in de 1e bestuursrapportage 2022;
3. de 1e wijziging op de Verordening afvalstoffenheffing 2022 vast te stellen.</td>
<td>Voorstel unaniem aangenomen</td>
</tr>
<tr>
<td>R-10</td>
<td>Wijziging Algemene Plaatselijke Verordening (APV) gemeente Aalsmeer

Besluit:
1. De voorgestelde wijzigingen van de Algemene plaatselijke verordening van de gemeente Aalsmeer conform bijgevoegd wijzigingsbesluit (Z21-055454) vast te stellen:
a: aanpassing Drank- en Horecawet naar Alcoholwet
b: toevoegen verbod kenbare uitingen verboden organisaties
c: toevoegen proeverijen in slijterijen
d: verhogen van de handhaafbaarheid van het lachgasverbod
e: toevoegen bevoegdheid veiligheidsrisicogebied
f: verhogen toepasbaarheid woonoverlast
2. De voorgestelde aanpassing van de artikelsgewijze APV toelichting vast te stellen
<table>
<tr><th>A/M</th><th>Amendementen</th><th>Fractie en aantallen</th></tr>
<tr><td>A22-04</td><td>Amendement Algemene Plaatselijke Verordening (ingediend door GL en D66)</td><td>Verworpen
Voor: 8 (PvdA/GL/D66/Absoluut Aalsmeer)
Tegen: 14 (CDA/VVD)</td></tr>
</table>
</td>
<td>Voorstel aangenomen
Voor : 14 (CDA/VVD)
Tegen: 8 (PvdA/GL/D66/Absoluut Aalsmeer)</td>
</tr>
<tr>
<td>R-12</td>
<td>Wijzigingsverordening Verordening Gemeentelijke Ereblijken Aalsmeer 2022

Besluit:
de Wijzigingsverordening Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2022 vast te stellen.</td>
<td>Voorstel unaniem aangenomen</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td>R-3</td>
<td>Coronagerelateerde uitgaven 2022

Voorgestelde besluit:
de coronagerelateerde uitgaven 2022 te dekken middels een onttrekking uit de algemene reserve waarbij deze onttrekking voor 2020-2021 en 2022 tezamen wordt gemaximeerd op € 2.000.000,00.

<table>
<tr><th>A/M</th><th>Amendementen</th><th>Fractie en aantallen</th></tr>
<tr><td>A22-01</td><td>Amendement Extra dotatie Corona Noodfonds (ingediend door VVD/CDA/Absoluut Aalsmeer/D66/GL/ PvdA)</td><td>Unaniem aangenomen</td></tr>
</table>
</td>
<td>Het geamendeerde voorstel is unaniem aangenomen</td>
</tr>
<tr>
<td>R-4</td>
<td>Verordening op de gemeentelijke adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit

Besluit:
de Verordening op de gemeentelijke adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit gemeente Aalsmeer vast te stellen</td>
<td>De heer Kuin (Absoluut Aalsmeer) neemt niet deel aan de beraadslagingen en stemming

Voorstel aangenomen:
Voor: 18 (CDA/VVD/GL/D66/PvdA)
Tegen: 3 (Absoluut Aalsmeer)</td>
</tr>
<tr>
<td>R-5</td>
<td>Herbenoeming van een lid van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit

Besluit:
de heer Jeroen Hooyschuur te herbenoemen voor een tweede termijn van drie jaar als lid van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, ingaande per 1 januari 2022.</td>
<td>De heer Kuin (Absoluut Aalsmeer) neemt niet deel aan de stemming

De stemcommissie bestaat uit de dames Vleghaar, Harte en Lakerveld.
Er zijn 21 geldige stemmen uitgebracht waarvan 20 voor en 1 tegen.
Voorstel is aangenomen.</td>
</tr>
<tr>
<td>R-6</td>
<td>Vaststellen startnotitie Hoofdweg-Zuid

Voorgestelde besluit:
1.De Nota van Beantwoording concept Startnotitie Hoofdweg Zuid vast te stellen;
2.De Startnotitie Hoofdweg Zuid vast te stellen.</td>
<td>De heer Verlaan neemt niet deel aan de beraadslagingen en stemming.

Het geamendeerde voorstel is aangenomen:
Voor: 13 (CDA/VVD)
Tegen: 8 (Absoluut Aalsmeer/GL/D66/</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td></td>
<td>
<table>
<tr><th>A/M</th><th>Amendementen/Motie</th><th>Fractie en aantallen</th></tr>
<tr><td>A22-03</td><td>Amendement invulling plan na schrappen supermarkt in startnotitie Hoofdweg Zuid (ingediend door D66/PvdA/ GL/Absoluut Aalsmeer)</td><td>Verworpen
Voor: 8 (D66/PvdA/GL/Absoluut Aalsmeer)
Tegen: 13 (CDA/VVD)</td></tr>
<tr><td>A22-02</td><td>Amendement Supermarkt Hoofdweg-Zuid (ingediend door CDA en VVD)</td><td>Aangenomen
Voor: 13 (CDA/VVD)
Tegen: 8 (D66//PvdA/GL/Absoluut Aalsmeer)</td></tr>
<tr><td>M22-01</td><td>Motie Nieuwe poging 2e supermarkt Kudelstaart (ingediend door D66/PvdA/ GL/Absoluut Aalsmeer)</td><td>Unaniem aangenomen</td></tr>
<tr><td>M22-02</td><td>Motie Second Opinion Ontsluiting Hoofdweg Zuid (ingediend door D66/Absoluut Aalsmeer/PvdA/ GL)</td><td>Verworpen
Voor: 8 (D66/PvdA/GL/Absoluut Aalsmeer)
Tegen: 13 (CDA/VVD)</td></tr>
</table>
</td>
<td>PvdA)</td>
</tr>
<tr>
<td>R-7</td>
<td>
Vaststellen mobiliteitsagenda Aalsmeer 2021

Besluit:
1.De Nota van Beantwoording Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer vast te stellen;
2.De Mobiliteitsagenda Aalsmeer vast te stellen.
<table>
<tr><th>A/M</th><th>Amendementen/Motie</th><th>Fractie en aantallen</th></tr>
<tr><td>M22-03</td><td>Motie max 30 km/h (ingediend door GL)</td><td>Verworpen
Voor: 6 (Absoluut Aalsmeer/GL)
Tegen: 16 (CDA/VVD/D66/PvdA)</td></tr>
<tr><td>M22-04</td><td>Motie langzaam verkeer voor snelverkeer (ingediend door GL)</td><td>Verworpen
Voor: 2 (GL)
Tegen: 20 (CDA/VVD/AA/D66/PvdA</td></tr>
</table>
</td>
<td>Voorstel unaniem aangenomen

<u>Toezegging:</u>
De portefeuillehouder zegt toe dat er in gesprek wordt gegaan met de provincie over tijdelijke bebording.</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td>R-8</td>
<td>Vaststellen Warmtevisie Aalsmeer 2021

Besluit:
de warmtevisie Aalsmeer en de bijbehorende nota van beantwoording en wijzigingen vast te stellen.

<table>
<tr><th>A/M</th><th>Amendementen/Motie</th><th>Fractie en aantallen</th></tr>
<tr><td>M22-05</td><td>MOTIE Heroverweging duurzaamheidsbeleid (ingediend door VVD en AA)</td><td>Aangenomen/Verworpen/Ingetrokken
Unaniem :
Voor :
Tegen :</td></tr>
<tr><td>M22-06</td><td>Motie Warmtevisie niet af (ingediend door GL)</td><td>Aangenomen/Verworpen/Ingetrokken
Unaniem :
Voor :
Tegen :</td></tr>
</table>
</td>
<td>Na stemming staken de stemmen.
Voor: 11 (CDA/D66/GL)
Tegen: 11 (Absoluut Aalsmeer/VVD/PvdA)

Het voorstel wordt opnieuw geagendeerd in de raad van 10 maart a.s.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>De voorzitter schorst de vergadering om 0.15 uur tot dinsdag 1 februari 2022 om 20.00 uur, in het raadhuis van Aalsmeer</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Heropening van de vergadering door de voorzitter de heer G.E. Oude Kotte

Afwezig: de dames T. van der Meer (CDA) en C. van Hilst-Dekker (Absoluut Aalsmeer), en de heren W. Kikkert (D66), E. P. Abbenhues (VVD) en R. Martijn.</td>
<td>De portefeuillehouders mevrouw W.B. Scheltema en de heer R.K. van Rijn zijn afwezig.</td>
</tr>
<tr>
<td>R-9</td>
<td>Vervangen tijdelijke lokalen Jozefschool

Besluit:
1. Een krediet van € 2,4 miljoen beschikbaar te stellen voor de vervanging van de tijdelijke lokalen voor permanente huisvesting aan de hoofdlocatie van de Jozefschool.
2. Het in het investeringsplan opgenomen krediet van € 2,1 miljoen te verhogen met € 300.000 (inclusief btw).
3. De begroting van 2022 aan te passen, alsmede de kapitaallasten te verhogen per 2024 ten laste van de stelpost kapitaallasten economisch nut.</td>
<td>Voorstel unaniem aangenomen</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td>R-11</td>
<td>Vaststellen Verstedelijkingsconcept versie 3

Besluit:
in te stemmen met de Raadsbrief “Onderschrijven MRA Verstedelijkingsconcept Versie 3”.

<table>
<tr><th>A/M</th><th>Amendementen/Motie</th><th>Fractie en aantallen</th></tr>
<tr><td>A22-06</td><td>Amendement niet instemmen Verstedelijkingsconcept (GL)</td><td>Verworpen
Voor: 5 (Absoluut Aalsmeer/GL)
Tegen: 13 (CDA/VVD/PvdA)</td></tr>
</table>
</td>
<td>Voorstel aangenomen:
Voor: 13 (CDA/VVD/PvdA)
Tegen: 5 (Absoluut Aalsmeer/GL)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Motie Vreemd aan de Orde van de dag

<table>
<tr><th>A/M</th><th>Amendementen/Motie</th><th>Fractie en aantallen</th></tr>
<tr><td>M22-07</td><td>Motie afkeuring over het handelen van het college van B&W bij de bespreking van de Warmtevisie Aalsmeer 2021 in de raadsvergadering van 27 januari 2022</td><td>Verworpen
Voor:5 (GL/Absoluut Aalsmeer)
Tegen: 13 (CDA/VVD/PvdA)</td></tr>
</table>
</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Vragenkwartier
Er zijn vragen ingediend door de CDA fractie voor het vragenkwartier inzake de babbelbankjes:
a. 1. Klopt het dat er nog steeds geen bankjes zijn aangeschaft en waar is het wachten op?
b. 2. Is er al bekend wat voor bankjes er gaan komen en wat zo'n bankje gaat kosten?
c. 3. Inmiddels zijn we bijna 1.5 jaar verder na de motie. Kan de wethouder aangeven op welke termijn wij de eerste babbelbank kunnen verwachten.</td>
<td>Mevrouw Van Diemen (CDA) geeft aan de vragen te willen aanhouden tot een volgende vergadering vanwege de afwezigheid van de portefeuillehouder.
De voorzitter deelt mee dat de eerstvolgende mogelijkheid de commissievergadering van 15 februari 2022 is.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Sluiting</td>
<td>De voorzitter sluit de vergadering op 1 februari 2022 om 21.00 uur.</td>
</tr>
</table>

Gemeente Aalsmeer

Uitnodiging voor het bijwonen van de Raadsvergadering op donderdag 27 januari 2022, in de burgerzaal van het raadhuis van Aalsmeer. Aanvang: 20.00 uur.

DE VOORZITTER VAN DE RAAD,

mr. G.E. Oude Kotte

RAAD		
Burgerzaal		
Tijd	**Agenda punt**	**Onderwerp**
20.00	R-1.	**1. Opening door de voorzitter, de heer G.E. Oude Kotte** **Raadsgriffier: de heer O. van Kolck** **2. Vaststelling van de agenda** **3. Vaststelling van het verslag van de raadsvergaderingen van 2 en 9 december 2021** **4. Vaststelling van de lijst ingekomen stukken** **5. Bekrachtigen geheimhouding** **6. Mededelingen van het college**
		BEHANDELSTUKKEN
20.05	R-2	**Uitvoering motie van 11 november 2021 'Eenmalige belastingkorting voor huishoudens in 2022'** Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte **Spreekvolgorde: CDA - VVD - Absoluut Aalsmeer –PvdA - D66 – GL - RM** *Doel van dit voorstel is om een juiste juridische en maatschappelijke uitvoering te geven aam de motie van 11 november 2021 'Eenmalige belastingkorting voor huishoudens in 2022'.*
20.15	R-3	**Coronagerelateerde uitgaven 2022** Portefeuillehouder: W.B. Alink-Scheltema **Spreekvolgorde: VVD - Absoluut Aalsmeer – CDA – PvdA - D66 – GL - RM** *Doel van dit voorstel is om bedrijven en maatschappelijke organisaties die in 2022 financieel nadeel ondervinden van Corona te ondersteunen. Daarvoor wordt voorgesteld het restant van het door de raad ingestelde Corona noodfonds over te hevelen naar 2022.*
20.25	R-4	**Verordening op de gemeentelijke adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit** Portefeuillehouders: W.B. Alink-Scheltema en L.B. Kabout **Spreekvolgorde: Absoluut Aalsmeer – CDA – PvdA - D66 – GL – RM - VVD** Uit de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari 2022. *Doel van dit voorstel is om een integrale adviescommissie voor Ruimtelijke Kwaliteit en erfgoed in het leven te roepen conform de doelstellingen van de Omgevingswet*
20.40	R-5	**Herbenoeming van een lid van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit** Portefeuillehouders: W.B. Alink-Scheltema en L.B. Kabout **Spreekvolgorde: Absoluut Aalsmeer – CDA – PvdA - D66 – GL – RM - VVD** *Doel van dit voorstel is om de taken van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit te*

		borgen en commissielid dhr. Hooyschuur (restauratiearchitect) te herbenoemen voor een tweede termijn van drie jaar.
20.50	R-6	**Vaststellen startnotitie Hoofdweg-Zuid** Portefeuillehouder: L.B. Kabout **Spreekvolgorde: CDA – PvdA - D66 – GL – RM – VVD - Absoluut Aalsmeer** Uit de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari 2022. *Het doel van de startnotitie Hoofdweg-Zuid is het opstarten van de planologisch-juridische procedure waarbij woningbouw in combinatie met een supermarkt mogelijk wordt gemaakt op de tuinbouwgronden tussen Hoofdweg, Schoutweg, Romeijnstraat en Clantstraat in Kudelstaart. Na vaststelling vormt de startnotitie onder andere de basis voor wijziging van het bestemmingsplan.*
21.35	R-7	**Vaststellen mobiliteitsagenda Aalsmeer 2021** Portefeuillehouder: R.K. van Rijn **Spreekvolgorde: PvdA - D66 – GL – RM – VVD – Absoluut Aalsmeer - CDA** Uit de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari 2022. *Het doel van dit voorstel is om Aalsmeer duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden voor iedereen voor nu en in de nabije toekomst. De mobiliteitsagenda is tevens bedoeld als bouwsteen voor de in de volgende collegeperiode op te stellen Omgevingsvisie Aalsmeer.*
22.05	R-8	**Vaststellen Warmtevisie Aalsmeer 2021** Portefeuillehouder: W.B. Alink-Scheltema **Spreekvolgorde: D66 – GL – RM – VVD – Absoluut Aalsmeer – CDA - PvdA** Uit de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari 2022. *Het doel van dit voorstel is om de transitie naar een fossielonafhankelijke gemeente in gang te zetten. De warmtevisie geeft richting aan de wijze waarop de gemeente Aalsmeer toewerkt naar een duurzame warmtevoorziening van de gebouwde omgeving.*
22.35	R-9	**Vervangen tijdelijke lokalen Jozefschool** Portefeuillehouder: L.B. Kabout **Spreekvolgorde: Absoluut Aalsmeer - PvdA - D66 – GL – RM – VVD - CDA** Uit de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari 2022. *Het doel is het beschikbaar stellen van een krediet om de tijdelijke lokalen van de Jozefschool in de Kloostertuin te vervangen door permanente huisvesting aan de hoofdlocatie van de Jozefschool.*
22.55	R-10	**Wijziging Algemene Plaatselijke Verordening (APV) gemeente Aalsmeer** Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte **Spreekvolgorde: D66 – PvdA - GL – RM – VVD – CDA - Absoluut Aalsmeer** Uit de Commissie Maatschappij en Bestuur van 13 januari 2022. *Naast de jaarlijkse actualisering heeft dit voorstel tot doel het mogelijk te maken om een veiligheidsrisicogebied aan te wijzen en om de bevoegdheid om proeverijen toe te staan in de APV op te nemen.*
23.20	R-11	**Vaststellen Verstedelijkingsconcept versie 3** Portefeuillehouder: R.K. van Rijn **Spreekvolgorde: GL – PvdA - D66 – RM – VVD – Absoluut Aalsmeer - CDA** Uit de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari 2022. *Het doel van dit voorstel is om de gezamenlijke koers voor ruimtelijke ontwikkeling van de MRA en het Rijk, uitgewerkt in het Verstedelijkingsconcept versie 3, grotendeels te onderschrijven.*
23.35	R-12	**Vragenkwartier**

SLUITING

Gemeente Aalsmeer

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN DE RAAD VAN DE GEMEENTE AALSMEER
d.d. 2 december 2021

Aanwezigen:

Voorzitter: G.E. Oude Kotte
Griffier: O. van Kolck

Fractie AA
De dames C. van Hilst-Dekker, G. Holtrop en J. Keessen en de heer D. Kuin

Fractie CDA
De dames A.M. Harte-Fokker en T. van der Meer en de heren M.P. Buskermolen, P.H.J.M. van Soelen, T.F.M. Verlaan, D. van Willegen en G.J.H. Winkels

Fractie D66
De heer W. Kikkert

Fractie GroenLinks
Mevrouw P. Lakerveld en de heer R.P. Fransen

Fractie PvdA
De heer J.H. Buisma

Fractie VVD
De dames N. Hauet en M. Vleghaar en de heren E.P. Abbenhues, J.G.E. Bouwmeester, J.J. van Leeuwen en D.G. van der Zwaag

Raadslid Martijn
De heer R. Martijn

Afwezig: Mevrouw M. van Diemen-Kreeft (CDA)

Raad (besluitvormend)

Agendapunt		**Onderwerp**
Rb-1	**1.**	**Opening door de voorzitter de heer G.E. Oude Kotte** De voorzitter: Allemaal van harte welkom. Wij openen de raadsvergadering van 2 december 2021, de een na laatste van dit jaar. Eerst maar even wat huishoudelijke mededelingen: een afmelding van Marlon van Diemen. Dat was ook de enige huishoudelijke mededeling. Iedereen ook thuis van harte welkom, hopelijk alles goed te volgen zo.
	2.	**Vaststelling van de agenda** De voorzitter: We hebben een aardige agenda voor deze avond, dus laten we proberen zo structureel en constructief mogelijk doorheen te gaan. Kan de agenda zo worden vastgesteld? Bij deze.

	3.	**Vaststelling van het verslag van de besluitvormende raad van 28 oktober 2021** De voorzitter: Dan liggen er twee verslagen voor van de openbare en besloten raadsvergadering van 28 oktober. Daar zijn geen amenderingen op geweest, dus ik neem aan dat deze akkoord zijn? Bij deze.
	4.	**Vaststelling van de Lijst ingekomen Stukken** De voorzitter: Dan de Lijst Ingekomen Stukken. Ik begreep dat daar wellicht vanuit mevrouw Holtrop een vraag over was. Aan u het woord. Mevrouw Holtrop: Dank u wel voorzitter. Ook graag even onder uw aandacht brengen dat er een aantal ingekomen stukken pas op het allerlaatste moment zijn gepubliceerd. En dat de agendapunten onder beleidsregels jeugdhulp en de gladheidsbestrijding, ook pas vandaag na 12 uur zijn gepubliceerd. Voor de meesten van ons geeft dat dus de reden dat wij daar geen tijd voor hebben om deze stukken nog op een redelijke manier van tevoren voor deze vergadering door te kunnen nemen. In ieder geval deze raad ter kennisname stukken graag naar de volgende raadsvergadering doorschuiven, zodat we nog de tijd hebben om deze stukken wel door te kunnen nemen en daar eventueel nog desgewenst op te reageren. Dank u wel. De voorzitter: Is het misschien een tussenoplossing door te zeggen: tot aan de agendacommissie is er zeker de gelegenheid om ze te agenderen? Mocht het dan nog niet zo zijn, laten we even met elkaar overleg hebben dat we daar sowieso ruimte voor inrekenen richting de volgende raadsvergadering. Is dat een idee? Ik zie ook dat we hoog bezoek hebben, mevrouw Holtrop. Mevrouw Holtrop: Ik durf niks meer te zeggen, dat snapt u wel. De voorzitter: Even voor de kijkers thuis: momenteel hebben wij hoog bezoek van mijnheer Piet, praatjes piet. En ik denk dat u nog een gast heeft meegenomen hè? Sinterklaas: Zo. De voorzitter: Neemt u allemaal weer plaats hoor. Sinterklaas: Het is mij even wat. Ja, zo … Kaartje. Nou, ik vond het gezang wat matig. Ik hoorde alleen de heer Kuin uit volle borst meezingen, die heeft daar wat ervaring mee. Ja. Goedendag. Zal ik even … Is er iemand die even mijn stok vast kan houden? Judith, zou jij dat willen doen, eventjes een plekje geven? Ja, dank u wel. Zo beste mensen. Voorzitter, burgemeester, Gido. Ja, geachte raadsleden, ik mag Gido zeggen. We hebben elkaar inmiddels al zo dikwijls ontmoet dat we elkaar tutoyeren. Ik kom vandaag inspreken, dat kan toch wel hier tijdens de vergadering? De voorzitter: Zeker Sinterklaas, voor u maken we heel graag een uitzondering. Sinterklaas: Oké dat is goed, ik wil eigenlijk beginnen met een grapje. Het is namelijk zo, ik ben gisteren vreselijk aangesproken door mijn mevrouw Klaas, die … Ik kwam uit het café, ik moet ook zo nu en dan ontspannen. Ik kwam uit het café en ik had er een biertje of 15, 20 op en ik kwam thuis en ze ging me daar toch tekeer. Het was verschrikkelijk. Weet je wat ze gedronken heeft? Koffie. Dus ik weet niet wat u hier vanavond drinkt. Kopje koffie denk ik hè? Kijk daarmee uit, daar word je vreselijk agressief van. Ik wist niet dat ik hier moest inspreken, dat geeft niet. Ik heb me ook niet aangemeld vooraf, want ik kom altijd bij verrassing, zo is dat. En ik was hier natuurlijk toch al. ik dacht: dat is niet nodig, want ik logeer hier al zo'n twee weken beneden in het souterrain, voortreffelijke slaapkamer. Alleen, voor het tweede jaar op rij alweer en dat bevalt mij uitstekend, het is hartstikke leuk. Dus geachte leden van de gemeenteraad, heel fijn dat ik u vandaag in de burgerzaal, in 'ons Praatjeshuis', zoals u het heel chique noemt, het raadhuis mag toespreken. En u ziet: ik heb het dikke Sinterklaasboek bij me, daarin staat natuurlijk allerlei informatie over kleine, maar ook over grote kinderen. Over lieve, maar ook

over stoute jongens en meisjes. Zie je dat, Piet? Ze worden al een beetje zenuwachtig zo te zien. U begrijpt dat ik u eigenlijk allemaal individueel zou willen toespreken, maar dat gaat helaas niet binnen de inspreektijd. Toch voorzitter, dat gaat niet hè? Nee, nee, dan laat ik het ook maar kort houden. Dat zou voor de kiezers en voor de inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart natuurlijk heel erg interessant zijn, vooral zo vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen. Dan weten ze gelijk op wie ze moeten stemmen, Piet. En ook wie stout is geweest en wie lief.

Piet: Knopje indrukken. O ja, ik vind het wel raar dat er Sint Nicolaas … En bij de ander staat er ook wel Piet. O ja, heel goed, bedankt. Ik weet niet wie het gedaan hebt, maar ik voel me alweer vereerd. Sinterklaas, is dat nou wel verstandig? Want u bent niet zo echt heel erg van de politiek, dus ik zou me toch een beetje rustig houden.

Sinterklaas: Nou ja, van de politiek … Ik heb mij … Ik zit natuurlijk veel op het water, Piet, zoals u weet. En nou is me wel één ding opgevallen. Is er iemand trouwens die weet hoe groot het oppervlak is van de gemeente Aalsmeer? Iemand die dat zo bij benadering weet? Dan zal ik u voorzichtig voor fluisteren: ongeveer 3000 vierkante meter. En weet u hoeveel … Hoe groot de Westeinderplassen zijn? Ja, een derde ongeveer. En weet u dat misschien ook in de begroting hoeveel er in de gemeente Aalsmeer omgaat en hoeveel er is gereserveerd voor de Westeinderplassen? Dat was gewoon een nadenkertje tussendoor. Nou ja, afijn. Ik weet natuurlijk vooral veel van de mensen en vooral van de mensen blij maken, dat is natuurlijk wel heel leuk hè? De kinderen blij maken en ook overige, want in deze barre tijden is dat natuurlijk … Een beetje vrolijkheid is op zijn plek. Zeg, geachte gemeenteraad der gemeente Aalsmeer, kan ik samen met mijn pieten, dankzij uw hulp en onvoorwaardelijke steun een fantastisch fijn feest maken van mijn verjaardag. Een waar spektakel, dat heeft u wel gemerkt, we hebben hier al wat festiviteiten mogen vieren. Een groot kinderfeest waar inwoners, groot en klein, enorm van genieten. Ik kan eigenlijk wel stellen dat ik in Aalsmeer toch wel het meest geniet van de twee weken voorafgaand aan mijn verjaardag. Ja, ja Piet, als ik daar zo over nadenk, dan is dat toch echt zo in Aalsmeer. Ach, zo'n uitstapje naar Soestdijk met een mooi Aalsmeerse corsowagen en Gido op de bakfiets. Ja, dat is toch fantastisch. De kinderburgemeester mee, dat is ook wel leuk. Maar eerlijk is eerlijk: het is geen Aalsmeer, dat Soestdijk.

Piet: Nee, maar die Aalsmeerders zijn eigenlijk wel hele erge feestbeesten, Sinterklaas?

Sinterklaas: Ja inderdaad Piet, dat is wel een hele treffende omschrijving. Of het nu gaat om mijn aankomst vanuit Spanje en het vieren van mijn aanstaande verjaardag met de kinderfeesten en een bingo, of om die gezellige feesten in Aalsmeer met artiesten, vuurwerk, verlichte boten, versierde pramen; Aalsmeer is eigenlijk de laatste tijd altijd al in voor een feestje. En u geachte raadsleden, hebben ook deze tijdens deze vreselijke COVID, coronapandemie, de feesten en de noodzakelijke aanpassingen daarvan, waar dat kon ruimhartig ondersteund. En daar ben ik, maar vooral mijn pieten u zeer dankbaar voor, want … Niet alleen wij, want dat kan ik u wel verklappen uit mijn dikke boek. Daar zijn alle Aalsmeerders en Kudelstaarters u dankbaar voor. U heeft met elkaar de afgelopen vier jaar op het mooie Aalsmeer en Kudelstaart gepast en waar dat kon ook nog mooier gemaakt of behoedt voor minder goede zaken. Dus de pieten en ik zijn daarom van mening dat u daarvoor een cadeautje heeft verdiend. En dan moet ik even het grote boek toch proberen om te slaan met mijn wanten aan, want het was koud buiten. Het is me nog wel wat zeg. O ja, nogmaals: namens mezelf en mijn pieten en de rest natuurlijk van mijn gevolg: heel veel dank voor uw enthousiasme en uw steun en ik hoop u volgend jaar halverwege november weer terug te zien. En ik wens u allen met de komende gemeenteraadsverkiezingen veel succes. Hele fijne feestdagen in december en vooral een goed en gezond 2022. Dank u wel. O kijk, daar gaat de cadeautje naar de voorzitter begrijp ik. Ja, de inpakpiet heeft dat natuurlijk prachtig gedaan. En ik laat mij ook gaarne verrassen.

Piet: Dat alle mensen die hier nu aanwezig zijn, daar ook natuurlijk …

Sinterklaas: Krijgen die allemaal …

		Piet: Allemaal een cadeautje. Sinterklaas: Dat ga je niet menen. Piet: Ja, Sinterklaas. Sinterklaas: Ja, maar blijft er dan nog wel wat over voor de kinderen? Piet: Het is toch fantastisch. Sinterklaas: Ja, het is helemaal geweldig. Piet: Maar ze zitten ook wel een beetje met smart op ons te wachten. Sinterklaas: Ja, ik weet van sommigen dat ze niet gegeten hebben voordat ze hier kwamen. Nou, kijk eens. Ja Piet, even kijken dat cadeau. O, dat heb je natuurlijk ook al gezien hè? Ja. Ik hoef daar niet mee te helpen, hoop ik? Piet: Nee, blijf maar lekker staan. Sinterklaas: Ja, dat blijf ik. Nou mensen, mijn verontschuldigingen voor deze onderbreking, maar ik hoop dat het u allemaal smaakt, zal ik maar zeggen. Want het is natuurlijk een hele serieuze aangelegenheid, dat Sinterklaasfeest. Zeker. En om u alvast in de sfeer te laten komen: als ik het huis verlaat, zou ik het graag leuk vinden als u vast een beetje gaat stemmen met de 'Dag Sinterklaasje'. Misschien dat u dat alvast een beetje op kan zoeken op uw telefoon en de melodie ook, dat het allemaal een beetje ergens op lijkt. Ja, want dat stel ik toch altijd wel een beetje op prijs. U zit er nou wel om te lachen mijnheer Van Willegen … Nou ja goed, ik zal er voor de rest geen woorden aan vuil maken. Want Piet is nog helemaal druk bezig. Zijn er nog mensen die vragen hebben of nog een tekening hebben gemaakt voor mij vanavond? Is er iemand die zegt van: 'Ik wil nog wat in mijn schoen, of ik weet nog een mop of een leuk gedicht?' Nee, niemand? Nee? Nou, ik ben bang dat ik op het verkeerde feestje terecht ben gekomen. Ja Piet? Sinterklaas: O ja, dat is goed. O ja, hij heeft hem meegenomen. Maar hij heeft er al één ingeleverd, dus ik weet niet of het dubbelop mag. Het is al jaren zo dat mijnheer Van Rijn inderdaad heel veel wensen heeft, ja. Nou Piet, u gaat als de gesmeerde bliksem. De voorzitter: Sinterklaas, als ik u namens de gehele raad … Sinterklaas: O, ja. De voorzitter: Ik ben u zeer erkentelijk voor het lekkers wat u weer uitdeelt. Dit scheelt ons als gemeente weer een kerstpakket, zo is het ook. Een prachtige samenstelling met een banketletter … Een banketstaaf zie ik hier, met een marsepeinen watertoren en een heerlijke chocoladeletter. Sinterklaas, we zijn u daar zeer erkentelijk voor. En ook eerlijk gezegd: het was ons natuurlijk een groot genoegen u te mogen ontmoeten op Paleis Soestdijk. Het kan niet tippen aan het verblijf dat we u hier kunnen bieden in ons 'Praatjeshuis'. Maar ik vind het wel erg leuk dat u ons cadeau gedaan heeft: een prachtige foto met daarop de corsowagen waarmee we u mochten bezoeken en mochten ontvangen in Soestdijk. En vanzelfsprekend zullen wij u zo meteen uitgeleiden doen, uit volle borst: 'Dag Sinterklaasje'. Ik heb het vanmiddag nog met de kinderen geoefend, dus we komen een heel eind denk ik zo. Nogmaals namens ons allemaal: hartelijk dank. Sinterklaas: Dank u wel even voor de ontvangst Gido, dank u wel. En wij gaan weer snel verder, want het paard staat te trappelen op het bordes om het dak op te gaan. We gaan niet hier het dak op hoor, maar ik wens u een vruchtbare avond zal ik maar zeggen. En wat ik al eerder zei: fijne feestmaand en een gezond 2022. Dank u zeer.

		De voorzitter: Geachte raadsleden, wij pakken de regie weer aan deze kant van de tafel terug. En ook zeer geruststellend om te horen dat iedereen voor uit volle borst 'lieve piet' meezong bij de afscheidswoorden naar Sinterklaas. Mevrouw Holtrop, wij waren nog even verwikkeld in een gesprek over de Lijst Ingekomen Stukken. Ik geef u nog even het woord. Samengevat: prima. Mevrouw Holtrop: Dank u wel.
	5.	**Bekrachtigen geheimhouding** De voorzitter: Dan hebben wij geen stukken waar de geheimhouding van bekrachtigd moet worden.
	6.	**Mededeling van het college** De voorzitter: En ook gelet op deze agenda, zijn er geen mededelingen vanuit het college.
Rb-2		**Vaststelling belastingverordeningen 2022** De voorzitter: Wij gaan eerst stilstaan bij de hamerstukken. Het eerste agendapunt is het vaststellen van de belastingverordeningen voor komend jaar. En daarbij een korte toelichting, want het doel is om alle belastingverordeningen weer in lijn te brengen, in lijn ook met de vastgestelde begroting. Er zit alleen één nuance in: we stellen ook de belastingvordering zo vast en we weten dat er ook een motie Belastingplafond is ingediend, waarbij een eenmalige korting van 96 euro per huishouden zal worden gegeven. Dat wordt middels een begrotingswijziging gedaan. Dat komt in januari op de agenda en daarmee zal deze belastingverordening ook inherent weer worden aangepast. Dus met die nuance kunt u ook met een gerust hart deze belastingverordening vaststellen. Wenst iemand hierover stemming? Heeft iemand een stemverklaring? Dan is die vastgesteld.
Rb-3		**2e Bestuursrapportage 2021** De voorzitter: Gaan naar we agendapunt 3, de tweede bestuursrapportage. In dit voorstel wordt u als raad geïnformeerd over de financiële afwijkingen van het lopende begrotingsjaar en ook voorgelegd om die wijzigingen in lijn te brengen met de begroting van dit jaar. Wenst iemand hierover stemming? Een stemverklaring? Nee? Dan is deze vastgesteld.
Rb-4		**Controleprotocol en Normenkader accountantscontrole jaarrekening 2021 inclusief normenkader** De voorzitter: Agendapunt 4: het vaststellen van het controleprotocol voor de accountantscontrole van de jaarrekening 2021, inclusief het normenkader. Wenst iemand hierover stemming? Stemverklaring? Nee, vastgesteld.
Rb-5		**Toetreden gemeente Weesp tot de Gemeenschappelijke Regeling GGD Amsterdam-Amstelland (Veilig Thuis en Centrum Seksueel Geweld)** De voorzitter: Agendapunt 5 betreft het toetreden van de gemeente Weesp tot de Gemeenschappelijke Regeling GGD Amsterdam-Amstelland, onder andere Veilig Thuis en Centrum voor Seksueel Geweld. En u als raad wordt gevraagd daarmee in te stemmen, met de tijdelijke toetreding van de gemeente Weesp aan deze gemeenschappelijke regeling per 1 januari aanstaande. En gedurende komend jaar fuseert Weesp met Amsterdam en door de tijdelijke toetreding van Weesp is het grondgebied van Weesp het gehele jaar onderdeel van deze samenwerking, wat een wettelijke vereiste is. Wenst iemand hierover stemming? Stemverklaring? Dan is deze aangenomen.

Rb-6		**Aanwijzen accountant boekjaar 2022** De voorzitter: Agendapunt 6: aanwijzen van de accountant voor het komende boekjaar. Wenst iemand hierover stemming? Een stemverklaring? Niemand? Dan is ook deze aangenomen en zijn we aan het einde gekomen van onze hamerstukken.
Rb-7		**Herstelbesluit bestemmingsplan 'Fort Kudelstaart'** De voorzitter: En zijn we bij agendapunt 7, het eerste behandelstuk en dat betreft het herstelbesluit van het bestemmingsplan Fort Kudelstaart. En uit de commissie Ruimte en Economie is het stuk naar voren geschoven … En de heer Kuin, ik ga u even het woord geven. De heer Kuin: Dank u voorzitter. Zou u willen noteren of willen laten noteren dat ik bij dit agendapunt niet meedoe en even naar beneden ga. De voorzitter: Bij deze genoteerd. Het doel van het voorstel is het repareren van een aantal gebreken en het aanbrengen van een aantal verbeteringen in het bestemmingsplan, waardoor er gewaarborgd blijft dat de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam behouden blijven en worden versterkt zoals de provinciale verordening ons dat ook voorschrijft. En wij gaan naar de eerste termijn en de spreekvolgorde geeft ons aan dat GroenLinks mag aftrappen. De heer Fransen, aan u het woord. De heer Fransen: Ja, hij stond nog op Piet, dus dat heb ik even gecorrigeerd. Voorzitter, we hebben in de vorige raadsperiode het visieplan rondom het Fort in Kudelstaart vastgesteld als gemeenteraad. Toen was GroenLinks lid van of onderdeel van PACT, PACT heeft daar als enige partij toen tegen gestemd, tegen die visie. Vervolgens kwamen er bestemmingsplannen en was naar ons idee, de toets die wij moesten doen … Of het bestemmingsplan conform de door de gemeenteraad vastgestelde visie was. En dat was die. Dus dat was de toets die we toen deden. Dus dat was geen toets meer van: zijn we het eens met de ontwikkeling van dit verhaal? Maar dat was de toets: is het bestemmingsplan juist uitgevoerd? We hebben ons toen laten informeren door het college daarover en die heeft gezegd: 'Ja, dit klopt allemaal'. Helaas blijkt dat nu niet te kloppen, dus wij hinken op twee gedachten. Wij hinken op de gedachte van de consistente bestuurslijn die je moet volgen. Dat is de ene kant, aan de andere kant: wat een gedoe, dit plan. Dus daar zitten we een beetje tussen te twijfelen en dat maakt dat wij dus met z'n tweeën vinden dat we aan de ene kant voor zijn en aan de andere kant tegen dit voorstel. En daarom gaan wij ook verdeeld stemmen. De voorzitter: René Martijn. Niet? Dan gaan we naar de VVD, de heer Bouwmeester. De heer Bouwmeester: Dank u voorzitter. Het bestemmingsplan Fort Kudelstaart is op 3 december vorig jaar, dus eigenlijk een jaar geleden, door de raad vastgesteld. Daartegen is beroep aangetekend en het verzoek om voorlopige voorziening bij de Raad van State ingediend. De voorzieningenrechter was daarop van oordeel dat de waarborging van de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam onvoldoende in het bestemmingsplan naar voren kwamen. Het is net ook al gememoreerd. Maar de gemeenteraad heeft, hangende de beroepsprocedure, de mogelijkheid het bestemmingsplan op dat punt nader te motiveren en door middel van een wijzigingsbesluit vast te stellen. Dat wordt dan als onderdeel van de lopende procedure meegenomen in het eindoordeel van de rechter. Het herstelbesluit bestemmingsplan Kudelstaart ligt nu ter besluitvorming voor ons. Als we kijken naar de bijgevoegde stukken, zien we dat de adviseur van de Rijksdienst voor het cultureel erfgoed op basis van de huidige stukken aangeeft dat de kernkwaliteiten voldoende gewaarborgd worden. Wie zijn wij dan om daar een oordeel over te hebben? En ook als VVD zijn we van mening dat er sprake is van een goed herstelbesluit. Het besluit kan dus op onze steun rekenen, wij hopen nu op een snelle positieve uitspraak van de rechter, zodat de ondernemer daadwerkelijk met de uitvoering kan beginnen. Dank u. De voorzitter: Absoluut Aalsmeer, mevrouw Keessen.

		Mevrouw Keessen: Dank u wel voorzitter. Voordat ik mijn betoog houd, moet me toch iets … Ik moet iets zeggen: ik hoor de laatste tijd … Of ik hoor al een tijdje de naam 'Kudelstaart' op een manier uitspreken die volgens mij niet correct is. Mijn broer heeft ooit gezegd dat het te danken is aan Dick Passchier die in de jaren 70 verslag deed van het bloemencorso en dan steevast het corsocomité Kúdelstaart verkeerd uitsprak. Ik heb 23 jaar in Kudelstaart gewoond en de uitspraak was altijd Kudelstáárt, maar dat terzijde. Ik ga verder met mijn betoog. Voorzitter, door middel van een zogenaamd herstelbesluit een aantal gebreken repareren en een aantal verbeteringen in het bestemmingsplan aanbrengen. Wat moet leiden tot een onherroepelijk bestemmingsplan na de uitspraak van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in de bodemprocedure. Tegen beter weten in had ik gehoopt dat onze collega-raadsleden bij het lezen hiervan de oren hadden gespitst, kritische vragen hadden gesteld of op zijn minst zich achter de oren hadden gekrabd. Geheel in lijn der verwachting volgt het CDA haar wethouder. We horen gelukkig net wel van GroenLinks wat kritische geluiden, maar van de andere partijen hadden we dat ook wel verwacht. Met dit raadsvoorstel sorteert het college voor op de nog lopende bodemprocedure. Uitspraak in die procedure zou zomaar kunnen zijn dat het bestemmingsplan vernietigd wordt. Het college hoopt met dit herstelbesluit dat te voorkomen, dus wordt er hersteld op het gebied erfgoed, Stelling van Amsterdam. Conclusie: uw onderbouwing van vorig jaar klopte niet. Er was toen immers ook geen HIA. Maar voorzitter, het is maar de vraag of de rechter dit zal besluiten. Het wordt allemaal mooi voorgesteld … Ik heb het idee dat mijn microfoon het niet helemaal doet, klopt dat? Ik hoor zelf een heel raar geluid. Dank u mijnheer Winkels. De voorzitter: U bent ontzettend goed te verstaan hoor, ook thuis. Mevrouw Keessen: Het wordt allemaal mooi voorgesteld en met zorgvuldig gekozen bewoordingen gepresenteerd, maar in feite komt het erop neer dat de raad op 3 december 2020, exact een jaar geleden, een bestemmingsplan heeft goedgekeurd op basis van onvolledige stukken, missende rapporten en onderzoeken. Met een grote hoeveelheid aan tekst probeert het college zand te strooien in de ogen van de raad en ziedaar: dat lijkt te lukken. Je zou er moe van worden, voorzitter. Er is vast ook iemand die daarop hoopt, als je de antwoorden keer op keer leest, die wij op vragen krijgen. Als we het al antwoorden kunnen noemen. Wij nemen onze controlerende taak zeer serieus, zoals collega Kuin kortgeleden zei, maar het wordt ons niet makkelijk gemaakt. Steevast blijft u voorbijgaan aan de in de samenwerkingsovereenkomst vermelde plichten van het Zeilfort. U geeft daar zonder onderbouwing een eigen draai aan. Nog steeds hebben we geen antwoord op de vraag waar de 160.000 voor is, zoals vermeld in de Burap. Al meerdere keren hebben wij gevraagd om een onderbouwing van dit bedrag, maar ook voor wat betreft de rapporten en de onderzoeken. Wie heeft dat betaald? Geen antwoord. Verkeersbesluiten worden erbij gehaald, optimalisatie van de parkeergarage, waarbij de veiligheid aangaande laadpalen elektrische auto's overigens mist. Aanpassingen aan wegen en deze zijn allemaal niet ter zake doend. En dan nog de door de heer Liefde tijdens de commissievergadering ter sprake gebrachte consoliderende renovatie, die volgens het college is afgerond, maar niet is afgemaakt. Een renovatie die leidt tot nieuwe gebreken die niet meer te onderhouden zijn, of zijn dit bestaande gebreken die nooit goed verholpen zijn? Terloops wordt dan ook nog de MJOP genoemd, nu plotseling in concept. Al meerdere keren hebben wij om inzage gevraagd, maar dit rapport blijft op één of andere manier onbereikbaar voor ons. En vergeet u hierbij niet geacht college, het raadsbesluit van 25 juni 2015, met daarin zeer duidelijke afspraken rondom de financiering van de consoliderende renovatie. Voorzitter, dit herstelbesluit had niet zo opgetuigd hoeven worden, met zo ontzettend veel stukken. In klare taal benoemen waar dit voor is, zodat de raad de conclusie had kunnen trekken dat het raadsvoorstel van dit bestemmingsplan op 3 december 2020 niet volledig was. Een herstelbesluit, omdat de uitspraak van de voorzieningenrechter in het voordeel van de eiser uitviel. Het moge duidelijk zijn voorzitter, dat wij niet akkoord gaan met dit raadsvoorstel. Dank u wel. De voorzitter: Het CDA, de heer Winkels.

		De heer Winkels: Mijnheer de voorzitter, het CDA was voor het bestemmingsplan Fort Kudelstaart en we zijn ook voor dit herstelbesluit ten behoeve van het bestemmingsplan. Voor zo'n plan is het gewoon jammer dat het zo lang moet duren voordat het uitgevoerd kan worden. Wij hopen dan ook met dit herstelplan en alle plannen daarvoor en met de welwillendheid van de ondernemer die het betreft, dat we gauw kunnen beginnen aan de bouw van dit project. Het wordt een parel voor Aalsmeer wat ons betreft. Dank u wel. De voorzitter: De PvdA, de heer Buisma. De heer Buisma: Dank u wel voorzitter. Eigenlijk zou ik deze eerste termijn toch willen gebruiken om een vraag te stellen aan het college, want ik heb er eigenlijk betrekkelijk weinig gehoord. En die vraag is eigenlijk heel simpel: hoe zeker is het college dat met dit herstelbesluit … Het is eigenlijk een technische exercitie, om iets wat onder de bestuursrechter is te corrigeren. Hoe zeker is het college dat zij hiermee alles wat de finale-uitspraak zou kunnen zijn, kan ondervangen? Dus daar graag even een korte reactie van het college hierop. De voorzitter: Tot slot D66, de heer Kikkert. De heer Kikkert: Ja voorzitter, ik ga het nog korter houden. Soms zou ik ook willen dat ik verdeeld kon stemmen, maar dat gaat nou eenmaal niet als je hier met één zetel zit. Maar los daarvan: wij hebben … Wij waren op zich tegen de visie. Ik bedoel, dat heb ik gemeen met GroenLinks. Maar vanuit de democratie de gedachte: de meerderheid besluit uiteindelijk. Daar moet je je bij neerleggen, zijn we meegegaan in het bestemmingsplan en daar staan we eigenlijk nog steeds achter. Nu is het nou eenmaal zo en dat is niet heel ongewoon, dat je besluiten kunt herstellen. De Raad van State biedt ook gewoon die gelegenheid, dat noemen we bestuurlijke lus en dat wordt nu toegepast. Dus met andere woorden: wij zijn akkoord. De voorzitter: Dan is het woord aan de portefeuillehouder in eerste termijn, wethouder Kabout. De heer Kabout: Ja, dank u wel voorzitter. Eigenlijk maar één vraag gehoord en dat was de vraag van de heer Buisma, van hoe zeker het college nu is dat het dat dit goed afloopt bij de rechter. Daar kan ik in het algemeen over zeggen dat we daar vertrouwen in hebben dat dat goed gaat komen. Dank u wel voorzitter. De voorzitter: Ik kijk even of er behoefte is aan een tweede termijn. Dat is niet het geval. En daarmee gaan wij direct over naar stemming. Wie is er voor dit voorstel? GroenLinks, de heer Fransen. D66, PvdA, het CDA, VVD, René Martijn. En daarmee is het voorstel aangenomen.
Rb-8		**Vaststellen Paraplubestemmingsplan Kamerverhuurbedrijf Aalsmeer** De voorzitter: Het Paraplubestemmingsplan Kamerverhuurbedrijven Aalsmeer en het doel van dit bestemmingsplan is de huisvesting van arbeidsmigranten te maximaliseren op 250 bedden en personen per locatie, daar waar kamerverhuurbedrijven zijn toegestaan. En hierdoor zullen grootschalige complexen niet mogelijk zijn, wat beter past binnen het dorpse karakter van onze gemeente en waardoor het uiteindelijk ook beter beheersbaar is. En de spreekvolgorde brengt ons bij René Martijn. Niet, dan gaan we naar de VVD. Wenst niet het woord. De fractie Absoluut Aalsmeer, de heer Kuin. Ik zie dat u inmiddels ook weer plaatsgenomen heeft, dus aan u het woord. De heer Kuin: Ja, dank u wel voorzitter, ik ben weer terug. En op ons verzoek is dit een behandelstuk geworden en ik heb een kleine inbreng voor dit agendapunt. Mijnheer de voorzitter, zoals bij u allen bekend zal zijn, wordt er door de fractie van Absoluut Aalsmeer al enige tijd gevraagd naar een discussie over het huisvesten van arbeidsmigranten. In het verleden is er al enkele malen een ontheffing van het bestemmingsplan verleend voor huisvesting van arbeidsmigranten, waarin het vigerende bestemmingsplan daarin niet voorzag. Ook toen hebben wij gevraagd naar een discussie over het huisvesten van arbeidsmigranten, ook toen hebben we te horen gekregen dat er al een nota lag waarin de problematiek van de huisvesting

		voldoende zou zijn vastgelegd. Hiermee werd en wordt bedoeld: de nota Arbeidsmigranten-huisvesting van 21 december 2018. We zijn inmiddels drie jaar verder en gezien de ontwikkelingen zijn we nog niet aan het einde van deze discussie rondom de arbeidsmigrantenhuisvesting. En ja, wij hebben in de nota van 2018 een aantal spelregels met elkaar vastgesteld. In de nota is bijvoorbeeld te lezen dat er een afstandsgrens is ingevoerd voor bewoning in de wijken en in de linten. En ja, er is op dat moment ook gedacht aan het huisvesten van arbeidsmigranten op bedrijventerreinen. Met name worden bedrijventerrein Hornmeer en Stommeer genoemd. Op pagina 6 van deze nota worden de voorwaarden, de uitzonderingen, de bijzonderheden en de indieningsvereisten uitgebreid genoemd. Ook staat vermeld dat er maximaal vijf procent van het bedrijventerrein aan arbeidsmigrantenhuisvesting wordt toegestaan. Ook in de handreiking huisvesting van arbeidsmigranten, een uitgave van het ministerie van BiZa van augustus 2021, worden geen limitatieve getallen genoemd. Wel kan ik mij herinneren dat er ooit een discussie met de raad is gevoerd over de huisvesting van arbeidsmigranten in Greenpark, op de locatie dicht bij de Aalsmeerderweg. In die discussie is wel eens het getal van 250 genoemd op één locatie. Dat getal werd echter genoemd in relatie tot de afstand naar de bestaande bebouwing van de Aalsmeerderweg en de Machineweg. Navraag bij één van de grotere partijen in het huisvesten van arbeidsmigranten heeft aangegeven dat zij een maximaal aantal van 250 arbeidsmigranten hanteren, om het toch beheersbaar te maken. Echter, dit is vanuit hun perspectief en geen wet van meden en persen. In de handreiking van BiZa is daar niets over terug te vinden, dan blijft de vraag waarom het college met dit voorstel komt. Terugzoekend kom ik dan bij 17 september 2020, waar de raad in beslotenheid een voorbereidingsbesluit heeft genomen met de geldigheidsduur van één jaar, ingaande op 25 september 2020. In het voorbereidingsbesluit staat voor de eerste maal het getal 250 genoemd als maximaal aantal te huisvesten personen. Op pagina 2 van het voorbereidingsbesluit staat ook te lezen dat uitgangspunt in Aalsmeer 250 personen een wenselijke situatie is. Dit wordt verder niet onderbouwd. Bij de kanttekeningen wordt ook aangegeven dat het voorbereidingsbesluit zal leiden tot een gedeeltelijke inperking van bestaande rechten en dat het nieuwe bestemmingsplan zou kunnen leiden tot planschade. Dan is er in de map ter kennisname van 27 mei 2021 een ontwerp Paraplubestemmingsplan Kamerverhuurbedrijf. Als Absoluut Aalsmeer hebben wij gevraagd om dit ontwerpbestemmingsplan in een commissievergadering te behandelen. Hiervoor zouden wij een oplegnotitie hebben moeten maken, dat is niet gebeurd en dat mag ik mezelf aanrekenen. Helaas een gemiste kans. Daarna voorzitter, wordt het goochelen met data's. Een verleende vergunning op de bedoelde locatie Legmeerdijk op 1 april 2020, voor 395 kamers Lakenblekerstraat 64. Volgens de aanvragen waren het 794 bedden voor expats, arbeidsmigranten en jongeren. Een genomen voorbereidingsbesluit zoals eerder vermeld, op 17 september 2020 en op 23 oktober 2020 wordt door de ondernemer een omgevingsvergunning voor afwijkend gebruik ingediend. Op 29 januari 2021 wordt deze geweigerd op basis, u raadt het al, van het door de raad genomen voorbereidingsbesluit. Op 27 mei 2021 wordt de verleende vergunning ingetrokken op basis van het niet starten van de bouwactiviteiten en op 8 juni 2021 wordt de aanvraag buiten behandeling gesteld. Voorzitter, aan alle zijde verliezende partijen. Zowel de aanvrager, als de gemeente, maar ook de gemeenteraad en niet als laatste: de bedrijven die zitten te springen om handen die het werk aankunnen. Wij allen zijn de verliezers en met als resultaat dat het braakliggende terrein aan de Lakenblekerstraat nog steeds onbebouwd zal blijven. Maar er is hoop, dat ook het bestemmingsplan Hornmeer zal een keer vernieuwd moeten worden. En ik kan u nu al aangeven dat wij als eerste zullen zijn die een idee hebben hoe we deze al 50 jaar braakliggende locatie kunnen invullen. Voorzitter, valt er uit dit alles dan nog iets te leren? Zou je denken. Ja, is het antwoord. Wij leren dat de mandatering van de raad aan het college nog eens nader moet worden bekeken. Waar willen wij als raad over gaan en wat laten wij over aan het dagelijks bestuur, het college dus? We leren ook dat de gemeenteraad nog meer de Lijst van Ingekomen Stukken moet bestuderen en dat de griffie de raadsfracties nog meer moeten ondersteunen in haar functioneren. Het is een dure les voorzitter, alles bij elkaar. Maar te accepteren wanneer er nog iets goeds uit voort kan komen. Ik dank u. De voorzitter: U zag net ook mevrouw Keessen de raadszaal verlaten. Zij had dat van tevoren aangekondigd vanwege gezondheidsredenen, dat zij een beperkt deel van de vergadering zou

meemaken. Maakt u zich geen zorgen; niet levensbedreigend en niet corona-gerelateerd. Maar we wensen haar van harte beterschap. We gaan over naar het CDA, mevrouw Harte.

Mevrouw Harte: Dank u wel voorzitter. Het CDA kan zich helemaal vinden in het vaststellen van het Paraplubestemming. Want wij zijn van mening dat er inderdaad huisvesting moet zijn voor de arbeidsmigranten, maar binnen … Dat de grootte gelimiteerd moet zijn, wil de draagkracht van de burgers gewaarborgd blijven. Dank u wel.

De voorzitter: De PvdA, nee. D66. GroenLinks, de heer Fransen.

De heer Fransen: Ja, dank u. Voorzitter, we hebben eerder in deze raad gesproken over arbeidsmigrantenhuisvesting en dan over 600 personen en bedden daarin. Dat vonden we toen met zijn allen veel te groot. Naar mijn gevoel wordt nu geregeld dat we dat vinden, dat is volgens mij waar dit stuk over gaat en dat vinden we een goede zaak dat dat geregeld wordt. Nog wel een opmerking: ik blijf … Ik heb het in de commissie ook gezegd, maar ik blijf het vreemd vinden dat er in het stuk staat dat mensen en bedden op één hoop gegooid wordt. Volgens mij ga je dan uit van één mens per bed, maar volgens mij slapen ze wel eens samen en dat soort dingen. Dat wordt kennelijk … Dat bestaat kennelijk niet in zo'n huisvesting. Maar wat we toch wel erg jammer vinden is dat dit wel kan voor arbeidsmigranten, maar niet voor onze eigen inwoners. En dat vinden wij toch wel echt een omissie waar we met elkaar als raad eens goed naar moeten kijken en ook wat aan moeten doen. Want je zou op deze manier echt heel veel kunnen doen voor bijvoorbeeld jongerenhuisvesting, dus een pleidooi om daar ook eens naar te kijken. Dank u wel.

De voorzitter: Dan gaat het woord naar de portefeuillehouder, wethouder Kabout.

De heer Kabout: Ja, dank u wel voorzitter. Vragen vooral van Absoluut Aalsmeer, de heer Kuin. Eerst had hij het over beleid over vestiging van arbeidsmigranten in het algemeen. Daarvoor kunnen we vanuit college aangeven dat in het eerste kwartaal daar nog een informatief overleg over zal plaatsvinden, over dat onderwerp. Verder heel veel over een specifieke vergunning, wat in ieder geval … Het besluit wat hier voorligt en waar inderdaad in september vorig jaar ook het voorbereidingsbesluit over is genomen in de raad, daar gaat dit nu over. En dat geeft inderdaad een maximum aan. Daarnaast kan natuurlijk in ieder geval wat speelt per geval worden bekeken wat voor regels we willen mogelijk maken. Maar daar bovenop, dit is een Paraplubestemmingsplan dat over de hele gemeente wordt neergelegd. Wordt ook eens het algemeen maximum hiermee aangegeven, dat overal waar dit eventueel zou kunnen, dat in ieder geval deze grens altijd geldt. Dat is eigenlijk de hele bedoeling hiervan en daar wil ik het ook bij laten eigenlijk. Even kijken. En GroenLinks maakte nog een punt over jongerenhuis-vesting, dat herkennen we heel erg. Natuurlijk is het … Jongeren hebben ook grote behoefte aan een woning en als we zien wat er gebouwd wordt voor arbeidsmigranten, wat ook heel nodig is en goed, herkennen wij ook zeker die wens om daar ook aan te kunnen voldoen. Daar zijn we ook mee bezig, daar is hier de vorige keer ook de motie over het proefstation aangenomen. Daar zijn wethouder Van Rijn en ik ook mee bezig, om daar verder mee aan de slag te gaan. Want die behoefte die u schetst, die herkent het college zeker. Tot zover voorzitter.

De voorzitter: Is er behoefte aan een tweede termijn? Een interruptie van de heer Van der Zwaag, aan u het woord.

De heer Van der Zwaag: Dank u voorzitter. Ik luister naar het betoog van de heer Fransen en dat brengt mij op één vraag: waarom GroenLinks vorige keer tegen de net aangehaalde motie over de Linnaeuslaan heeft gestemd. Misschien dat hij daar nog iets over kan zeggen.

De voorzitter: Eigenlijk zouden we dit moeten beschouwen haast als een tweede termijn, maar dat brengt even wat spanning in het debat dames en heren. Dus de heer Fransen, aan u het woord.

		De heer Fransen: Nou, geen spanning, maar vooral blijdschap dat ik mag uitleggen waarom wij vinden wat we vinden, want dat is altijd mooi natuurlijk als daarom gevraagd wordt. Wij waren van mening dat de motie Versnelling Woningbouw ruim voldoende gelegenheid aan het college bood om dit soort initiatieven te nemen. En wij vonden het initiatief om apart zo richting de verkiezingen nog met een motie te komen over het proefstation niet nodig, omdat die motie Versnelling Woningbouw er al was. Dus we vonden in die zin de motie overbodig. De voorzitter: Dan kijk ik nogmaals voor de tweede termijn. Maar we doen toch nog even een rondje. VVD, had u nog een inbreng voor de tweede termijn? Nee, dan gaan wij naar de heer Kuin van Absoluut Aalsmeer. De heer Kuin: Ja, dank u voorzitter. Ik hoor het antwoord van de portefeuillehouder en die zegt dat die 250 slaapplaatsen, noem ik dan maar even … Maar arbeidsmigrantenhuisvestings-plaatsen, dat dat beleid is, dan zou ik hem toch willen vragen wanneer wij als gemeenteraad dat beleid hebben vastgesteld. De voorzitter: Het CDA? Niet. PvdA? Nee. D66? Tot slot GroenLinks wellicht nog? Nee. Dan de portefeuillehouder in de tweede termijn. De heer Kabout: Ja, dank u wel voorzitter. Volgens mij staat het allemaal in het stuk uitgelegd. Er wordt verwezen inderdaad naar wat onderhand voor Greenpark is vastgesteld en er wordt gewoon uitgelegd dat we een algeheel maximum in de hele gemeente hiermee opleggen, conform wat ook toen in het voorbereidingsbesluit hier is besloten. Dat wordt uitgewerkt in dit in dit stuk. De voorzitter: Interruptie van de heer Kuin. De heer Kuin: Ja voorzitter, dank u wel. Ik mag de portefeuillehouder eraan herinneren dat ik volgens mij of dat wij als raad in het Greenparkgebied nooit een beleidsstuk hebben vastgesteld over het aantal te huisvesten arbeidsmigranten per locatie. En als de wethouder refereert aan een voorbereidingsbesluit wat wij als raad hebben genomen, daar is voor de eerste keer daar het getal 250 genoemd. Dat is geen beleid, dat is een voorbereidingsbesluit. Volgens mij is er inhoudelijk … En dat is de reden waarom wij er al een hele tijd om gevraagd hebben, laten we de discussie voeren over maximaal hoeveel arbeidsmigranten we ergens willen huisvesten. Want een locatie in Greenpark bij de Aalsmeerderweg of bij de Machineweg is een hele andere locatie als de Lakenblekerstraat nummer 64, uit mijn hoofd gezegd. En het beleid hebben wij nooit vastgesteld. De voorzitter: De wethouder. De heer Kabout: Nogmaals: het gaat hier om een algeheel maximum, het is niet zo dat hiermee nu een soort beleidsstuk wordt gemaakt dat overal waar zo'n locatie komt, dat dat altijd 250 woningen zou zijn. Het gaat hier gewoon om een maximum en daarnaast heeft de raad in deze periode de kadernota Huisvesting arbeidsmigranten aangenomen. En er is inderdaad in het verleden ook uitvoerige discussie gevoerd in de raad over Greenpark op allerlei manieren, wat voor soorten arbeidsmigrantenhuisvesting daar kan komen en in wat voor omvang. Dus ja, daar zou ik het graag bij laten. Dank u wel. De voorzitter: De heer Kuin. De heer Kuin: Ja voorzitter, de portefeuillehouder probeert mij op het verkeerde been te zetten door iets te zeggen wat volkomen niet waar is. Er is in de tijd toen wij het gesprek hebben gevoerd als raad over de locatie, noem het maar even de Hoeksteen Greenpark. De Hoeksteen, zo heet dat gebied, ik kan er ook niks aan doen, achter de Aalsmeerderweg. Is er een keer genoemd dat 250 misschien het maximale aantal huisvesting moest zijn. De portefeuillehouder noemt net in zijn antwoord dat het beleid is dat er 250 huisvesting … Dat dat beleid is, dat is dus

		niet zo. Portefeuillehouder, u moet uw werk overdoen. Het is geen beleid, dat hebben wij nooit vastgesteld. De voorzitter: Daarmee is geen vraag meer gesteld. We danken de wethouder voor zijn antwoorden. Daarmee gaan wij over tot stemming. Wie is er voor dit voorstel? Eenieder met uitzondering van de fractie Absoluut Aalsmeer en daarmee is het voorstel aangenomen.
Rb-9		**Bomenplan Aalsmeer 2021** De voorzitter: Wij zijn bij agendapunt 9: het Bomenplan Aalsmeer 2021 en verder. En het doel van dit plan is het verkrijgen van een openbare ruimte met een sterk en gezond bomenbestand. En u als raad wordt voorgesteld te kiezen voor scenario 2 met bescherming van het huidige bomenareaal en accenten van verbetering samen met bewoners. En daartoe worden eenmalige en structurele verhoging van diverse budgetten voorgesteld vanaf 1 januari aanstaande. De spreekvolgorde brengt ons bij de VVD, mevrouw Vleghaar. Mijn excuses, terecht dat er even op wordt gewezen. Ja, dat staat op mijn volgende pagina, zover was ik nog niet op de iPad met scrollen. We hebben ook een motie die is ingediend op dit onderwerp door de fractie Absoluut Aalsmeer. Mevrouw Van Hilst, ik zou u willen vragen die eerst even kort in te dienen. Aan u het woord. Mevrouw Van Hilst: Dank u voorzitter, ik zat er al helemaal klaar voor. Ter aanvulling op het Bomenplan, wat er onder andere op gericht is om de waarde van de Aalsmeerse bomen te behouden en te versterken, hebben wij inderdaad een motie ingediend. Wij verzoeken het college een groenloket te realiseren; een aanspreekpunt en steunpunt voor inwoners wanneer zij vragen hebben over bijvoorbeeld de gezondheid of de veiligheid van een boom op hun eigen terrein. Dank u voorzitter. De voorzitter: Dank voor het indienen. Mevrouw Vleghaar, ik droeg graag bij aan de stappen op uw stappenteller, maar aan u alsnog het woord in eerste termijn. Mevrouw Vleghaar: Dank u wel voorzitter. Wij kunnen ons vinden in het Bomenplan wat voor ons ligt. Vooral dat dit beleidsplan … Het gaat over versterken en behouden van de bomen in Aalsmeer. We zullen meteen reageren op Absoluut Aalsmeer over de motie: we denken, maar dat weten we niet zeker, dat de motie overbodig is, maar dat horen we zo van de wethouder. Dus hier wilde ik het even bij laten. De voorzitter: Dank u wel. Dan … De motie was ingediend door Absoluut Aalsmeer, maar heeft u ook nog behoefte om in eerste termijn uw bijdrage te leveren? Ja? Mevrouw Van Hilst, aan u het woord. Mevrouw Harte. Mevrouw Harte: Dank u wel voorzitter. Het CDA is inderdaad ook blij met het Bomenplan. We hebben … En ook inderdaad met de website die opgezet gaat worden of althans de webpagina. We hebben wel een vraag aan de wethouder, want we willen eigenlijk heel graag dat er een mogelijkheid komt om op die webpagina om daar vragen of informatie kwijt te kunnen. Laagdrempelig, zodat eigenlijk de motie overbodig is. Even denken, dat was het denk ik. Dank u wel. De voorzitter: De PvdA, de heer Buisma. De heer Buisma: En ook even een korte bijdrage: de Partij van de Arbeid is blij met dit beleidskader en kijken uit naar het uitvoeringsprogramma. De voorzitter: D66, de heer Kikkert. De heer Kikkert: Ja voorzitter, het wordt een beetje een herhaling van zetten, maar ook D66 is tevreden dat er nu een beleidskader ligt, Bomenplan. Ook als kader om het te gaan uitwerken in

		een uitvoeringsplan. Met betrekking tot de motie hebben wij het gevoel dat die overbodig is, maar dat hoor ik graag van de portefeuillehouder. De voorzitter: GroenLinks, de heer Fransen. De heer Fransen: Dank u wel. Met betrekking tot het Bomenplan zoals het er ligt … Eindelijk dat het er nu ligt. Een vraag aan de portefeuillehouder: tijdens de behandeling van dit onderwerp in de commissie hebben we gevraagd om als er herplant wordt, als de bomen herplant worden, om dan op de een of andere manier te kijken dat je niet alleen een boom herplant, maar dat je ook kijkt naar de kilo's CO2 die je herplant. Dus dat je een hele grote boom weghaalt en een heel kleintje terugplaatst, maar dat je even kijkt naar: hoeveel CO2 hebben we nu gekapt en hoeveel CO2 planten we terug? Toen heb ik aan de wethouder gevraagd: 'Dat is een uitdaging die we neerleggen', daarvan zei ze toen: 'Die uitdaging pak ik graag op'. En ik ben even benieuwd welke stappen er vanaf dat moment gezet zijn. En of er al ideeën zijn hoe dat eruit gaat zien, want dat lijkt mij zeer hoopgevend. Dan in de commissie heeft Absoluut Aalsmeer aangegeven met deze motie te willen komen. Ze hebben toen gevraagd: 'Hoe denken andere partijen erover?' Wij hebben toen aangegeven graag mee te willen denken, helaas is dat niet gebeurd. Want dan hadden we in die voorbereiding kunnen vragen wat we nu ook gaan vragen: wat willen jullie nu precies bereiken wat niet al in het Bomenplan staat? Want dat is mij onduidelijk, dus wat is nou de extra bijdrage van deze motie ten opzichte van het Bomenplan? En nogmaals jammer dat die uitnodiging die jullie zelf deden, niet uitgevoerd is. De voorzitter: René Martijn? Dan geef ik eerst het woord even aan de wethouder, wethouder Alink. Mevrouw Alink: Dank u wel voorzitter en dank u wel zeg ik tegen de fracties voor het mooie enthousiaste verhaal richting het Bomenplan. In eerste instantie wil ik even op de motie ingaan. Er is gevraagd: 'Is die overbodig of niet?' Het hangt ervan af hoe u hem definieert. Wij definiëren hem als college: niet zijnde een fysiek loket hier ingericht in het gemeentehuis met een ambtenaar van 9 tot 5 die op zijn horloge kijkt om te kijken of er iemand langskomt met een vraag, maar de website waar mevrouw Harte van het CDA ook al over heeft … Naar refereerde van: dat zou mooi zijn om daar vraag en aanbod bij elkaar te brengen. En een mailbox aan de ambtenaar als je een specifieke vraag hebt over de gezondheid van je boom. En waarom vinden wij dat zo belangrijk? Omdat wij namelijk ook een klimaatadaptatie op het oog hebben, wij moeten meer bomen gaan planten. Wij moeten ervoor zorgen dat er minder CO2-uitstoot komt, dat bomen daarvoor geschikt zijn. Ik kom straks op het antwoord voor mijnheer Fransen, voorzitter. Dat vinden wij allemaal enorm belangrijk, dus wij vinden die bomen heel erg belangrijk. En dat betekent ook dat wanneer inwoners met ons bomen planten, dat we daar erg blij mee zijn. Wij gaan daarvoor ook gratis bomen uitdelen aan inwoners, aan iedereen die dat wil. En wij voelen ons ook verantwoordelijk voor de gezondheid van die boom, want we kunnen wel iets over de muur gooien en zeggen: 'Zoek het maar uit' … Dus wij zijn er al voor de gezondheid van die boom. En hoe mooi zou het zijn wanneer wij vier keer per jaar bijvoorbeeld Tree-o-logic uitnodigen om op een zaterdag een hele dag of een halve dag ergens op het Praamplein of waar dan ook te staan om de vraag van inwoners te beantwoorden. Dus in zoverre staan wij heel erg positief tegenover deze motie. Als AA vindt dat dat op deze manier zo ook gerealiseerd kan worden en de motie aanhoudt of intrekt, dat kan ik me voorstellen. Het is ook een beetje aan uw fractie om te bepalen of dat inderdaad een overbodige motie is, dat laat ik aan u. Ik heb nog een andere vraag gehoord, dat gaat dan over … Van GroenLinks, over de herplant. Het is nog niet zo heel erg lang geleden dat we de commissievergadering hebben gehad en ik heb ook gezegd: 'Ik ga die uitdaging graag aan'. En ja, dat willen we ook. Het is natuurlijk wel zo dat wanneer een 100 jaar oude kastanjeboom wordt gekapt omdat hij ziek is of dood is, dat er dan een kleinere boom voor terug komt. Maar ik denk niet dat het om die individuele boom gaat en het individuele terugplaatsen, maar uiteindelijk aan het eind van de dag onder de streep een vergelijkbaar niveau CO2. En dat gaan we op … Hoe we dat in de praktijk gaan brengen, of we daar een lijstje voor gaan bijhouden, uiteindelijk wordt het dat in een programmaatje en dat we daar u dan over berichten te zijner tijd, dat neem ik ook aan. Voor zover, dank u voorzitter.

De voorzitter: Dank voor het antwoord. Ik zou eerst de indiener van de motie even willen vragen om kort te reageren op de wethouder. Mevrouw Van Hilst.

Mevrouw Van Hilst: Dank u voorzitter en dank u wethouder voor de antwoorden. Altijd fijn als we elkaar van tevoren al even hebben gesproken. Inderdaad, het is niet zo dat wij een fysiek loket willen waarbij een ambtenaar van 9 tot 5 op zijn horloge kijkt of er iemand over zijn boom vragen komt stellen. We zouden wel graag zien dat er een loket komt of een plek, een steunpunt voor mensen die vragen hebben over bomen. En ja, er komt een digitale website, maak het toegankelijk dat er op die website een plek staat waar mensen hun vragen of specifiek hun vraag over een boom kunnen plaatsen. Maar ook mensen die niet digitaal ter been zijn, om het zo maar even te zeggen, die willen we graag een platform bieden, zodat ook zij hun vragen kwijt kunnen. Als het per mail mag, prima. Maar dat er in ieder geval een … U gaf zelf aan vier keer per jaar, een moment komt waarbij mensen fysiek hun vragen wellicht kunnen stellen, zouden wij heel fijn vinden. Wij vinden de motie niet overbodig, omdat er in het Bomenplan niet echt specifiek dus datgene staat wat ik net benoem: een aanspreeksteunpunt voor mensen. En dan nog even reagerende op de heer Fransen: in de commissievergadering hebben we zeker al wat over en weer erover gehad en hebben wij niks anders eigenlijk op papier gezet dan datgene wat we daar eigenlijk onze wensen ook hebben neergelegd. Dus vandaar de motie. Bij deze, dank u wel.

De voorzitter: Dan gaan we kijken of er behoefte is aan een tweede termijn. Even kijken. Ja, het CDA, mevrouw Harte. Ik kijk even naar de VVD, want die zou eigenlijk eerst zijn. Mevrouw Vleghaar, heeft u behoefte te reageren? Ja, toch kort? O, u wilt kort schorsen. Wilt u nu schorsen of eerst de tweede termijn afwachten? Eerst tweede termijn afwachten. Mevrouw Harte, dan nu alsnog.

Mevrouw Harte: Dank u wel voorzitter. De wethouder gaf aan dat er inderdaad via de webpagina een reactie gegeven kan worden of vragen gesteld kunnen worden. Was dat eigenlijk al een toezegging of gebeurt dat pas als de motie ingediend is? Want dat is even afhankelijk van ons besluit. Dank u wel.

De voorzitter: De PvdA? D66? GroenLinks, de heer Fransen.

De heer Fransen: Ja, dank u wel. Naar mijn idee is in de commissie gevraagd wie erover mee wil praten en toen hebben wij gezegd: ‘Daar willen we graag over meepraten’, dus dat was even de reden dat ik dat op deze manier aangaf. De worsteling die wij hebben is dat het erop lijkt dat het een motie is die een stukje uit het Bomenplan pakt en zegt: ‘Daar maken we apart een motie van’. En naar mijn gevoel, als we dat gaan doen, dan gaat het instrument motie heel erg devalueren. En dan is dat eigenlijk dat een partij een accent wil leggen en daar een motie van maakt, maar eigenlijk iets pakt uit het voorstel. Dus naar mijn idee heeft de wethouder net gezegd wat er in het voorstel staat en ze zegt keurig netjes van: ‘Ik laat het oordeel geheel aan u’. Maar het oordeel voor ons is dat dit al in het stuk staat, dus daarmee is deze motie leuk als we hem aannemen, maar als we hem niet aannemen gebeurt het ook. Dus ja … En dat vind ik een devaluatie van een motie en dat vind ik eigenlijk wel zonde als we dat met elkaar doen.

De voorzitter: Dan schorsen wij nu de vergadering voor drie minuten. Mevrouw Vleghaar, is dat voldoende? Drie minuten. Wij heropenen de vergadering. We waren nog in de tweede termijn bij de VVD, wenst u nog het woord? Goed, u wenst dat graag de wethouder nog even hierop reageert en dan kijkt u of u nog een interruptie heeft, want dan is de tweede termijn voorbij. Maar we gaan naar de wethouder in de tweede termijn, wethouder Alink.

Mevrouw Alink: Voorzitter, dank u wel dat ik nog even terug mag komen op de vraag of de toelichtende vraag van mevrouw Harte van het CDA over van: ‘Is dat nou een toezegging geweest? Of: ‘Zegt ze alleen maar: ‘Ja, die mogelijkheid is er’. Nee, dat is echt een toezegging. En ik wil ook nog even benadrukken voor de mogelijkheid om een vraag te stellen via de

		mailbox en aanstaande maandag zal er een mailadres beschikbaar zijn om de vragen in naartoe te sturen. Dank u wel. De voorzitter: Mevrouw Vleghaar, aan u het woord. Mevrouw Vleghaar: Dan blijven we erbij dat de motie overbodig is, gehorende de wethouder. De voorzitter: Dan tot slot even de gelegenheid aan de indiener, mevrouw Van Hilst. Mevrouw Van Hilst: Dank u voorzitter. Wij zijn ook blij met de toezegging van de wethouder en blij dat er een mailadres komt voor mensen, vooral de wat oudere mensen. En dan lijkt het me inderdaad voldoende om de motie in te trekken. Dank u wel. De voorzitter: Nou kijk aan, dat heeft u toch maar weer met elkaar bereikt deze avond. Dat betekent dat we overgaan naar de besluitvorming. Wie is er voor dit voorstel? Eenieder, daarmee unaniem aangenomen.
Rb-10		**Vaststellen bestemmingsplan 'Uiterweg-Plasoevers 2021'** De voorzitter: Brengt ons bij agendapunt 10: het bestemmingsplan Uiterweg-Plasoevers. Dit bestemmingsplan betreft een actualisering van de huidige bestemmingsplannen Uiterweg-Plasoevers 2005 en Uiterweg 1985. En het plan is overwegend conserverend van aard, waarbij bestaande legale functies in beginsel positief worden bestemd. En de ontwikkelingen waarvoor recent een ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd vallen buiten het plangebied van dit plan. Ik wil graag eerst even het woord geven aan de heer Verlaan. Uw microfoon nog even, de heer Verlaan. O, hij is al uitgevallen. Kijk, hij ging automatisch uit. Dan gaan we naar de eerste termijn en dat brengt ons bij de fractie Absoluut Aalsmeer. De heer Kuin, aan u het woord. De heer Kuin: Dank u wel voorzitter. Voorzitter, in de commissiebehandeling is dit onderwerp enigszins, wat ons betreft in ieder geval, ondergesneeuwd. Je kunt je afvragen of dat heel erg is geweest, maar dat even terzijde. Voorzitter, het bestemmingsplan zoals voorligt is een bestemmingsplan … U geeft het net zelf aan: het is een actualisering van het bestaande bestemmingsplan. Maar voorzitter, de hete hangijzers noem ik het maar even, het Waterfront Fort Kudelstaart en het Marinapark zijn eruit gehaald. Dat vind ik jammer, want het liefst hebben wij een bestemmingsplan waar alle onderdelen van het gebied een onderdeel zijn van het bestemmingsplan. Daarom maak je een bestemmingsplan. Ander punt wat we missen in dit bestemmingsplan, is de in 2013 vastgestelde structuurvisie Uiterweg. Er is in dit bestemmingsplan weinig tot niets terug te vinden van de structuurvisie Uiterweg, die wij met zijn allen hebben vastgesteld. En daarom voorzitter, vind ik dit een gemiste kans. En als dit een consoliderend bestemmingsplan heet te zijn, dan missen we een aantal onderdelen. En ik kan u nu alvast verklappen dat wij ook niet akkoord zullen gaan met dit bestemmingsplan. De voorzitter: Het CDA, de heer Buskermolen. De heer Buskermolen: Ja voorzitter, dank u wel. Ja voorzitter, voor ons ligt een bestemmingsplan Plasoevers-Uiterweg. Conserverend van aard zoals u al zei, de belangrijkste dingen als Calslagen, Waterfront, Fort, Marinapark en Terranova geloof ik, die zijn eruit gehaald dat verandert natuurlijk wel het bestemmingsplan. Maar er loopt een aparte procedure voor, wij hebben daar niet zo'n probleem mee als dat apart loopt. Voorzitter, we hebben de zienswijze zo goed als kwaad bekeken. Er zitten heel veel … Natuurlijk bijna allemaal zijn het zienswijzen die gericht zijn op persoonlijke erfstuk of vergroting van woning of wat dan ook. We willen ons daar eigenlijk niet in mengen, dat vinden wij toch een zaak van het college van ambtenaren en niet voor ons. Wij kunnen dus wel akkoord gaan met dit voorstel. De voorzitter: De PvdA, de heer Buisma.

		De heer Buisma: En dan zijn we ook weer helemaal schoon. Eigenlijk voorzitter, voor de eerste termijn van de Partij van de Arbeid zou ik toch een lans willen breken voor de arme ambtenaren in Amstelveen, die namens Aalsmeer ruimtelijke ordening doen. Want o, o, o, als zij een bestemmingsplan moeten doen, dan is dat eigenlijk altijd het bestemmingsplan uit 2005 of uit – '98 of uit – '85 en dan moet dat allemaal overgetypt worden. En daar hebben ze het dan verschrikkelijk druk mee. En dan aan het einde van het liedje ligt het bestemmingsplan, wat we daarvoor ook al hadden, maar dan digitaal. Alle dingen waar je wel iets over de toekomst van een gebied zou willen zeggen, die halen we er ook consequent uit. Dus vindt de Partij van de Arbeid wat van dit conserverend bestemmingsplan? Nou niet echt, want het was gewoon staand beleid, alleen wat oud. Dus nogmaals mijn oprechte deelneming… Medelijden met de ambtenaren van Amstelveen. De voorzitter: D66, de heer Kikkert. De heer Kikkert: Ja voorzitter. U weet hoe D66 denkt over conservering, consoliderende bestemmingsplan. Terwijl we tegelijkertijd weten dat er een aantal ontwikkelingen loopt, op ons afkomt, die dan geen plek hebben gekregen in dit bestemmingsplan. Het lijkt een beetje op retina quod habes: behoudt wat ge hebt. Daar gaan we dan mee door. De andere kant is natuurlijk dat je gewoon een geldig bestemmingsplan moet hebben en we weten ook dat bestemmingsplannen maar een geldingsduur hebben van 10 jaar. Volgens mij noemt de heer Buisma een jaartal van 2005, dat is 16 jaar geleden. Dus daarmee weten we ook dat je dan toch die actualisatieplicht, die gewoon in de WRO zit, daaraan moeten voldoen. Dus vanuit die optiek, die laten we dan even doorslaan, het is een gesprek dan in mezelf dat ik heb, kunnen we wel leven met dit bestemmingsplan. Tegelijkertijd valt me wel op: er is geen amendement met betrekking tot het vergroten van bouwmogelijkheden op recreatieakkers. Ik zou bijna aan de indieners van dat amendement bij Oosteinderweg willen vragen: waarom nu niet? Gelijke monniken, gelijke kappen. Dat is een spreekwoord dat volgens mij ook gewoon opgeld doet. En tegelijkertijd zullen zij mij antwoorden: 'Ja, het is onder de rechter, dus daarom hebben we er even van afgezien'. Maar ik mag aannemen dat die ambitie nog steeds met die partijen leeft, dat is één. En twee: wat me opvalt in een memo ter beantwoording van nog wat vragen die in de commissie leefde, er wordt heel veel nadruk gelegd op de landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarde, natuurwaarde en stedenbouwkundige waarden zou ik bijna zeggen … Dat doet ons enorm deugd moet ik zeggen, want dat zijn ook voor ons vertrekpunten. Want uiteindelijk toets je altijd een ontwikkeling, of dat past in die waarde. Wat me dan wel verrast is: hoe kan het dan zijn, een vraag aan de portefeuillehouder, dat wij een Marinapark voorgelegd krijgen, die enorm afbreuk doet aan juist die waarden? De voorzitter: We gaan naar GroenLinks, de heer Fransen. De heer Fransen: Dank u wel. Het Marinapark, op geen enkele manier in lijn met de structuur-visie die er ligt, maar buiten dit bestemmingsplan gelaten. Dat was echt de kans om in dit bestemmingsplan te zeggen dat we dat gewoon niet willen, dus dat vind ik een gemiste kans van dit bestemmingsplan. En in het algemeen vinden wij de vertaling van de structuurvisie, in dit bestemmingsplan, onvoldoende terug. We stellen een structuurvisie vast en vervolgens doen we een conserverend bestemmingsplan, wat in mijn beleving, in onze beleving, niet in lijn is met die structuurvisie. Wat ben je dan aan het doen? Dan is één van de twee onjuist. Of de structuurvisie is daarmee overboord of het bestemmingsplan is niet juist. Eén van de twee klopt niet. Nou heeft een bestemmingsplan volgens mij meer rechtsgeldigheid dan een structuurvisie, maar ik ben geen jurist, dat weet ik niet. Maar ik ervaar dit wel dat we als gemeente onszelf in een soort conflict rommelen. Het conflict van aan de ene kant de structuurvisie, die dingen zegt en aan de andere kant het bestemmingsplan die iets anders zegt. Dus dat vind ik gewoon slecht bestuur. Dus vanuit dat perspectief kunnen wij niet akkoord gaan met dit bestemmingsplan, nog los van de inhoud. En wat betreft de inhoud: helemaal eens met zoals AA dat zei, dat er dan stukken uitgelaten zijn, dat is gewoon zonde. Dus ja, concluderend: wij vinden dit onvoldoende. Dan de vraag van de heer Kikkert, van de indieners van de vorige keer van de motie: ik verwijs naar zijn eigen antwoord.

De voorzitter: René Martijn? De VVD, de heer Abbenhues.

De heer Abbenhues: Dank u wel voorzitter. Er is al veel gezegd hierover en ik kan me ook bij een aantal sprekers aansluiten. Het is een oud analoog bestemmingsplan, wat geactualiseerd moet worden. Alle dingen waar al een ontwerpbestemmingsplan op is ingediend zijn eruit gehaald, dus wat dat betreft denk ik dat het niet heel erg omstreden is. Toch zijn er heel veel zienswijzen ingediend en bij de commissiebehandeling heb ik het ook al genoemd: complimenten voor de ambtenaren en de wethouder voor de uitgebreide behandeling van alle zienswijzen en goed gemotiveerd waarom een bepaald besluit wel of niet genomen is. En ook: er is een ruimhartig gekeken naar alle mogelijkheden om toch bepaalde dingen toe te staan, dus wat dat betreft prima. Dan zijn er nog een aantal insprekers geweest tijdens de commissievergadering, daar hebben we een apart memo voor gehad. Ook weer verklaren waarom een bepaald besluit genomen is en goed onderbouwd, dus wat dat betreft denk ik dat we alle informatie wel hebben. In die beantwoording zag ik toch ook wel wat lichtpuntjes voor een aantal van die insprekers, dat als ze met een goed plan komen bij de gemeente, dat ze er absoluut nog een keer naar willen kijken. Het enige wat voor de VVD nog een heikel punt is en wat de heer Kikkert nog noemde is de bebouwing op de recreatiekavels, die wat de VVD betreft aan de krappe kant is. Dus wat dat betreft zou ik het college nog een keer willen vragen: kijk daar nog een keer naar of daar niet iets ruimers mogelijk is. Maar voor de rest denk ik dat wij gaan instemmen met het bestemmingsplan.

De voorzitter: Dan voordat we overgaan naar de eerste termijn van de wethouder, schors ik even voor een kleine tien minuten, omdat u nog even wat uitgereikt krijgt ter versnapering tijdens deze vergadering. Gaat het sneller, starten we ook sneller, maar u kunt misschien ook het moment even aangrijpen voor de sanitaire stop. We schorsen kort de vergadering. Wij heropenen de vergadering en het woord is aan de wethouder, beantwoording in eerste termijn.

De heer Kabout: Ja, dank u wel voorzitter. Dat was wel prettig even, die schorsing. Ik heb hem niet gebruikt om een kroket te nuttigen, maar om nog even rustig de vragen door te nemen en de beantwoording even op een rij te zetten. Laat ik in dit … Ik ga even ietsje uitgebreider dan alleen specifieke vragen of een korte reactie op alles wat zojuist gezegd werd. In de eerste plaats werden door diverse partijen opmerkingen gemaakt over dat het hier om een conserverend bestemmingsplan gaat, overwegend en dat diverse ontwikkelingen eruit zijn gehaald. Ik zou daar graag toch nog iets over willen toelichten: de reden dat dat gebeurt is dat veel ontwikkelingen, die vereisen over het algemeen een concreet initiatief. Vaak van de eigenaar van het betreffend perceel, daar is ook kostenverhaal voor nodig. Als wij als gemeente meewerken aan dat soort initiatieven, moet dat ook worden besproken van: wat is precies het plan? Daar zitten veel ambtelijke kosten aan vast, veel werk en dat moet ook vergoed worden. Moet overeengekomen worden, horen allerlei onderzoeken bij etcetera, waardoor dat soort initiatieven vaak ook beter geschikt zijn om in een los … In een procedure zeg maar, aan te wijden dan alles hierin mee te nemen, dus dat even als toelichting daarop. Verder waren er ook een aantal opmerkingen over de structuurvisie Uiterweg, die is in 2015 vastgesteld door de raad. Er werden ook vragen opgeroepen van: 'Ja, in hoeverre is die structuurvisie nu wel voldoende vertaald in het bestemmingsplan wat hier voorligt?' Misschien ook daar nog even over als toelichting: een dergelijke structuurvisie is eigenlijk een algemeen toetsingskader voor het college bij alle aanvragen die wij krijgen. Dus ook als wij relatief kleine vergunningaanvragen krijgen, kunnen we vaak ook zonder dat af te stemmen met de raad. Als het conform de structuurvisie is, kunnen we ook diverse vergunningen als college daar gewoon afgeven. Omdat we … Ondanks als het in lijn is met de structuurvisie. Dus daar heeft dat ook zijn werking in gehad, er zijn ook diverse vergunningen op die wijze verleend. En natuurlijk in de grote projecten, werd net het voorbeeld van Marinapark genoemd, kom ik zo nog even op terug. Ook bij grote projecten is de structuurvisie natuurlijk het toetsingskader. Daarnaast is het zo dat bij dit bestemmingsplan en bij de diverse zienswijzen die erop zijn ingediend, natuurlijk ook daarbij het college steeds heeft gekeken … Als een zienswijze van een inwoner komt, van … Als wij als college beoordelen van: willen we dat verwerken of niet? Hebben we ook steeds naar de structuurvisie verwezen en op basis daarvan beoordeeld of we dat kunnen aanpassen of niet. Even kijken. En dat werd ook genoemd, bijvoorbeeld de heer Kikkert, die noemde dat het

		landschappelijke aspect, zoals genoemd in de structuurvisie in de uitwerking van die bestemmingsplannen en de behandeling van de zienswijzen, ook tot zijn tevredenheid goed is verwerkt. En ook de heer Abbenhues maakt een dergelijk compliment, die zei dat het goed was om te zien dat er daar ruimhartig is omgegaan met diverse zienswijzen en dat het college … Niet allemaal, maar wel zeker ook diversen daarin, is tegemoetgekomen ook weer mede aan de hand van de structuurvisie. Dus dat nog even over de structuurvisie en wat de waarde daarvan is en hoe het college daar mee omgaat. Dan had de heer Buisma het nog over de ambtenaren. Ik dacht: fijn, hij breekt een lans voor de ambtenaren, maar dat werd toch een beetje alsnog een soort cynisch verhaal. Ik zou namens het college ook … Ik zie hem 'nee' schudden, dus dat is zo fijn dat dat … Ik zou namens het college ook hier nog wel een compliment willen uitspreken richting ambtenaren, want dit zijn echt hele grote klussen om dit goed allemaal uit te voeren. Bestemmingsplan, het komt heel precies, komt heel veel bij kijken. Ik denk toch dat het fijn is dat we nu … Dit jaar is dit eigenlijk in één jaar tijd dat we nu het derde, vrij grote conserverende plan, veel achterstallig onderhoud misschien. Dat klopt wat gezegd werd, dat veel jaren eigenlijk veel van die plannen al best wel oud waren, maar ik denk dat we hiermee nu een hele goede inhaalslag dit jaar doen met die drie plannen die dit jaar in de raad zijn. Wat ook belangrijk is, werd ook al even genoemd, dat … Deze bestemmingsplannen, die zijn digitaal en dan zult u misschien denken: ja, dat was toch allang zo? Ja, maar dat is dus dat … Op ruimtelijkeplannen.nl komen deze plannen en kun je ook echt doorklikken. Je kan dus echt gewoon op de locatie kijken waar je een vraag over hebt van: hoe zit dat qua regels? En dan kun je zowel gemeentelijk, provinciaal alles keurig bij pakken, precies bij die locatie, dat je alles kan zien wat voor regels daar gelden. En dat komt door gebruiksvriendelijkheid. En ook richting inwoners, richting burgers is dat ook heel belangrijk. Dat is ook één van de doelen van de Omgevingswet, dat het omgevingsrecht ook toegankelijk is en integraal, dat je in één keer ziet wat allemaal voor regels gelden op dat gebied. En ik denk ook: daarmee maken we een mooie stap richting klaar zijn voor de Omgevingswet, ook weer met dit plan en het digitaliseren daarvan. Tot slot nog even Marinapark, dat werd even genoemd. Had ik ook wel een beetje verwacht, dat partijen dat dat hier zouden noemen. Het college heeft in de afgelopen jaren dat initiatief uitgewerkt op basis van de structuurvisie, hebben we hier toen ook genoemd toen het Marinapark behandeld werd. Er is rekening gehouden met structuurvisie, in de zin van dat dat bijvoorbeeld vanaf de Uiterweg gezien, het van wat intensiever naar wat extensievere bebouwing is gegaan. En ook dat plan is … Bijvoorbeeld met de provincie ook, hebben we hier toen ook aangegeven, met de provincie afgestemd. De ARO, die ook juist ook naar de landschappelijke kwaliteiten kijkt. Maar het is ons ook duidelijk geworden dat uw raad het plan zoals dat toen voorlag, wat toch nog steeds wat intensief vindt en de landschappelijke waarden wat meer wil terugzien dan in die versie die toen voorlag. En dat hebben we als college … Zijn we ook bezig dat op te pakken om dat in die richting aan te passen, maar dat komt op een later moment nog richting raad. Dus dat nog even als een wat langere reactie op wat zojuist gezegd is. Dank u voorzitter. De voorzitter: Dank voor de beantwoording en ik hoop voor u dat uw kroket er nog ligt, want ik zag de wethouder Van Rijn al azen tijdens uw beantwoording. Goed, wij gaan naar de tweede termijn. Is er behoefte aan een reactie? Ja, de heer Kuin, Absoluut Aalsmeer. De heer Kuin: Dank u voorzitter. Met zo een onderbreking van een kroket dreig je wel de weg kwijt te raken. Niettemin zal ik proberen om toch even te reageren op de eerste termijn van een aantal partijen. Als ik de heer Buskermolen van het CDA hoor zeggen dat zij zich niet willen mengen in de insprekers, dan verbaast me dat ten zeerste. Ik heb juist het idee dat de insprekers inspreken of iets op papier zetten, zodat wij als gemeenteraad daar iets mee zouden kunnen. En je hoeft het niet altijd met de insprekers eens te zijn, maar je kunt het niet naast je neerleggen. Dat was even de opmerking die ik gelijktijdig maakte toen de heer Buskermolen de woorden uitsprak. Ik heb ook nog een opmerking voorzitter, dat de memo zoals wij hem hebben gekregen van 30 november is. En dat is niet gisteren, maar eergisteren. Ik vond dat wat aan de late kant, niettemin: we hebben hem wel. Verder hoor ik … Heb ik gehoord: GroenLinks, waarom … Ik dacht dat GroenLinks … Nee sorry, neem me niet kwalijk. Dat was D66, de heer Kikkert. Waarom de indieners van het amendement bij de Oosteinderweg ook niet de indieners zijn van een amendement bij dit bestemmingsplan. Ja voorzitter, ik begrijp de vraag en ik vind hem ook wel charmant, moet ik u eerlijk zeggen. Alleen, op het moment dat je met de fractie

besloten hebt dat je tegen dit bestemmingsplan bent, is het wel raar als je dan nog een amendement daarvoor zou indienen. Voorzitter, ik heb ook geluisterd naar de antwoorden van de portefeuillehouder en hoe charmant ook, ik ben het op een aantal punten niet met hem eens. Maar dat zullen we vanavond ook niet met elkaar eens gaan worden, vrees ik. En hier wou ik het even bij laten.

De voorzitter: Het CDA, de heer Buskermolen.

De heer Buskermolen: Ja voorzitter, dank u wel. Als de heer Kuin, zoals die net zegt van … Dat ik gezegd heb van dat ik niet interessant vind wat insprekers zeggen, dan heb ik het of verkeerd gezegd of mijnheer Kuin heeft het verkeerd begrepen. Dat bedoel ik dus niet, natuurlijk vinden wij het wel belangrijk wat de insprekers zeggen. Alleen, ik heb willen zeggen dat wij de beantwoording aan de ambtenaren uiteraard overlaten en dat wij die ambtenaren … Of dat wij die beantwoording van die zienswijzen, dat wij ons daarin kunnen vinden. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat we geen aandacht hebben besteed aan de insprekers. Maar goed, als u het zo gezien hebt of gehoord hebt. Voorzitter, wil ik ook nog even terugkomen op wat ik een hoop partijen heb horen zeggen, over de vijf grote onderwerpen die er niet in zitten, die niet in dit bestemmingsplan zitten. Ik denk dat dat juist wel goed is, want als je het Waterfront of het Fort neemt of Marinapark neemt, dat zijn grote ingrijpende dingen waar altijd een hoop tijd aan besteed wordt. Dan denk ik dat het goed is dat daar dus een aparte procedure voor lopen. Komt bij als we dat vanavond zouden moeten doen over al die onderwerpen, dan denk ik dat het later als elf uur wordt en zitten we hier misschien met een man of tien. Dus ik vind het eigenlijk wel goed dat we die dingen apart doen.

De voorzitter: De PvdA? D66, de heer Kikkert.

De heer Kikkert: Ja voorzitter, nog een paar korte opmerkingen richting AA. Dat kan ik me voorstellen als je tegen een bestemmingsplan stemt, ga je niet amenderen. Hoewel ik me ook zou kunnen voorstellen dat je juist dan gaat proberen het bestemmingsplan aan te passen door middel van amendering. Maar dat is een keuze die uw fractie gemaakt heeft, daar heb ik respect voor. Dan richting de portefeuillehouder: ik vind het heel plausibel als u zegt van: 'Wat grotere ontwikkelingen in dit bestemmingsplangebied, die vragen ambtelijke inzet. Daar moeten onderzoeken voor worden gepleegd, dat kost geld'. Dat geld wilt u verhalen, dat noemen we kostenverhaal. Dat kan ik me voorstellen. Tegelijkertijd: een Waterfront waar we alle ruimtelijke procedures hebben gevolgd, kan ik me niet voorstellen dat je dat niet gewoon even meeneemt in dit bestemmingsplan. Blijft ons standpunt dat we kunnen instemmen met dit plan.

De voorzitter: GroenLinks, de heer Fransen.

De heer Fransen: Ja dank u wel. Het zal de heer Buskermolen verbazen dat we er nog zijn, dus … Maar bij deze. Precies, precies. Ik vond de antwoorden van de wethouder heel interessant, want het geeft een soort inkijkje in welk proces er gelopen wordt om tot een bestemmingsplan te komen. En dan lijkt het wel dat het proces belangrijker is dan de inhoud, het lijkt wel dat het een goed proces moet zijn. Maar de inhoud, een integraal plan voor dat gebied, dat ga je daar juist meer missen. Juist door de grote ontwikkelingen eruit te tillen en die apart te gaan bekijken, krijg je dat je die grote plannen niet integraal in het gebied bekijkt, maar alsof het, waar dan ook in Nederland of op de wereld gebeurt, dan zou je dat kunnen gaan bedenken. Maar het is juist in het gebied dat je zo'n groot plan maakt en dan is juist die integrale aanpak zo belangrijk. Dus in mijn beleving is er, als ik de wethouder zou hoor, iets wel fundamenteel mis met hoe wij bestemmingsplannen maken. Dat we het … En dan doe ik de ambtenarij tekort, maar het ambtelijk gemak om dit te maken belangrijker vinden dan de integrale kijk op een gebied. En dat vind ik toch wel heel zorgelijk dat we dat zo doen. En als ik de wethouder hoor zeggen dat hij vindt dat het Marinapark zoals dat aan ons gepresenteerd is, in lijn is met de structuurvisie, dan daar gaat het hier niet over op dit moment, maar heb ik daar wel een totaal andere mening over. Want ik vond dat juist helemaal niet in lijn met de structuurvisie. Dus ja, samengevat denk ik dat het proces om te komen tot een bestemmingsplan, hier belangrijker is dan de inhoud. En ik hoor dat het CDA ook zeggen van: 'Laat dat er maar uit, want dat is

		ingewikkeld om dat er nu in mee te nemen'. Als we proberen bestemmingsplannen alleen maar makkelijk vast te stellen, dan zijn we het voor onszelf goed aan doen, maar voor de gemeenschap niet en dat vind ik zeer zorgelijk. De voorzitter: René Martijn? Tot slot VVD? Niet, dan kijk ik even naar de wethouder of daar nog behoefte is om te reageren op de retorische vragen? Ja. De heer Fransen. De heer Fransen: Ja, mijn vraag is dan of de wethouder zich geen zorgen maakt dat je die individuele gebieden die je apart gaat bekijken, dat die niet los komen te staan van het totale gebied. En dan verwijst hij wel naar de structuurvisie, maar die structuurvisie, daar komen we nu ook met elkaar volgens mij wel een beetje achter, daar past altijd alles in. Dus die is in die zin … Geeft hij niet echt richting. En daar was ik bij toen die vastgesteld wordt, dus daar moeten we met zijn allen ook goed naar kijken wat mij betreft. En ik hou dit verhaal ook niet om wie dan ook te beschuldigen van gemakzucht of zo, als ik dat misschien gezegd heb. Maar wat ik wil zeggen is dat ik me zorgen maak: hoe doen wij ruimtelijke ordening? Daar maak ik me zorgen over. En ik ben even benieuwd of de wethouder zegt: 'Nee, dat gaat allemaal goed', of dat hij zegt: 'Nou, misschien heb je toch wel een punt met die … Een bestemmingsplan en een deel eruit apart bekijken en dan maakt het helemaal niet uit of dat stukje in dat gebied zit of waar dan ook in Nederland, want we bekijken het apart'. En dat is mijn grootste zorgpunt. De voorzitter: De wethouder. De heer Kabout: Ja, dank voorzitter. Twee dingen: ten eerste wat de heer Kuin zegt dat het eigenlijk volgens hem eigenlijk zo zou moeten zijn, dat een ontwerpbestemmingsplan eerst in de raad wordt besproken voordat het in procedure wordt gebracht. Wat mij betreft, wat college betreft, is dat niet zo. Hoe het volgens mij hoort te werken is dat je ofwel in een bestemmingsplan … O sorry, ofwel in een structuurvisie, ofwel in een startnotitie in de raad, bij een grote ontwikkeling in de raad dat bespreekt van: wat zijn de kaders die de raad het college wil meegeven? En daarna is de uitwerking het ontwerpbestemmingsplan, wat het college doet, wat de inzage gaat. En op basis van alle reacties ga je het dan weer uitwerken, komt het definitieve plan nog een keer terug bij de raad. Dat is volgens mij hoe we het met elkaar hebben afgesproken qua procedure en hoe wij dat ook uitvoeren. De voorzitter: Eerst maar even reageren op de heer Fransen en dan gaan we in de interruptie naar de heer Kuin. De heer Kabout: Ja, dank u voorzitter. Dus dat ten aanzien van het punt van de heer Kuin, over die ontwerpbestemmingsplannen. En dan ten aanzien van de heer Fransen: ik vond het fijn dat die ook wel nu iets meer nuanceerde en ook zegt van: 'Ik zeg het niet zozeer om iemand te beschuldigen'. En wees ook naar zichzelf, vond ik ook … Van dat u zegt van: 'We hebben daar ook zelf destijds in 2015 als raad die structuurvisie vastgesteld'. Ik herken wel die worsteling, dus daar wil ik ook gewoon op ingaan. Het is altijd lastig om op voorhand … Welke mate van concreetheid zet je in een structuurvisie? Dat is altijd een worsteling denk ik. Dus dan maak je het heel concreet, dan zet je misschien dingen dicht die je achteraf bij een initiatief misschien wel wilt doen. En zet je het heel erg ruim open en geef je allerlei afwijkingsmogelijkheden: dan kan het inderdaad zijn dat er uitwerkingen uit komen waarvan je achteraf denkt: zo had ik het niet bedoeld. Dus dat blijft altijd de kunst om daar de juiste balans in te vinden in een structuurvisie. Tot zover. De voorzitter: Nou had de heer Fransen ook nog de vraag gesteld: 'Hoe kijkt u aan tegen een integraal bestemmingsplan waar onderdelen uit ontbreken en maakt u zich er geen zorgen over dat je op die manier perspectief kwijtraakt?' Als ik het even zo goed samenvat. De heer Kabout: Nee, want ik vind … Dat is een beetje een politiek antwoord ook van … Ik ben niet voorstander van een geleide planeconomie. Het is juist goed dat ook particuliere initiatief ruimte heeft. Het is niet zo dat wij als gemeente tot op de komma moeten gaan bepalen hoe

		onze gemeente eruit gaat zien. Dat is … Dat hoort altijd … Daar horen juist inwoners en bedrijven zelf ook een hele belangrijke rol in te spelen. De voorzitter: Dan een interruptie van de heer Kuin. De heer Kuin: Ja, dank u voorzitter. Natuurlijk horen de inwoners en de bedrijven daar ook een rol in te spelen, wethouder. Dat dat zegt u volkomen goed. Alleen, die mogelijkheden zijn wat beperkt nu en dat is waar ik op aansla. Ik ben het geheel eens met hetgeen de heer Fransen net verwoordde, dat er een grote zorg … Ook bij onze fractie, een grote zorg is ontstaan over het functioneren van de gemeenteraad in relatie tot bestemmingsplannen. Wij zijn ook van mening dat er onvoldoende input vanuit de gemeenteraad wordt geleverd voor de bestemmings-plannen. En voorzitter, het is wederom het zoveelste bestemmingsplan waar in de gemeente-raadsvergadering behoorlijke discussies over bestaan. En die moeten we eigenlijk niet meer op dit podium behandelen, maar in een eerdere fase. De voorzitter: Interruptie van de heer Buisma. De heer Buisma: Dank u wel voorzitter. Nou zult u er allemaal vanuit gaan dat ik reageer op het woordje 'planeconomie', daar kom ik zo ook nog even op. Maar ik zou wel even willen inbrengen in deze zaal dat een bestemmingsplan in wezen niets meer is dan de codificatie van alle beleidsregels en alle kaders die wij in dit huis vaststellen. Dus wij gaan namelijk per definitie over alle kaders die we gebruiken. En dan komt dat in een kloeke bundel naar ons toe, in dit geval van Uiterweg en dan vinden we er wat van. Dus mijn verwijt … En dat trek ik mij dan wel even aan, dat dat cynisme wellicht overkomt, dat is denk ik niet de bedoeling en zo wil ik mij ook niet uiten in de politiek. Maar ik denk wel dat het van belang is dat we dat even helder hebben wat we hier doen en in welk stuk we zitten in het proces. De voorzitter: Dan nog een laatste interruptie van de heer Fransen. De heer Fransen: Dank u wel. Ik heb wel wat moeite met de kwalificatie planeconomie. Dat geldt dan kennelijk niet voor die gebieden waar we wel nu de bestemming voor maken. Maar de gebieden waar misschien nog mensen zijn die plannen maken, daar moet alle ruimte voor zijn. En dan denk ik: ja, dat is wel een beetje meten met twee maten. Wij gaan over de gehele bestemming van een gebied. En natuurlijk ben je dan in gesprek met inwoners, met eigenaren, weet ik veel wat, wat die willen met een gebied. Natuurlijk probeer je dat in te passen. Maar nu lijkt het antwoord wel van de wethouder van: 'Dat doen we voor diegenen die plannen hebben'. Ja, dat gaan we niet in een bestemmingsplan regelen, want dan lijkt het wel op een planeconomie. Dat vind ik echt een verkeerde voorstelling en ik wil de wethouder vragen om daar een beetje op terug te komen. De voorzitter: Dan tot slot de wethouder. De heer Kabout: Ja dank voorzitter. Nou ja, goed. Kijk, ook het conserverende deel is in feite … Gaat vaak over bestemmingen die organisch zo gegroeid zijn, niet omdat overal wij als gemeente op voorhand hebben bedacht: 'Daar mag dit gebeuren, daar mag dat gebeuren'. Het is altijd een samenspel tussen wat vanuit mensen zelf komt, initiatieven die opkomen en wat de gemeente wenselijk vindt. En het klopt inderdaad dat de gemeenteraad het laatste woord heeft over de bestemmingen die worden vastgelegd in deze gemeente. Dus in die zin heeft u daar gelijk in. De voorzitter: Dan is denk ik alles wel gezegd zo met elkaar. Gaan wij over na de stemming. Nog even in herinnering te roepen: het ging over het vaststellen van het bestemmingsplan Uiterweg-Plasoevers. Wie is er voor dit voorstel? Dat zijn de fracties …. Alle fracties, met uitzondering van GroenLinks en Absoluut Aalsmeer en daarmee is het voorstel aangenomen.

Rb-11		**Vragenkwartier** De voorzitter: Het brengt ons overigens ook aan het einde van deze raadsvergadering. Maar ik was even iets te snel toen ik het college passeerde over mededelingen, want wethouder Van Rijn had er nog één. En ik dacht: nou, dat vragenkwartier kunnen we daar ideaal voor benutten. Maar ik kijk de wethouder aan, het kan in twee minuten. Dus ik vraag nog even uw geduld, dan geef ik het woord aan de wethouder. De heer Van Rijn: Erg vriendelijk van de voorzitter dat dit nog even kan namens het college. U bent er ook per raadsbrief over geïnformeerd, maar ondanks het late tijdstip is het denk ik ook wel interessant de publieke informatie voor al onze inwoners van Aalsmeer. En het gaat over de nieuwe dienstregeling openbaar vervoer die in december van start gaat. En dat wij parallel aan die invoering ook een oplossing hebben gevonden, ook in coronatijd, voor vervoer op maat voor onze inwoners. Het is een motie geweest van het CDA destijds, het heeft even op zich laten wachten omdat de corona natuurlijk een rol speelde. Maar we hebben dat nu met Connexxion … Hebben we een pilot voor zes maanden van de grond gekregen, dus dat gaat in deze maand starten. Dus inwoners kunnen gebruik maken van het vervoer op maat. Dat is ook naast de mogelijkheden die we ook wel hebben met Automaatje. En ik vond dat toch wel even vermeldenswaardig om dat hier te melden, dat we dat voor onze inwoners nu voor zes maanden in ieder geval gaan starten en daarna gaan evalueren hoe dat uitpakt. Dank u wel voorzitter.
Rb-12		**Sluiting** De voorzitter: Dank voor deze mededeling. Het is klokslag tien uur, wij zijn aan het einde gekomen van deze vergadering. Rest mij u nog een mooi 5 december te wensen, weliswaar in klein verband, maar niet minder gezellig. En houd goed de Sint-Nicolaas in de gaten, want hij loopt in Aalsmeer in de Aalsmeerse mantel. Ik wens u een hele fijne avond.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 27 januari 2022,

, voorzitter

, griffier

Gemeente Aalsmeer

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN DE RAAD VAN DE GEMEENTE AALSMEER
d.d. 9 december 2021

Aanwezigen:

Voorzitter: G.E. Oude Kotte
Griffier: O. van Kolck

Fractie AA
De dames C. van Hilst-Dekker, G. Holtrop en J. Keessen en de heer D. Kuin

Fractie CDA
De dames A.M. Harte-Fokker en T. van der Meer en de heren M.P. Buskermolen, P.H.J.M. van Soelen, T.F.M. Verlaan, D. van Willegen en G.J.H. Winkels

Fractie D66
De heer W. Kikkert

Fractie GroenLinks
Mevrouw P. Lakerveld en de heer R.P. Fransen

Fractie PvdA
De heer J.H. Buisma

Fractie VVD
De dames N. Hauet en M. Vleghaar en de heren E.P. Abbenhues, J.G.E. Bouwmeester, J.J. van Leeuwen en D.G. van der Zwaag

Raadslid Martijn
De heer R. Martijn

Afwezig: Mevrouw M. van Diemen-Kreeft (CDA)

Raad (besluitvormend)

Agendapunt		**Onderwerp**
Rb-1	**1.1**	**Opening door de voorzitter de heer G.E. Oude Kotte** De voorzitter: Een hele goedenavond. Wij zijn geopend. De laatste raadsvergadering van dit jaar. Een reservemoment. Vorige week hadden wij ook een raadsvergadering. Iedereen thuis van harte welkom. Helaas is het publiek vandaag toegankelijk vanuit huis. Helaas hier nu niet hier in het raadhuis. We hebben toch met elkaar gemeend om, ook vanwege de tijd waarin we zitten, het zo veilig mogelijk voor elkaar te organiseren. Daarom ook even de benadrukking naar u als raadsleden, als we straks met elkaar pauzeren, denk goed om die anderhalve meter. Wethouder Kabout is vanavond helaas verhinderd vanwege ziekte en ook mevrouw Van Diemen.

	1.2	**Vaststelling van de agenda** De voorzitter: De agenda. Er is een extra punt toegevoegd naar aanleiding van het MRA-voorstel voor het benoemen van een lid, een plaatsvervangend lid voor het raadsledenplatform. Er zijn twee moties vreemd aan de orde van de dag aangekondigd. Die plaatsen wij achteraan aan de agenda. Zoals te doen gebruikelijk.
	1.3	**Vaststelling van het verslag van de besluitvormende raad van 11 november 2021** De voorzitter: Dan hebben we het verslag van de raadsvergadering van 11 november, waarop geen wijzigingen zijn ingediend. Oh, kijk. Mevrouw Holtrop, u had op … Pakt u de microfoon even, dan hoor ik graag even wat u te melden heeft. Mevrouw Holtrop: Dank u wel, voorzitter. Het gaat even om de raad ter kennisname. Daar staan beleidsregels Jeugdhulp Aalsmeer 2022 vermeld. In de kanttekening, pagina 3, staat: de beleidsregels worden apart vastgesteld van de verordening en nadere regels, hoewel ze in het verlengde hiervan opereren, is het een zelfstandig document. Kan de wethouder dit document toelichten? Oftewel in een overleg met de woordvoerders op het gebied van jeugdhulp of anders in een commissie? Dat is onze vraag, dank u. De voorzitter: Ik denk dat ik dat namens de wethouder zeker kan toezeggen. Dat moet geen probleem zijn. Het is altijd makkelijker om iemand anders huiswerk toe te dichten, zo is het ook, maar wij zullen daarop toezien. Het verslag van de besluitvormende raad van 11 november 2021 is vastgesteld.
	1.4	**Vaststelling van de Lijst Ingekomen Stukken** De voorzitter: Dan de Lijst Ingekomen Stukken. Daar was het verzoek vanuit AA om ook van de vergadering daarvoor, of de vorige vergadering de lijst nog even hier te memoreren. Kijk dan ook even nadrukkelijk in uw richting. Is er over de lijst van ingekomen stukken van beide vergaderingen? Neen. Bij deze.
	1.5	**Bekrachtigen geheimhouding** De voorzitter: Dan voor nu hebben we ook geen stukken ter bekrachtiging van de geheimhouding.
	1.6	**Mededelingen van het college** De voorzitter: Er is één mededeling vanuit het college. Die komt vanuit mij. Het is wel met de portefeuille financiën, dus ik switch even mijn pet. We hebben een vooraankondiging gehad van BDO. BDO doet een benchmark onder Nederlandse gemeenten als het ware de financiële stresstest. In de schaal van de cijfers één tot tien, waarbij tien natuurlijk uitmuntend, uitblinkend en fantastisch is en een één, nou ja, dat kunt u ook wel nagaan. Wij hebben een tien gekregen. Dus dat is ook een compliment aan u, hoe we met elkaar hebben opgetrokken dat die financiële stresstest echt enorm goed, nou ja, ons beoordeelt. Een bescheiden applaus, maar applaus is applaus mensen. In januari publiceren ze de hele lijst, interessant om eens even na te gaan hoe onze concollega's ervoor staan. Dan hebben we geen akkoordstukken en we gaan direct naar de behandelstukken
Rb-2		**Verordening jeugdhulp en nadere regels** De voorzitter: Het eerste agendapunt is de verordening jeugdhulp Aalsmeer 2022. Het doel van deze verordening is om aan te sluiten bij de nieuwe inkoopsystematiek en werkwijze vanaf 1

januari aanstaande. Dat zal als kader dienen voor de uitvoering van de jeugdwet. De regelgeving richt zich met name op de rechten die ouders kunnen ontlenen aan de jeugdwet en de wijze waarop Aalsmeer daar in de uitvoering invulling aan geeft. De sprekersvolgorde brengt ons in de eerste plaats bij René Martijn. Niet? De VVD, mevrouw Hauet.

Mevrouw Hauet: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Tijdens de commissievergadering heeft de VVD al aangegeven, nou, zich goed te kunnen vinden in deze verordening. Het is natuurlijk een enorm technisch stuk, waarbij het altijd heel erg belangrijk is om te blijven bedenken voor wie we dit eigenlijk doen, namelijk voor onze Aalsmeerse jeugd en in het bijzonder vaak voor hele kwetsbare jeugd. Wij hebben tijdens de commissievergadering een vraag gesteld die schriftelijk is beantwoord. Dat ging over de redelijke toeslag voor de overhead. In de schriftelijke beantwoording is het antwoord eigenlijk nog steeds niet concreet en dat is best wel een, nou, dat kan een risico zijn. We hebben recent onderzoek in Binnenlands Bestuur gezien, waarbij duidelijk werd dat bij minimaal driekwart van de jeugdhulpaanbieders sprake is van het feit dat slechts zeventig procent of minder wordt besteed aan kosten voor personeel. Dus dat betekent dat de opslagen voor overhead en dienst misschien forser zijn dan dat menigeen redelijk zou kunnen vinden. Wij vinden dit wel een interessante vraag om verder te verdiepen, maar dan bijvoorbeeld de rekenkamer te vragen om hier onderzoek naar te doen. Dat wordt meegenomen. Samenvattend, dat onderzoek is belangrijk, maar met de verordening kunnen wij goed leven. Wij zullen voorstemmen.

De voorzitter: Absoluut Aalsmeer, mevrouw Holtrop.

Mevrouw Holtrop: Dank u wel, voorzitter. Jeugdhulp heeft al jaren onze speciale aandacht. En terecht. Het heeft ook de aandacht van de gehele raad en om onze controlerende taak goed te kunnen uitvoeren, hebben wij de rekenkamer om advies gevraagd. Wij waarderen het dat de portefeuillehouder de adviezen van zowel de rekenkamer, als die van de adviesraad zoveel mogelijk heeft meegenomen in deze verordening. Absoluut Aalsmeer heeft in de commissie vragen aan de portefeuillehouder gesteld en deze zijn schriftelijk ingediend en ook beantwoord. Dank aan de portefeuillehouder. In de beantwoording van de vragen tijdens de commissievergadering gaf de portefeuillehouder aan dat de nadere regels jeugdhulp zijn bedoeld om lokaal grip te houden. Dat is positief. Daar hebben we al jaren om gevraagd. Voor Absoluut Aalsmeer is daarbij de menselijke maat van groot belang. Regels kunnen duidelijkheid verschaffen, maar het blijft een individuele voorziening, maatwerk. Belangrijk is dat de juiste hulp geboden wordt en lokale grip houdt voor ons ook in dat deze hulp effectief moet zijn. De tijd tussen de hulpvraag en het daadwerkelijk bieden van hulp kan en mag niet te lang duren. Blijven monitoren of het ingeslagen pad de juiste is en of de toegezegde hulp ook echt daadwerkelijk geboden en uitgevoerd wordt. Graag vernemen wij van de portefeuillehouder wanneer er een evaluatiemoment is ingepland. Daarbij wil ik ook nog aantekenen dat zowel de VVD, als Absoluut Aalsmeer een vraag hebben gesteld over de ontbrekende was/wordt-lijst. Met name gaat het ons om de informatie naar de inwoners. Een goede, heldere en duidelijke uitleg over wat er voor de inwoners die de jeugdhulp nodig gaan hebben, gaat veranderen, moet een prioriteit zijn. Verder kunnen wij instemmen met deze verordening. Dank u wel.

De voorzitter: Het CDA, mevrouw Harte.

Mevrouw Harte: Dank u wel, voorzitter. Het CDA wil het college bedanken voor de antwoorden die gesteld zijn in de commissievergadering. Daar konden wij ons in vinden. Het CDA vindt het heel positief dat in de jeugdverordening de preventie toch hoog op de lijst blijft staan. Het CDA kan akkoord gaan met de verordening jeugdhulp. Dank u wel.

De voorzitter: Dan gaan we naar de PvdA, de heer Buisma.

De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. Voor de Partij van de Arbeid staat één ding eigenlijk boven alles boven water. We zijn blij dat we afstappen van de pakketten zorg, zoals we dat in het verleden hebben vanaf 1 januari 2022. Weg met het pakketje boulimia voor drieduizend euro of weg met een pakketje jeugdhulp zware gevallen voor dertigduizend euro. Daar stoppen

		we mee. We gaan namelijk nu gewoon weer per uur besteed aan zorg, dat wordt afgerekend per geval. Dat heeft wel een risico. Dat heeft een risico van een soort open einde regeling. Nou hebben wij er vertrouwen in, als Partij van de Arbeid, dat we dat op bestuur a) kunnen ondervangen en dat we er met elkaar op gaan letten. Want, voorzitter, zorg is mensenwerk. Daar past naar zijn aard maatwerk bij. Dus laten we nou ophouden met die pakketjes van a, b en c, maar gewoon uur-factuur en we gaan kijken hoe dat verder zich ontwikkelt. De voorzitter: D66, nee? GroenLinks. Dan heb ik één vraag gehoord vanuit Absoluut Aalsmeer. Namens wethouder Kabout zal wethouder Alink het woord voeren. Aan u het woord. Mevrouw Alink-Scheltema: Ja, ik, voorzitter, ik denk dat de wethouder Kabout aan het scherm gekluisterd zit en alle complimenten en bedankingen ook heeft meegekregen. Zo niet, dan zal ik nog zorgen dat die bij hem terechtkomen. Ik hoor inderdaad één vraag, maar misschien … De vraag van de VVD is een vraag of een constatering, kon ik niet helemaal peilen, maar ik hoorde de VVD zeggen: de schriftelijke vraag die wij hebben ingediend en die schriftelijk is … Of de vraag die wij hebben ingediend en die schriftelijk is beantwoord, is nog niet scherp genoeg. Nou, daar zullen we naar kijken, want we willen niet dat er vage antwoorden resteren, want dat krijgen wij later dan toch weer terug. Dus ik wil daar nog een toezegging toe doen dat we daar nog een keer naar kijken. AA heeft het over evaluatiemoment. Het heeft ook te maken met wanneer de inkoopfases weer beginnen. Inkoopfases beginnen voor het eerst weer over drie jaar en als je wilt evalueren naar deze structuur, dan denk ik dat je na twee jaar moet gaan evalueren. Dat kunnen we natuurlijk altijd toezeggen. Ik denk dat we altijd moeten gaan evalueren als we op een gegeven moment een wijziging invoeren. PvdA maakte wel een soortement van voorbehoud dat weg met de pakketten, maar het moet ook niet een open einde regeling worden. Het voordeel van deze strategie is dat je echt van tevoren zegt van hoeveel sessies heeft zo'n client nu nodig? Als dan achteraf blijkt dat het er te weinig zijn, dan wordt er teruggekomen en dan wordt er gevraagd hoeveel sessies zouden er dan nog bij moeten komen. Om die open einde regeling zeg maar te beperken. Volgens mij was dat het en dank u wel. De voorzitter: Is er behoefte aan een tweede termijn? Nee. Dan gaan wij over naar de besluitvorming. Verordening jeugdhulp Aalsmeer 2022. Wie is er voor dit voorstel? Dat is eenieder. Daarmee unaniem aangenomen.
Rb-3		**Indicatoren Sociaal Domein** De voorzitter: Brengt ons bij agendapunt 3, indicatoren Sociaal Domein. Daarvoor is twee voor twaalf nog een motie ingediend. Indicatoren Sociaal Domein 2. Het college heeft verzocht even een paar minuten te schorsen zodat zij hier even met elkaar van gedachte over kunnen wisselen, over ook hoe een advies naar u zou mogelijk zou kunnen luiden. De vraag is even of dat op uw instemming … U bent heel scherp vanavond. Hij is officieel nog niet ingediend. Hij is wel rondgedeeld en ik begrijp dat er behoefte is om toch nog eerst eventjes de indieners de gelegenheid te geven om hem formeel in te dienen, zodat ook de buitenwacht er even kennis van kan nemen. Misschien wel zo netjes. Hij is ingediend door D66, het CDA en Absoluut Aalsmeer. Wie van u zou hierover kort het woord willen om hem in te dienen? Ja, mevrouw Harte. Zal ik ondertussen uitleggen wat het agendapunt inhoudt. Indicatoren Sociaal Domein. Het doel van het voorstel is om de beoogde maatschappelijke effecten die de gemeente nastreeft in het Sociaal Domein beter te kunnen monitoren en te evalueren. U heeft aangegeven graag meetbare doelen te wensen en aansluitende indicatoren voor het Sociaal Domein. Mevrouw Harte, uw motie. Mevrouw Harte: Dank u wel, voorzitter. Ik moest het kort houden, hè? De voorzitter: Graag. Mevrouw Harte: Even kijken, overwegende, even kijken hoor. Dat de gebruikelijke definitie van de beleidsindicator een getal is, waardoor de raad het maatschappelijke effect van beleid kan

		zien en dat een groot deel van de voorgestelde indicatoren niet voldoet aan de voorwaarden van de beleidsindicatoren. Dat de raad, niet tegenstaande de gebreken en gezien de grote vertraging die op dit moment is opgetreden, ervan uitgaande dat we akkoord gaan met het raadsvoorstel, om de minimale set van indicatoren in ieder geval voor de eerste meetmoment vast te stellen. Dat er bij de raad behoefte blijft bestaan aan een verdere discussie inzake het vaststellen van daadwerkelijke meetbare hoofddoelen en gebruik indicatoren. Daarom verzoeken wij het college uiterlijk het eerste kwartaal 2023 met een voorstel te komen voor de Indicatoren Sociaal Domein, in de lijn met het rapport en de motie Sociaal Domein, in het kader van de nieuw op te stellen strategie sociaal domein 2024 en volgende. Nou, ik denk dat dat in grote lijnen wel genoeg is. Dank u wel. De voorzitter: Kijk, daar heeft u via iBabs kennis van kunnen nemen. Voor de digibeten onder ons, hij is ook op papier reeds uitgereikt. Ik denk dat we dan nu even, wellicht met uw instemming, kort kunnen schorsen. Dan kan het college zich ook voorbereiden op een advies. Dan is het natuurlijk aan u als raad om hier met elkaar over in discussie te gaan. Wij schorsen voor vijf minuten. Ja, we wachten nog even deels op de linkervleugel en dan starten we. We hervatten de vergadering. Even voor de volgorde. We gaan eerst de eerste termijn in de raad doen. We hebben net een motie ingediend. Ik zag de wethouder al klaarstaan, maar u kunt nog even een rustpositie innemen. We doen eerst een eerste termijn. Daarvoor beginnen we bij de VVD, mevrouw Hauet. Mevrouw Hauet: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Indicatoren Sociaal Domein. Een mogelijkheid om als raad ook meer de toezichthoudende rol te vervullen die de raad graag wil innemen en waar zij ook voor is aangesteld. Een stuk waar heel hard aan gewerkt is door heel veel mensen, door ambtenaren, door het college, maar ook door de raad, door zich continu eigenlijk op te stellen in de zin van wij willen hier graag ook echt aan het stuur zitten. Het stuk kent zeker nog haken en ogen en verbetermogelijkheden, maar wat er nu ligt, biedt wel perspectief om in ieder geval met elkaar te starten. Wij zijn ook blij dat de motie er ligt. Weliswaar niet met de timing van de motie. Ik moet namens de VVD doorgeven dat dit echt de laatste keer is dat wij op het allerlaatst naar een motie kijken. Dat heb ik hierbij dan ook gezegd. Er kwamen nog een hele hoop, hele strenge zinnen bij. Dus weet dat het voor de VVD een eenmalige, last minute motie is, maar gezien het feit dat die inhoudelijk eigenlijk ons ook de mogelijkheid biedt om, als we straks toch een nieuwe notitie in, een nieuw strategiedocument Sociaal Domein gaan maken, zult u dan zonder mij doen, maar als u dat de komende raadsperiode doet, biedt het ook de mogelijkheid om in dat document niet alleen ambities op te nemen, maar ook een aantal concrete hoofddoelstellingen. Op basis van dat stuk kunt u dan opnieuw indicatoren gaan bekijken. Dan is de volgorde logisch, heb je nu iets waar je mee kan starten en kun je straks wellicht nog verbeteringen aanbrengen. Dus wij zijn op beide stukken dan, in gezamenlijkheid, akkoord en zullen voor beiden voor stemmen. De voorzitter: Absoluut Aalsmeer, mevrouw Holtrop. Mevrouw Holtrop: Dank u wel, voorzitter. Op 3 december 2020 hebben wij tijdens de raadsvergadering een unaniem aangenomen motie Indicatoren Sociaal Domein ingediend. Daarin hebben wij gevraagd om het advies van de rekenkamer op te volgen, om zodoende onze controlerende taak te kunnen uitvoeren. We hebben het college gevraagd om tien meetbare hoofddoelen op te stellen en per doel een of meerdere aansluitende indicatoren. Voorzitter, wij ondersteunen de ambities van de maatschappelijke agenda van Aalsmeer. Hulp bieden waar nodig is, mantelzorgers ondersteunen, extra hulp en aandacht voor taalondersteuning en maatschappelijke begeleiding, ondersteuning bij het vinden van werk, hulp bij financiële belemmeringen, problemen vroegtijdig signaleren zodat kinderen veilig kunnen opgroeien en ontwikkelen, bevorderen van gezondheid, doelen vanuit de participatie. Prima ambities, maar het zijn geen tien hoofddoelen. Daarom zegt Absoluut Aalsmeer dat u ook niet geheel geslaagd bent in het uitvoeren van onze eerdere oproep. Vandaar dat Absoluut Aalsmeer mede een nieuwe motie heeft ingediend. Met dank aan degenen die hier, ondanks dat het heel laat is,

toch heel hard aan gewerkt hebben en met dank ook aan de inzet van de VVD hierin. Die wil ik toch ook wel even noemen. Indien deze wordt aangenomen, deze motie, en wordt uitgevoerd, kunnen wij instemmen met dit raadsvoorstel en verwachten we ieder halfjaar een voortgangsrapportage te ontvangen. Waarbij de doelen en realisatie op basis van de indicatoren tegen elkaar kunnen worden afgezet. Wij kunnen dan dus meegaan met beide stukken. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Het CDA, mevrouw Harte.

Mevrouw Harte: Dank u wel, voorzitter. Zoals het CDA in de commissievergadering al heeft aangegeven, ontbreekt voor het CDA onder andere een indicator voor de inclusieve buitenruimte, wat voor het CDA hoog op de agenda staat. Daarom hebben we ook mede deze motie ingediend. In de motie staat eigenlijk al dat we, of althans, dat we akkoord gaan met het voorstel en dat we ook de motie zullen ondersteunen, maar dat is duidelijk. Dank u wel.

De voorzitter: De PvdA, nee? D66, de heer Kikkert.

De heer Kikkert: Ja, voorzitter, ook namens de Partij van de Arbeid, ons linkerdeel moet uiteindelijk ook tot bloei komen, om het zo maar te zeggen van D66. Het voorstel dat voor ons ligt, is eigenlijk het resultaat van heel veel besprekingen met de raad naar aanleiding van de motie Indicatoren Sociaal Domein van vorig jaar, precies een jaar geleden. Nou, niet helemaal, op zes dagen na, 3 december 2020 en het onderzoeksrapport sturing in het Sociale Domein van de rekenkamer van 20 oktober 2020. Een rapport dat aanbeveelt om meetbare doelen voor het sociaal domein vast te stellen en de informatievoorziening tussen raad en college af te stemmen op de rol van de gemeenteraad. Met uiteindelijk als oproep om, ik meen dat het maximaal tien meetbare hoofddoelen zijn en per doel aansluitende indicatoren te formuleren. Dit voorstel geeft opvolging aan die oproep, maar dat kan beter. Vooral op het aspect van wat wij nu precies onder een beleidsindicator verstaan. Volgens ons is een beleidsindicator gericht op maatschappelijke effecten die je wilt bereiken. Nu zijn die effecten wel besproken, maar, en dat wordt in het voorstel wel onderkend, de mate waarop de gemeente sturing kan geven aan die effecten is gering. Dan krijgen wij de kriebels, want het gaat niet alleen om informatie, meten is weten, maar ook om sturing en grip te krijgen op die effecten. Wat D66 en de Partij van de Arbeid betreft, is de discussie met het aannemen van het voorstel dan ook niet afgerond en zouden wij die graag vervolgen om de indicatoren aan te vullen met indicatoren waarop we daadwerkelijk invloed kunnen uitoefenen. Wij stemmen in met het voorstel en uiteraard als mede-indiener ook met de motie.

De voorzitter: GroenLinks.

De heer Fransen: Ja, dank u wel, voorzitter. Twee reacties. Eerst op het voorstel zelf en daarna op de motie. Het voorstel zelf is net aan voldoende. Die tekst vind ik ook een beetje terug in de motie. Het voorstel is net aan voldoende. Het heeft lang geduurd. Of dit ons nu aan het stuur zet, dat weet ik niet. Of dat helemaal aan het voorstel te wijten is, dan wel aan de omstandigheden waarin dit voorstel zijn werk moet doen, dat is mij ook onduidelijk, maar het lijkt mij wel een goede, ja, eerste start zeg maar om hiermee aan het werk te gaan. Zoals elk voorstel wat je doet, als je ermee aan het werk bent, dan ga je al werkend ontdekken hoe dat gaat en stel je bij als dat nodig is. Dus we zullen akkoord gaan met het voorstel. Dan de motie. Dat vinden we een beetje een raar figuur, want in de motie staat het raadsvoorstel voldoet niet en niettegenstaande de gebreken. Dus dan zeg je eigenlijk: we zijn niet akkoord. Dit is een soort veredelde stemverklaring, deze motie. In onze beleving is een motie daar niet voor bedoeld, voor een veredelde stemverklaring. Je bent het eens met het voorstel of je bent het niet. Hier staat eigenlijk we zijn het niet eens, maar we gaan toch maar door, maar laten we het er over een jaar nog eens over hebben. Dat is in mijn beleving, of je hem nou wel of niet aanneemt, het heeft geen enkele invloed. Nou, wat wij vorige week ook al gezegd hebben, op deze manier devalueren moties wel, want dan gaat het er meer om dat je er een hebt ingediend, dan wat er in die motie staat. Dat vinden we echt een beetje zonde van ons eigen proces en ook een

		uitholling van onze eigen functie. Dus wij zullen vanuit dat perspectief niet akkoord gaan met deze motie. De voorzitter: Tot slot, René Martijn. Dan gaat het woord naar het college. Het woord is aan wethouder Alink. Mevrouw Alink-Scheltema: Voorzitter, u zag, ik kon net al niet wachten. Wat het college hoort, wat ik hoor, wat het college hoort, is in ieder geval een hele grote bevlogenheid en een hele grote betrokkenheid bij de raad om het Sociaal Domein goed op de rit te krijgen. Hoe dat moet, dat is een zoektocht. We hebben meerdere malen de discussie gehad onderling van is een indicator nou alleen maar kwantitatief meetbaar of ook kwalitatief? Daar verschillen de partijen wel een beetje in, want wij vinden ook kwalitatieve indicatoren meetbaar. Maar buiten dat, ik hoor zeg maar positieve geluiden over het voorstel en gemengde geluiden over de motie. Het college zal in principe die motie willen ontraden, omdat er, zover u ook weet, binnenkort gemeenteraadsverkiezingen zijn en er dan een ander college is. Waarschijnlijk ook een andere raad, die daar mogelijk andere gedachten bij heeft. Wat wij wel willen doen, is zeg maar met de kennis die wij nu hebben en de gelopen discussie die we hebben gehad de afgelopen maanden, zelfs bijna of iets langer dan een jaar, om die aan het nieuwe college mee te geven en ervoor te zorgen dat er een goede zoektocht komt, samen met u, samen met de nieuwe raad, naar nieuwe indicatoren die wel naar alle tevredenheid zijn. Dank u wel. De voorzitter: Wij gaan naar de tweede termijn. Dat was de reactie van het college. We beginnen bij de VVD, mevrouw Hauet. Mevrouw Hauet: Ja, nu doet hij het wel. Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Het is eigenlijk een vraag aan de wethouder, want wat ik u hoor zeggen dat begrijp ik niet helemaal, want dat zou dan voor ieder voorstel gelden wat we hier aannemen. We nemen hier maandelijks allerlei bouwplannen aan, die dan ergens in het jaar sint-juttemis een keer tot uitvoering komen en dan zegt u ook niet: gut, ja, die geven we mee aan het volgende college en dan kijken ze wel wat ze ermee gaan doen. Dus ik snap het niet zo heel erg goed. Het stuk Sociaal Domein, strategie sociaal domein moet volgens mij volledig worden herschreven. Dat heeft een einddatum. Ja, dat gaat u toch doen en u kunt op dat moment dan aan de hand van het nieuwe stuk toch ook prima kijken of de indicatoren nog van een update moeten worden voorzien. Dus ik begrijp niet zo goed waarom het college op dit agendapunt zegt: ja, er zit straks een nieuw college, er zit straks ook een nieuwe raad. De voorzitter: Absoluut Aalsmeer, mevrouw Holtrop. Mevrouw Holtrop: Dank u wel, voorzitter. Ik ga de woorden van de VVD niet herhalen, maar de vraag is tevens ook de vraag die wij zouden willen stellen. Daarnaast denk ik dat het ook heel duidelijk moet worden aangegeven dat dit stuk, het voor stemmen voor dit stuk, zo ontzettend belangrijk is en ook volgens mij is dat al eerder gezegd, omdat we niet kunnen dralen met het geven van de juiste hulp. Dat er dan nog geen juiste indicatoren zijn neergelegd en dat daar nog verbetering in kan worden aangebracht, dat is iets wat naar mijn mening en naar de mening van onze fractie ook prima in het volgende termijn zou kunnen. Dus vooral doorgaan en niet dralen. Je kunt niet met hulp, en zeker niet met het sociaal domein, daar kun je niet meer wachten. Dank u wel. De voorzitter: Het CDA. De PvdA. D66. We gaan horen of het van de rechtervleugel of de linkervleugel komt, de bijdrage. De heer Kikkert: Nou, ik vertegenwoordig beide vleugels. Ja, wij begrijpen ook niet helemaal waarom het college dit ontraadt, want dan zou ik ook een inhoudelijk argument graag willen horen, dan behalve het argument dat we straks een nieuwe raad hebben en een nieuw college. Dus ik zou graag ook van het college een inhoudelijk argument vernemen. De voorzitter: GroenLinks.

De heer Fransen: Ja, voorzitter, dank u wel. Ja, ik merk dat de indieners op geen enkele manier ingegaan zijn op wat ik in de eerste termijn gezegd. Dat mag, maar dan heb ik een vraag aan de indieners. Als deze motie wordt aangenomen, wat is dan het verschil met dat die niet wordt aangenomen?

De voorzitter: René Martijn. Ik keek even of de indieners behoefte hebben om hierop te reageren. Mevrouw Holtrop, aan u het woord.

Mevrouw Holtrop: Dank u wel, voorzitter. Het antwoord op die vraag is dat de indicatoren zullen moeten worden aangepast aan de hand van de ingediende motie, zonder die motie hoeft dat dus niet. Dus dan blijft staan wat er nu staat en kunnen we niet meer, hebben we toch minder grip als dat wat we nu hebben.

De voorzitter: De heer Fransen.

De heer Fransen: Ja, dat is nu precies mijn punt, voorzitter, dan moet je het voorstel afwijzen, als je het voorstel niet goed vindt.

De voorzitter: Mevrouw Holtrop. Dan geven we het woord in het tweede termijn aan het college. Wethouder Alink.

Mevrouw Alink-Scheltema: Voorzitter, hier is een … Het lijkt alsof er een patstelling is en volgens mij is dat helemaal niet nodig. Ik begrijp heel goed wat GroenLinks, wat de heer Fransen zegt. Steun dan niet, het voorstel, maar wat ik ook wel begrijp is dat u zegt: er moet voortgang. Dat is nou precies wat ik zou willen voorstellen. Laten we gewoon beginnen. Er zijn tien indicatoren. Er zijn tien hoofddoelen met indicatoren, zo moet ik het zeggen en laten we stapje voor stapje eens kijken hoe dat uitwijst en hoe dat uitpakt. De zorg zal wel geleverd worden, daar doet deze motie niets aan af, want wij vinden dat iedereen geholpen moet worden daar waar nodig is. U kunt later altijd zeggen, en u zegt zelf dat in 2024 er dan een nieuw op te stellen strategie is en dat uiterlijk Q1 2023. Nou, over dat ontraden wil ik nog even toezeggen van wij ontraden dat niet zoals ik dat … We ontraden dat, maar we zouden het kunnen ontraden, omdat er verkiezingen aankomen en wij natuurlijk niet over ons graf kunnen reageren. Daarom heb ik die toezegging gedaan dat het huidige college er alles toe beweegt om ervoor te zorgen dat het volgend college op de rit komt. Dat, voor zover.

De voorzitter: Volgens mij zijn inhoudelijk voldoende argumenten … U heeft nog een interruptie op de wethouder? Ja, mevrouw Holtrop. Mevrouw de wethouder, ik zou zeggen blijf bij de microfoon. Mevrouw Holtrop.

Mevrouw Holtrop: Dank u wel, voorzitter. Het zijn geen tien indicatoren. Er staan zeven aandachtspunten gemeld. Dat zijn er sowieso niet tien. CDA heeft bijvoorbeeld al een optie gegeven van een indicator, of van een hoofddoel wat ook eventueel daar nog bij kunnen worden gezet. Dus de hoofddoelen, sorry, zijn geen tien, maar zeven, zoals dat op dit moment is opgesteld in dit stuk. Biedt ruimte voor wat extra hoofddoelen. Daarbij iets over de verkiezing heen tillen, is niet negatief. Wij gaan ervan uit dat het volgende college en de volgende raad dit ook heel goed zouden kunnen. Dus om dat nou tegen te houden, dit stuk wat zo belangrijk is, om dan een rem te zetten, omdat er verkiezingen aankomen, vind ik een hele foute manier van denken.

De voorzitter: Heeft de wethouder nog de behoefte om te reageren?

Mevrouw Alink-Scheltema: Ik denk dat er een aantal argumenten door elkaar heen lopen. Dingen die verschillende mensen gezegd hebben op één potje gegooid. Ik heb eigenlijk geen behoefte meer om daar nog verder over te praten. Het is niet zo dat wij de indicatoren niets vinden en we vinden ook het voorstel heel belangrijk. Dus het is zeker niet onze bedoeling om te traineren, mocht u dat misschien denken. Het gaat erom dat de volgende raad en het college

		bezig gaan met een nieuw plan en daar kunnen wij niet op voorsorteren. We kunnen alleen maar meedenken. Daar wil ik het toch echt bij laten, want anders dan gaan we echt in een Babylonische spraakverwarring komen, voorzitter. De voorzitter: Akkoord. Volgens mij zijn er voldoende inhoudelijke argumenten met elkaar gewisseld en gaan wij over tot stemming. Wij stemmen eerst over het voorstel, dan over de motie. Het voorstel Indicatoren Sociaal Domein, wie is er voor dit voorstel? Dat is eenieder en daarmee unaniem aangenomen. Dan ligt voor de motie, waarin u het college verzoekt uiterlijk het eerste kwartaal van 2023 een voorstel Indicatoren Sociaal Domein ter beschikking te stellen aan de raad, in lijn met het rapport en de motie SD, Sociaal Domein, in het kader van de nieuw op te stellen strategie sociaal domein 2024 en verder. Wie is er voor deze motie? Dat is eenieder, met uitzondering van GroenLinks en daarmee is de motie aangenomen.
Rb-4		**Definitieve Samenwerkingsafspraken Metropoolregio Amsterdam (MRA)** De voorzitter: Brengt ons bij agendapunt 4, de Samenwerkingsafspraken Metropoolregio Amsterdam. Ikzelf ben daar portefeuillehouder van. Ik wou in eerste instantie maar even kijken, afhankelijk van de inbreng, om toch even voor te blijven zitten. Mochten er wel vragen komen, bekijken we dan even hoe we de vergadering verder zetten. Misschien dat de plaatsvervangend voorzitter het over neemt, maar ik schat zo in dat u het wellicht bij een bijdrage laat. Laten we dat even testen. De spreekvolgorde brengt ons bij Absoluut Aalsmeer. De heer Kuin. Een cliffhanger, wij gaan naar het CDA. Geen behoefte. De PvdA. D66. GroenLinks, de heer Fransen. De heer Fransen: Al is het maar om het vicevoorzitterschap ingewikkeld te maken dat ik nu het woord even voer. Ja, de samenwerking in de metropoolregio, eigenlijk alleen de opmerking dat we in de commissie dit besproken hebben en dat er toegezegd is dat alle besluiten die Aalsmeer aangaande hier genomen blijven worden. Daar hecht ik wel aan om dat nog even hier op te merken. De voorzitter: René Martijn. Tot slot, de VVD, de heer Abbenhues. De heer Abbenhues: Dank u wel, voorzitter. Ik ga natuurlijk niet antwoorden op de vraag van de heer Fransen van GroenLinks, maar ja, wat de VVD betreft had dit een hamerstuk kunnen zijn, met als toevoeging dat alle bevoegdheden over alle besluiten die lokaal genomen moeten worden, gewoonlijk al blijven en dat de MRA niet meer is dan een overlegorgaan. Dus wat de VVD betreft akkoord. De voorzitter: Dan zijn er geen vragen gesteld. Denk ik dat we over kunnen gaan tot stemming. Zeer benieuwd wat Absoluut Aalsmeer zal stemmen. Wie is er voor dit voorstel? Dat is eenieder, met uitzondering van Absoluut Aalsmeer en daarmee is het voorstel aangenomen.
Rb-5		**Benoeming lid en plaatsvervangend lid MRA Raadtafel** De voorzitter: Brengt ons bij agendapunt 5. Het voorstel brengt namelijk met zich mee dat er een vertegenwoordiging in de algemene vergadering komt, maar ook aan de raadstafel een vertegenwoordiging komt. Dat laatste is aan u als raad om daar een vertegenwoordiging voor te kiezen. De heer Abbenhues en de heer Verlaan zijn bereid gevonden ons daarin te vertegen-woordigen. Daar moet over gestemd worden. Daarvoor zou ik willen vragen om de stembriefjes uit te delen aan onze bode. Er is een commissie voorgesteld, wordt voorgesteld. Mevrouw Van Hilst, de heer Martijn, de heer Buisma. Van tevoren gevraagd en volgens mij ermee ingestemd. Als het niet gevraagd is, dan is het natuurlijk een klemmend beroep aan u om dit vooral te doen. De stembriefjes worden uitgedeeld. Oh, u heeft ze al, kijk. Heel voortvarend. Dank u wel daarvoor. Daar staan twee voorstellen op en u wordt natuurlijk gevraagd om akkoord of niet akkoord aan te vinken. Ik zie dat iedereen dat ook al gedaan heeft. Dus ze mogen opgehaald worden. Dan schorsen wij voor een paar minuten tot de commissie terugkomt met de uitslag.

		Wij hervatten de vergadering. De commissie is teruggekeerd. Als iedereen wil plaatsnemen? Dan geef ik graag het woord aan de voorzitter van de stemcommissie, mevrouw Van Hilst. Mevrouw Van Hilst-Dekker: Dank u, voorzitter. Er zijn 22 stemmen uitgebracht, waarvan 20 geldige stemmen. Er zijn 18 stemmen akkoord voor de heer Abbenhues. Er zijn voor de heer Verlaan 19 stemmen akkoord en er was één stem uitgebracht voor de heer Martijn als lid van de raadtafel van MRA. Dank u. De voorzitter: Dan heeft de heer Martijn mazzel dat het er geen 19 waren. Daarmee zijn beide leden benoemd en we wensen jullie veel succes en hartelijk dank voor het nemen van die verantwoordelijkheid.
Rb-6		**Vernieuwing ambtelijke samenwerking Aalsmeer – Amstelveen** De voorzitter: Wij zijn bij agendapunt 6. Daar gaan we het hebben over de vernieuwde ambtelijke samenwerking mogelijk tussen Aalsmeer en Amstelveen. U dient daarover te besluiten. Het doel hiervan is natuurlijk om meer grip te krijgen op de dienstverlening, nabijheid van de dienstverlening te beleven en de organisatie voor onze Aalsmeerse opgaven. Wij gaan eerst met elkaar hier volgens de spreekvolgorde over praten en we hebben hier na dit agendapunt ook nog de mogelijke ontbinding van de tijdelijke commissie toekomstige dienstverlening en dan staan we nog even stil bij de leden van de commissie. Maar eerst even over de inhoud. De spreekvolgorde brengt ons bij het CDA en ik geef graag het woord aan de heer Winkels. De heer Winkels: Mijnheer de voorzitter, in oktober 2019 heeft de gemeenteraad van Aalsmeer een motie aangenomen waarin het college de opdracht kreeg om te onderzoeken of de ambtelijke samenwerking met Amstelveen verbeterd kon worden, dan wel kon worden beëindigd. Dit naar aanleiding van het steeds maar duurder worden van deze samenwerking, maar zeker ook vanwege het feit dat de Aalsmeerse inwoners en ondernemers de weg naar het raadhuis van Aalsmeer steeds meer kwijtraakten en vaker naar het gemeentehuis van Amstelveen moesten voor informatie of aanvragen of wat dan ook. Zij kregen nog steeds meer het gevoel dat de gemeente Aalsmeer werd overgenomen door Amstelveen. Dit was en is zeker in Aalsmeer een ongewenste situatie. Het college van Aalsmeer is voortvarend te werk gegaan. Daarbij als sparringpartner bijgestaan door de raadscommissie, de tijdelijke commissie toekomstige dienstverlening. Bijna twee jaar is er hard onderhandeld met de gemeente Amstelveen en intern veelvuldig overleg geweest. Een periode die zich kenmerkte door diepe dalen en hoge bergen. Toch is het CDA van mening dat het resultaat er mag zijn. In het raadhuis komen weer een 25-tal medewerkers hun werk doen voor de Aalsmeerse burgers en ondernemers. Deze medewerkers zijn in dienst van de gemeente Aalsmeer en worden dus ook aangestuurd door de gemeentesecretaris van diezelfde gemeente Aalsmeer. Alle loketten gaan weer open, waardoor de toegankelijkheid, de zichtbaarheid, bereikbaarheid weer aanzienlijk groter wordt. De identiteit van Aalsmeer wordt weer duidelijk. Er is meer grip op de ambtelijke werkzaamheden. Naast de Aalsmeerse gemeentelijke werkers, medewerkers, zijn er ook medewerkers die voor de gemeente Aalsmeer werken vanuit het gemeentehuis van Amstelveen of het raadhuis van Aalsmeer, of zoals tegenwoordig makkelijker is, vanuit huis. Deze medewerkers blijven in dienst van de AA-organisatie, oftewel bij de gemeente Amstelveen. Het CDA is van mening dat de werkzaamheden op een efficiënte maar ook opgefriste wijze kunnen worden verricht. Om te voorkomen dat er weer vervelende situaties groeien, is er jaarlijks een evaluatiemoment afgesproken met elkaar, waarbij ook de gemeenteraad van Aalsmeer wordt betrokken. Het CDA kijkt terug op een bewogen periode, waarin het overleg toch plaatsvond in een hoog tempo. Het CDA spreekt de hoop uit dat voor een langere tijd de samenwerking met de gemeente Amstelveen op ambtelijk niveau weer optimaal zal zijn. Wij gaan van harte akkoord met het voorstel, dank u wel. De voorzitter: De PvdA, de heer Buisma. De heer Buisma: Nou, voorzitter, wij hebben dit als raad natuurlijk gewoon zelf veroorzaakt.

		Wij, als raad, zijn ook de hele tijd betrokken geweest, zij het een beetje in de schaduw. In de commissie stiekem of, eigenlijk zoals die echt heet, de tijdelijke commissie toekomstige dienstverlening, een draak van een naam. De uitkomst van de som is dat we weer een kleine kernorganisatie krijgen in Aalsmeer, van anderhalf miljoen per jaar. Voorzitter, deze organisatie is niet morgen klaar en ook niet overmorgen. Daarvoor is tijd nodig en die tijd hebben we nu. Voor de komende vijf jaar om zo net over een verkiezingsjaar heen te tillen is er bestuurlijke rust. Zo kunnen wij als Aalsmeer, maar ook als AA organisatie ons richten op de dingen waar we toe doen, gewoon onze inwoners, want Aalsmeer zoals het zou moeten zijn, is dat we een gemeentebestuur hebben dat modern is. In al haar communicatie open, eerlijk, toegankelijk en respectvol is. Het college van B en W en de gemeenteraad hebben ieder hun eigen rol en vervullen die ook. Zij zijn zich ervan bewust dat zij een voorbeeldfunctie hebben voor de samenleving. De samenleving van nu en de toekomstige vijf jaar. Voorzitter, wellicht een klein puntje van kritiek, maar als we als gemeenteraad zo ontzettend stellig zijn geweest in onze motie over dat de overeenkomst centrumregeling ambtelijke samenwerking Aalsmeer-Amstelveen beëindigd moet worden, waarom noemen we dan de nieuwe overeenkomst centrumregeling ambtelijke samenwerking Aalsmeer-Amstelveen? Heeft nou niemand van het college het inzicht gehad om die overeenkomst iets hips te noemen? Of iets moderns. De triple A overeenkomst, bijvoorbeeld. Dank u wel. De voorzitter: D66, de heer Kikkert. De heer Kikkert: Ja, voorzitter. Het voorstel voor een vernieuwde ambtelijke samenwerking met Amstelveen ligt voor ons, met als uitkomst dat Aalsmeer straks weer een eigen kernorganisatie in huis heeft om de dienstverlening op een goede manier aan onze inwoners te verlenen. Daarmee laten we een bewogen periode met onbegrip en irritatie tussen de gemeentebesturen achter ons. D66 heeft er niet zoveel behoefte aan om dieper op de irritatie en onbegrip in te gaan. Ik laat het bij een stroeve samenwerking, op onderdelen een gebrekkig geleverde kwaliteit en het ontbreken van grip, regie en sturing op processen, laat staan op inhoud. Dat heeft afbreuk gedaan aan een goede dienstverlening aan inwoners en ondernemers in Aalsmeer. Dat terwijl Aalsmeer een sterke en financieel onafhankelijke gemeente is en blijft en de beste dienstverlening voor haar bewoners en de in Aalsmeer gevestigde bedrijven wil. Leidende woorden in de vernieuwde samenwerking zijn zoals gezegd grip, sturing en regie, maar bovenal een belangrijke andere kernwaarde, namelijk gelijkwaardigheid. Het resultaat is een compliment waard. Niet alleen aan het college, die de unaniem aangenomen motie adequaat heeft uitgevoerd, maar ook aan onszelf, omdat we de durf en moed hebben gehad om een besluit te nemen over de samenwerking, zonder, toen nog, een finish of uitkomst in het vizier te hebben gehad. We wisten wel een ding zeker, langer doorgaan zou onverantwoord zijn. Wat hebben we nu bereikt? Aalsmeer krijgt een eigen kernorganisatie die de eigenheid van Aalsmeer gaat borgen en daarmee ook de samenwerking met Amstelveen gaat laten stromen, de eerste schil. Naast de eigen organisatie zal een deel van de dienstverlening door medewerkers, die in dienst zijn van de AA-organisatie, op locatie in Aalsmeer worden verzorgd. Dat betekent dicht en nabij, waarmee de kwaliteit van de dienstverlening aan onze inwoners en ondernemers sterk omhoog gaat, de tweede schil. Tenslotte worden nog taken uitgevoerd vanuit Amstelveen zelf, de derde schil. Drie schillen die samen één geheel vormen. Pak een appel en schil deze in drie parten. Het blijft een appel. Met andere woorden, Aalsmeer is en blijft Aalsmeer met een versterkte eigen identiteit en een eigen gezicht naar buiten naar onze inwoners toe. D66 wenst de organisatie veel succes toe met het vervolg en dat onze dromen, waar we in het begin van de tijdelijke commissie toekomstige dienstverlening over spraken, mogen uitkomen. Tenslotte, feliciteren wij onze inwoners met het bezit van een nabije gemeente, die gereed is om voor u een goede dienstverlening te verlenen. De voorzitter: Vergeet uw appeltje voor de dorst niet, heer Kikkert. We gaan naar GroenLinks. Geen behoefte? René Martijn. De heer Martijn: Voorzitter, de laatste tijd maak ik niet zoveel gebruik van mijn recht om te spreken in deze gemeenteraad, echter voor dit onderwerp maak ik graag een grote uitzondering. Om vrijuit in zeer duidelijke bewoordingen van mijn kant, wellicht wat hard, mijn

gedachten en gevoel weer te geven en dat van vele burgers in onze gemeente. Ik kijk dus nog wel terug op de afgelopen periode. Zoals u weet maak ik geen deel uit van de tijdelijke commissie toekomstige dienstverlening Aalsmeer-Amstelveen. Ik betreur het dan ook dat ik naast de verslagen nauwelijks door de commissie op de hoogte bijgehouden. Terwijl leden van andere fracties wel werden geïnformeerd door hun fractieleden in de commissie. De voorzitter van deze commissie heeft mij slechts één keer gebeld om mij te informeren. Door de college-leden, onderhandelaars, waaronder uzelf, voorzitter, …

De voorzitter: De heer Martijn, we hebben een interruptie van de heer Winkels. Een ogenblik, de heer Winkels.

De heer Winkels: Inderdaad heb ik één keer gebeld, als voorzitter van deze commissie, naar u, mijnheer Martijn, maar ik heb u daarna nog wel onlangs, een maand of twee geleden, vier keer gebeld en ik heb zelfs uw antwoordapparaat ingesproken. Ik heb mijn best gedaan om u daarbij te betrekken en op de hoogte te stellen van datgene wat er met elkaar besproken was in die TCTD. Vind ik jammer dat u dan zegt: ja, ik ben maar één keer daarbij betrokken. Vind ik echt jammer.

De voorzitter: De heer Martijn.

De heer Martijn: Ik vind het dan jammer van dat de heer Winkels … Ik heb die telefoontjes niet gehad bij mijn weten en we praten hier ook over twee jaar dat deze commissie is ingesteld. Dus als we het hebben over vier telefoontjes van de afgelopen twee maanden, dan denk ik dan is dat ook wat weinig. Maar goed, dat valt dus te betreuren dat ik nooit als raadslid ben bijgepraat. Maar toch dank ik iedereen die zich heeft ingezet om dit resultaat ten aanzien van de samenwerking met de gemeente Amstelveen te behalen. Een resultaat wat goed is voor onze burgers van Aalsmeer en Kudelstaart en waar ik blij mee ben, al mocht het van mij nog een stapje verder gaan. Dan bedoel ik niet om helemaal te stoppen met de samenwerking met Amstelveen, maar wel nog verder af te bouwen en nog meer samenwerking te zoeken met andere gemeenten die een betere dienstverlening kunnen leveren dan de gemeente Amstelveen, tegen een betere, eerlijke, dan wel lagere dienstverleningsvergoeding. Want, de gemeente Amstelveen vertrouw ik namelijk voor geen cent. De wijze zoals zij ons als gemeente Aalsmeer wilden laten meebetalen voor hun eigen fouten ten aanzien van bijvoorbeeld de ICT-investeringen vind ik uitbuiterij. Helaas is in onderhandelingen afgesproken toch een bescheiden deel voor onze rekening te nemen, wat ik ernstig betreur. Ik leg uit waarom dat meebetalen niet klopt. Voorzitter, wij nemen slechts dienstverlening af van de gemeente Amstelveen en we willen de daarvoor afgesproken vergoeding betalen, maar niet hun financiële problemen oplossen. Ik vergelijk het maar met een taxi. Een door mij eerder aangehaald voorbeeld. Je bestelt een taxi, ook dienstverlening, en meldt waar je naartoe wilt, spreekt vervolgens de ritprijs af en gaat van start. Aangekomen op de bestemming betaal je de afgesproken ritprijs. Je betaalt dan toch ook niet extra, omdat de chauffeur een nieuwe auto nodig heeft? De gemeente Amstelveen had voor hun ICT-voorzieningen zelf een vervanging reserve moeten instellen, maar daar is de gemeenteraad van Amstelveen op voordracht van hun VVD wethouder financiën van de gemeente Amstelveen ernstig in gebreke gebleven. Deze zelfingenomen VVD wethouder financiën van de gemeente Amstelveen, of eigenlijk een soort burgemeester van Amstelveen, want hij maakt daar de dienst uit in dat college, gaat liever op kosten van de Amstelveense gemeenschap aan de dure flessen wijn en de gevulde kreeften bij restaurant molen De Dikkerd. In plaats van een echt zijn werk te doen portefeuille financiën om zijn gemeente dit soort miljoenenmissers te besparen. Deze wethouder heeft in het verleden verzuimd een voorziening te treffen in de Amstelveense begroting voor de vervanging van hun ICT, hard- en software en dergelijke. De gemeenteraad daar in Amstelveen die sliep en werd niet wakker geschud toen de financiële problemen ontstonden ten aanzien van die verouderde ICT-systemen. De bestuurders daar dachten alleen: bij Aalsmeer kunnen we wel wat miljoenen weggraaien. Ook probeerde de VVD wethouder in Amstelveen met zijn kornuiten uit het college en de gemeenteraad daar onze mooie gemeente Aalsmeer in te lijven. Gewoon te annexeren en daarvoor deed de fractievoorzitter van de VVD in Amstelveen ook nog een duit in de zak. Samen met een onervaren fractieleider van D66 in de gemeenteraad daar, die Aalsmeerders maar een

		stel boerenkinkels vond. Wat zij in het openbaar hebben geuit tijdens een Amstelveense gemeenteraad en in hun plaatselijke media. Nou, dat zegt iets over de arrogantie van deze omhooggevallen politici. Aalsmeerse burgers of Amstelveense burgers, weet op welke partij u stemt in Amstelveen bij de aanstaande verkiezingen in maart. Een paar onbetrouwbare graaiers zitten er in Amstelveen. Ook deze wethouder financiën in Amstelveen kreeg hulp bij zijn pogingen tot annexatie van de gemeente Aalsmeer van zijn vriend en tijdelijk waarnemend burgemeester Bas Eenhoorn. Eenhoorn, die vlak daarvoor de gemeenteraad van Aalsmeer nog belerend toesprak en wist te vertellen hoe wij in een betere sfeer als politieke partijen moesten samenwerken, kwam even later als interim-burgemeester van Amstelveen met een rapport over hoe snel ons Aalsmeer bij de gemeente Amstelveen moest worden geannexeerd. Te worden ingelijfd. Deze onbetrouwbare, hypocriete VVD'er, bedrieger, heeft gelukkig zijn zin niet gekregen en is weer op een functie elders geplaatst. Ik rond bijna af, voorzitter. Dat zou met de wethouder financiën van de gemeente Amstelveen en eerder genoemde raadsleden van die gemeente ook moeten gebeuren, want in wat zij wilden bereiken met onze gemeente, hebben zij juist het tegendeel bereikt. Ook hier zie je hun onkunde. Geen strategische kennis en geen politieke, bestuurlijke vaardigheden, geen bindend vermogen of empathie en geen enkele vorm van zelfreflectie behoort tot hun kundigheid en ervaring. Voorzitter, mijn woorden zijn wellicht hard, maar uit mijn hart gegrepen, want iemand moet toch de waarheid klip en klaar eens duidelijk kunnen benoemen. Ik hoop dat de komende gemeenteraad van Aalsmeer bij de evaluatie van de voor nu gemaakte afspraken zich nog verder gaat bezinnen om de samenwerking met Amstelveen te verminderen en die met andere gemeenten uit te breiden. En pas op met die gemeente Amstelveen, want deze vos verliest nu wel een groot deel van zijn invloed, maar nooit zijn streken. Dank u wel. De voorzitter: De VVD, de heer Van der Zwaag. De heer Van der Zwaag: Ja, voorzitter, dank u wel. Ik wil maar beginnen met tot u spreekt een eenvoudige voorzitter van de VVD fractie met grote belangen in de gemeenschap van Aalsmeer. Daar sta ik graag voor. Voorzitter, met onbeschrijfelijk veel pijn in onze harten hebben we moeten besluiten om niet meer samen, als geliefden door het leven te gaan. We hebben enorm ons best gedaan om ons samenzijn als partners te laten werken, maar we verschillen meer dan we beiden lang hoopten, aldus Katja Schuurman over haar recente breuk met haar volgende liefde. Eigenlijk kan je dit ook over de relatie van Aalsmeer en Amstelveen zeggen. Met de nu gemaakte afspraken blijven we goed voor onze kinderen, lees onze inwoners, bedrijven, maatschappelijke instellingen. We blijven daar goed voor zorgen. Deels is de samenwerking immers vruchtbaar en zinvol geweest en dat blijft zo. Met betere afspraken met hoe we voor de kinderen blijven zorgen. Maar op voor Aalsmeer cruciale punten gaan we nu weer zelf voor onze kinderen zorgen om ze dichtbij op te laten groeien zoals we dat in ons wereldse dorp Aalsmeer graag zien. De VVD is blij dat er aan het einde van een periode van overleg en onderhandelen met Amstelveen een resultaat ligt waar zowel Aalsmeer, als Amstelveen tevreden over is. De VVD is blij ook via deelname aan de tijdelijke commissie toekomstige dienstverlening, best een moeilijk woord, een professionele bijdrage aan dit proces te hebben kunnen leveren. Daarmee kunnen we als gemeentebestuur samen met Aalsmeerse inwoners, ondernemers en maatschappelijke instellingen verder werken aan onze eigen toekomst. We danken alle betrokkenen voor hun inzet om deze gedeeltelijke scheiding liefdevol te laten zijn. De VVD heeft ook geconstateerd dat er zelfs binnen de nieuwe afspraken een nieuwe dienstverlening is ontstaan. Ik zal het laten zien. Ik kende hem nog niet. Kijk, in onze fractie kreeg onze fractie assistent Sissi een hele mooie kaart van de gemeente Amstelveen, gericht aan Elisabeth Mijwaart, hartelijk gefeliciteerd met je verjaardag. Van de directie van de AA-organisatie. Hij was alleen een week te vroeg. Dank u. De voorzitter: Absoluut Aalsmeer, mevrouw Holtrop. Mevrouw Holtrop: Dank u wel, voorzitter. Fractie Absoluut Aalsmeer is positief gestemd over dit raadsvoorstel, al is dat met gemengde gevoelens. Het streven van de triple A samenwerking is om meer invloed, grip en sturing op het Aalsmeerse beleid te verkrijgen. De dienstverlening en organisatie terug naar Aalsmeer. Op 17 oktober 2019 heeft de raad via een motie de opdracht

		gegeven voor beëindiging van de samenwerking. Daar is met deze gewijzigde ambtelijke samenwerking Aalsmeer-Amstelveen gedeeltelijk aan voldaan. Voorzitter, we blijven een appel. Volgens de heer Martijn een zure appel. De loketten en dienstverlening komen terug naar Aalsmeer. Voor de inwoners betekent dit dat de bereikbaarheid verbeterd. Inwoners kunnen met veel van hun vragen weer terecht in het gemeentehuis van Aalsmeer. Zijn we dan volledig onafhankelijk van Amstelveen? Nee, dat nog niet. Die stap was nog te groot, niet realistisch en zou kort gezegd heel veel geld kosten. Net als Katja Schuurman. Waar zit dan onze teleurstelling? Absoluut Aalsmeer wil de onafhankelijkheid terug en daar zijn we nog niet. Onze fractie blijft de komende jaren deze samenwerking onder de loep houden en daar waar ruimte is, deze benutten om steeds onafhankelijker te worden van Amstelveen. Daar staan wij voor. Wij blijven opkomen voor de belangen van alle inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart. Aalsmeer is en blijft Aalsmeer. Dank u wel, voorzitter. De voorzitter: Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn. Er zijn geen vragen gesteld aan het college, maar gelet op dit historische moment geef ik graag ook het college nog even het woord. Portefeuillehouder Van Rijn. De heer Van Rijn: Ja, voorzitter, dank u wel. Ook namens het college toch nog even een aanvulling hierop, want het zou denk ik tekort doen om, ondanks dat er toch eigenlijk geen vragen te bespeuren waren, hoewel ik toch heel erg mijn best heb gedaan om ze te spotten, om toch even een aanvulling te geven op wat u allemaal heeft aangegeven in de gemeenteraad. Ook vanuit het college in ieder geval als eerste ook woorden van dank. Dat zal waarschijnlijk straks ook nog gememoreerd worden, maar dank in ieder geval ook voor de samenwerking, met u als gemeenteraad en ook met de commissie, tijdelijke commissie toekomstige dienstverlening. Bij zo'n eigenlijk historisch feit. We hebben nu eindelijk na zeg maar acht jaar in deze bestuursperiode. Het college dankt u ook voor deze extra portefeuille, waar we de laatste twee jaar ook nog extra werk aan hebben gehad. Ook nog in coronatijd. U hoeft geen medelijden met het college te hebben, maar het is wel met elkaar een stevige opgave geweest om eigenlijk historisch, wat we ooit hebben besloten om daar toch wel beweging in te krijgen. Daar zijn we met elkaar in geslaagd en als het college zegt met elkaar … Natuurlijk door de goede samenwerking in het college, met de komst van de nieuwe burgemeester Gido Oude Kotte, hebben we daar ook goed op kunnen versnellen. Later ook met, eerst met Robbert-Jan van Duijn in het onderhandelingsteam, later met Bart Kabout. Ik vind het toch wel vermeldenswaardig, want er hebben best wat bestuurlijke uurtjes ingezeten. Natuurlijk ook met ambtelijke support en natuurlijk ook een dankwoord voor dat we een nieuwe samenwerking hebben gerealiseerd aan onze partner Amstelveen, want het blijft een partner en ik denk ook in allerlei toekomstige samenwerkingen zijn er natuurlijk ook grote winsten te behalen door met elkaar te blijven samenwerken. Het college ziet het ook met u als gewoon een eerste stap. Een eerste stap van waar het eindigt, weten we niet, maar we hebben nu wel afspraken gemaakt waardoor we onze bestuurlijke zelfstandigheid sterker markeren, waardoor de loketten hier weer in devolledige breedte terugkomen op het raadhuis. De schillen die zijn genoemd. Daardoor halen we meer regie, grip en sturing naar Aalsmeer. Dat is waar we voor staan. Dat zijn de Aalsmeerse belangen die wij hier met elkaar uitdragen. Ik denk dat het een unieke stap is dat we dat na acht, bijna negen jaar bij het tekenen van de samenwerkingsovereenkomst, bereikt hebben, want het is ook een unieke vorm in Nederland dat je dat eigenlijk op deze manier weet te realiseren. Want, het werd ook gememoreerd door een fractie, ja, we kunnen natuurlijk nog heel veel ambities en wensen hebben, maar dan moet je ook wel een portemonnee trekken. Ik denk dat we met alle context die er is, hebben we een heel mooi onderhandelingsresultaat bereikt en we blijven dat natuurlijk heel scherp monitoren. Ook de komende jaren. Dat we de goede dienstverlening houden en krijgen. Ik denk zomaar met het college van Aalsmeer en de gemeenteraad van Aalsmeer wie daar dan ook de poppetjes in zijn, zeg ik dan maar zo, is dat op deze manier, zoals we daar met elkaar weer een nieuwe bodem in hebben gelegd, is dat denk ik wel goed geborgd. Dus nogmaals een dankwoord aan iedereen die hier een bijdrage aan heeft geleverd. Ik bespeur enorm optimisme over dat we hier weer een nieuw besluit gaan nemen, wat weer goed de boeken in kan en wel echt een markeringspunt is denk ik in de politieke geschiedenis van Aalsmeer.

		De voorzitter: En ik denk dat we met uw aller beschouwing, wij over kunnen gaan naar de besluitvorming. Historisch besluit, zoals gezegd. Wie is er voor dit voorstel? Dat is iedereen en daarmee unaniem aangenomen. Daarmee aan u allen en onze inwoners, van harte gefeliciteerd. De klus is nog niet geklaard, hij begint natuurlijk nu pas. Dat is geen winstwaarschuwing, maar betekent wel dat de nieuwe raad en college flink wat te doen krijgen. Het volgende agendapunt hoort hier een beetje bij, maar ik zou willen voorstellen om toch even te schorsen met elkaar. U kunt even van de sanitaire voorzieningen gebruik maken. Er is ook wat binnengekomen wat zo meteen zal worden uitgedeeld. Wij gaan over tien minuten verder.
Rb-7		**Ontbinding Tijdelijke Commissie Toekomstige Dienstverlening** De voorzitter: Wij heropenen de vergadering. We zijn bij agendapunt 7, de ontbinding van de tijdelijke commissie toekomstige dienstverlening. Als aftrap zou ik graag eerst het woord geven aan de heer Winkels, voorzitter van de TCTD, also known as, door sommigen genoemd, de commissie stiekem. De heer Winkels: Voorzitter, zojuist hebben wij de nieuwe afspraken in de samenwerking met de gemeente Amstelveen bekrachtigd. De nieuwe afspraken zijn het resultaat van een kleine twee jaar van werk voor het college, samen met haar adviseurs en ook voor de leden van de tijdelijke commissie toekomstige dienstverlening. Het blijft een moeilijk woord, maar we hebben dat ook al in de commissie zelf verbouwd tot de commissie stiekem. De commissie bestaat uit leden van de raad. Ieder met zijn of haar eigen professionaliteit. Deze raadsleden hebben de afgelopen twee jaar in een strak tempo vergaderd met het college, met als enige onderwerp de samenwerking met de gemeente Amstelveen. De raadsleden dienden en dienen, nu nog eigenlijk dienen, met name als klankbordgroep naar het college en adviseurs voor de overige raadsleden. De nieuwe afspraken zijn een feit. Dat houdt in dat ook de tijdelijke commissie toekomstige dienstverlening opgeheven gaat worden. Daarbij stel ik vast dat er een nieuwe fase voor het college is aangebroken, namelijk het inrichten van eigen compacte, bereikbare en innovatieve ambtelijke bezetting, werkzaam in het raadhuis van Aalsmeer. Het is aannemelijk dat tijdens het inrichten van deze nieuwe ambtelijke organisatie in het raadhuis van Aalsmeer nog wat hobbels te nemen zijn. Ik kan mij dan ook voorstellen dat er dan op dat ogenblik nog overleg is met de oud-leden van de TCTD. Dat kan op een meer officiële wijze geregeld worden, maar dat lijkt mij meer een zaak voor de nieuwe raad. Voorzitter, een woord van dank. Als voorzitter van de tijdelijke commissie toekomstige dienstverlening wil ik graag een woord van dank uitspreken voor de leden van het college. Het college heeft nimmer geaarzeld informatie met de leden van de commissie te delen. Hierdoor is een grote mate van saam-horigheid ontstaan en op een fijne wijze is samen een grote klus geklaard. Een woord van dank aan de ambtelijke ondersteuning. Onze griffier heeft onder andere alle verslagen keurig opgesteld, agenda's afgestemd en ervoor gezorgd dat wij een correcte wijze met elkaar konden spreken, met inachtneming van de beperkingen die een landelijk karakter hebben. Daarnaast een woord van dank aan de gemeentesecretaris en de medewerkers. Zij hebben op het scherpst van de snede, namens de gemeente Aalsmeer onderhandeld en hebben de leden van de tijdelijke commissie toekomstige dienstverlening goed van de resultaten op de hoogte gehou-den. Een woord van dank aan u als leden van de gemeenteraad. Voor het vertrouwen dat u heeft gesteld in de leden van de TCTD, de afgelopen twee jaar, voor wat betreft de herijking van de samenwerking met de gemeente Amstelveen. Als laatste een woord van dank aan de leden van de tijdelijke commissie toekomstige dienstverlening. Het was een grote klus en een prima resultaat. Dank u wel. De voorzitter: Dank voor deze woorden. Mede aan u gericht als voorzitter, ook een dankzeg-ging. Het is toch ook een hele klus zo met elkaar geweest, over een lange periode heen, waarbij je toch in vertrouwen vanuit de raad met elkaar als leden je uiterste best doet om zoveel mogelijk input te geven om een optimaal resultaat met elkaar te bereiken. Ik denk dat we met elkaar er trots op mogen zijn dat dit zo voor ons als systeem goed gefunctioneerd heeft, met elkaar goed het vertrouwen in elkaar hebbende, een prachtig resultaat met elkaar hebben neergezet. Voor die dankzegging, ik kijk even rond of er behoefte is onder de fracties aan een termijn. Ik denk dat u allen de woorden van mij hierbij onderstreept ook aan de commissie en

		de woorden van de heer Winkels aan de commissie. Om dat kracht bij te zetten hebben we voor alle leden nog wel een prachtige bos bloemen, maar die gaan we niet uitreiken. Die staan daar straks voor u opgesteld. Ik zeg u vast: neemt u het niet mee, neem ik uw bloemen mee. Dus let daar goed op. Mijn vrouw is dol op bloemen, dan weet u dat. Nogmaals, ongelofelijke dank voor al uw inzet die u hier heeft getoond en het heeft natuurlijk heel mooi de bijnaam gekregen, commissie stiekem, want het was niet stiekem. U was van alles op de hoogte en het is een fantastische begeleidende commissie geweest. Een geslaagd concept, wat mij betreft. Wij gaan over naar de besluitvorming. Kan dat rekenen op uw instemming? En hiermee bent u ontslagen.
Rb-8		**Motie Vreemd aan de orde van de dag** De voorzitter: Motie Vreemd aan de orde van de dag. Ik heb helaas verzaakt om aan het begin van de vergadering even aan te kondigen waar de moties over gingen. De eerste motie die behandeld gaat worden, gaat over … De motie heet behoud van sociaal contact ouderen tijdens Aqua Vitaal in zwembad De Waterlelie. Toegelicht door Absoluut Aalsmeer. De tweede motie is getiteld veilig de feestdagen in en zal worden ingediend straks door de PvdA, maar eerst wil ik het woord geven aan Absoluut Aalsmeer over de motie behoud van sociaal contact ouderen tijdens Aqua Vitaal in zwembad De Waterlelie. Het woord is aan mevrouw Holtrop. Mevrouw Holtrop: Dank u wel, voorzitter. Ik ga de motie niet voorlezen, want dat is niet meer gebruikelijk, maar ik wil graag beginnen met constaterende en daarbij doe ik ook overwegende dat. Absoluut Aalsmeer is benaderd door de deelnemers aan deze activiteit, activiteit van 50 jaar en ouder, met zorgen dat het sociale moment zou verdwijnen en dat het contact dat zij tijdens dit koffiemoment hebben niet meer zal gaan plaatsvinden. Het was eerst nog aan de badrand, nu in het restaurant. In de afgelopen jaren hebben vele ouderen, waaronder ook eenzame ouderen, contact kunnen opbouwen waarmee eenzaamheid bestreden wordt. De gemeente hanteert het beleid om eenzaamheid onder ouderen te willen verminderen. Er is sprake van sociale controle tijdens dit moment en dat dreigt te verdwijnen. Roept het college op in overleg te treden met de ESA om het gratis kopje koffie bij Aqua Vitaal, de wekelijkse zwemactiviteit voor 50-plussers, terug te laten keren en te verkennen hoe de jaarlijkse kosten van dit sociale aspect, van ongeveer 1500 euro, jaarlijks, binnen de huidige subsidieafspraken blijven passen. De voorzitter: Is er behoefte bij de andere fracties om hierop te reageren? De heer Kikkert, D66. Nog anderen die de behoefte hebben? De heer Van der Zwaag, mevrouw Harte. Dan hebben we dat gehad. Dan gaan we na de heer Kikkert, naar de heer Van der Zwaag en dan naar mevrouw Harte. De heer Kikkert. De heer Kikkert: Ja, voorzitter, bij de commissiebehandeling is eigenlijk al toegezegd door de portefeuillehouder dat ze dit gaat onderzoeken en bespreekbaar gaat maken. Dus wat mij betreft en ook wat GroenLinks betreft is dit een devaluatie van het instrument motie. De voorzitter: De heer Van der Zwaag. De heer Van der Zwaag: Ja, voorzitter. Bij deze motie gingen mijn gedachten en die van de fractie ongeveer veertig jaar terug. Dat was ook niet om het te bagatelliseren, omdat je het hier wel hebt over een zorg, maar het is wel het niveau waarvan je je afvraagt of je dat als bestuurder wilt hebben hier in Aalsmeer. Daarmee bedoel ik, stel dat de heer Van Willegen twee euro per maand achteruit gaat op zijn zakgeld, komt Absoluut Aalsmeer dan als hij daar aanklopt ook met een motie? Om maar even het perspectief te geven waar we mee bezig zijn. Vanuit de VVD fractie hebben we naar de motie gekeken van ja weet je, als je hem leest, het is hartstikke sympathiek, maar vervolgens kom je op de vragen van ja wat betekent dit qua precedentwerking, waar ik net een beetje op doelde. Ik kijk ook even naar de menselijke maat die Absoluut Aalsmeer hoog in het vaandel heeft staan. Is er, is mijn vraag aan Absoluut Aalsmeer, ook niet even gebeld nadat het signaal is binnengekomen met de wethouder van: wethouder, zou u er iets mee willen doen? U maakt het nu echt een politiek dingetje, een bestuurlijk dingetje. Waarvan wij zeggen als VVD fractie, is dat nou de menselijk maat die u bedoelt, door

het politiek te maken? Nou, dat zijn even wat eerste reacties. Dus we weten nog niet hoe we hiermee om willen gaan en we wachten daarvoor toch even het preadvies van het college af. Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Harte, CDA.

Mevrouw Harte: Dank u wel, voorzitter. Voor het CDA staat het thema eenzaamheid ook hoog op de agenda en daarom vinden wij het een sympathieke motie en we kunnen ons volledig vinden in de overwegingen, maar het gelijkheidsbeginsel is voor het CDA ook belangrijk. Gezien de kosten voor een kopje koffie bij bijvoorbeeld het bewegen voor ouderen, sinds ongeveer vijf jaar geleden voor de kosten van de deelnemer zijn. Ook de kosten voor de consumpties bij de activiteiten bij ouderenbonden zijn voor eigen rekening en de inloopochtenden in de buurt-huizen van Participe, die worden nu nog uit het opstartsubsidiepotje bekostigd, maar die zoeken ook naar een potje om de koffie gratis te blijven verstrekken. Nu willen we eigenlijk heel graag even het advies van de wethouder. Dank u wel.

De voorzitter: Hebben we iedereen gehad vanuit de fracties? Ja? Dan vragen we wethouder Alink om hierop te reageren.

Mevrouw Alink-Scheltema: Voorzitter, twee weken geleden ben ik op bezoek geweest bij het zwembad om eens te kijken hoe dat nou gaat. Ik heb bij zes tafels gezeten, bij verschillende mensen. Niet allemaal, overigens, inwoner van Aalsmeer, maar allemaal met hun eigen verhaal en ja, dat raakte mij wel. Niet zo zeer, omdat ze mogelijk dat kopje koffie niet konden betalen, maar juist door het kopje koffie kwamen ze met elkaar in contact. Dan vroeg ik ook: als dat nou straks betaald moet worden, want het is nu gratis, ze krijgen nu een muntje, wat gaat er dan gebeuren? Sommigen zeiden, dan blijven we koffie drinken, want we vinden het belangrijk, want het is ons enige uitje. Nou, dat vind ik heftig. Anderen zeiden dan kan ik niet komen, want ik heb daar geen geld voor. Ik moet kiezen. Nou, dat gehoord hebbende, vind ik het een positieve motie en zal ik hem ook willen ondersteunen en ik begrijp … en mensen die mij kennen weten ook dat elke situatie een situatie op zichzelf is en ik ook niet van het woord precedentwerking houd, want ooit heb ik geleerd elke schoorsteen is net even iets anders. Dat geldt ook wanneer het over de minima gaat, maken we ook onderscheid uit. We maken onderscheid op mensen die we moeten helpen en dit zijn ouderen die in eenzaamheid bij elkaar komen. Vandaar dat ik deze motie positief ervaar, maar als u daar anders over denkt, dan gaan we zeg maar op een andere manier kijken, en dat is dan niet met de ESA, maar misschien met Sociaal Domein zorg van hoe we deze mensen bij elkaar kunnen krijgen. Dank u wel.

De voorzitter: Een interruptie van mevrouw Harte.

Mevrouw Harte: Ja, ik hoor de wethouder, maar ik vind het toch wat lastig dat op een gegeven moment dat u nu dit voor de ESA oppakt. Dan denk ik toch aan het gelijkheidsbeginsel, want er zijn niet alleen bij de ESA eenzame mensen. Dus ik vind het erg moeilijk. Misschien kunt u daarop antwoorden?

De voorzitter: De wethouder.

Mevrouw Alink-Scheltema: Ik hoor wat u zegt en ik geef u ook aan dat het uw keuze is. Of u vindt dat deze groep speciale aandacht moet of juist niet. Het gaat er niet om dat ze bij de ESA zijn. Het is een groep ouderen, die met elkaar, elkaar opzoeken. Dat dat misschien voor andere groepen ook zo is, dat zou best kunnen. Ik zeg helemaal niet dat die andere groepen niet in aanmerking kunnen komen voor een kopje koffie. Alleen, voor deze groep, dit heb ik gezien en die motie lezende, kan ik me daarbij wat bij voorstellen, maar het is puur een preadvies, u beslist daarover.

De voorzitter: Mevrouw Harte, interruptie.

		Mevrouw Harte: Dank u wel, voorzitter. Ik begrijp nu dus dat we voor iedere groep eigenlijk een motie in moeten gaan dienen? Uit uw woorden op te maken? De voorzitter: De wethouder. Mevrouw Alink-Scheltema: Ik zeg dat ik een preadvies heb gegeven, waarbij ik dit een sympathieke motie vindt. Het is aan u wat u ermee doet. Hij ligt aan u voor. Mijn advies is zeg maar positief. Ik sta er positief tegenover, maar betekent niet dat ik nu zeg dat het zo moet. Daar bent u voor. De voorzitter: Goed, we kijken even of er behoefte is aan een tweede termijn. Absoluut Aalsmeer en de VVD, mevrouw Harte en de heer Kikkert. Wij beginnen bij Absoluut Aalsmeer, mevrouw Holtrop. Mevrouw Holtrop: Dank u wel, voorzitter. Dank u wel voor uw preadvies. Ik had het niet beter kunnen verwoorden wat er in de groep omgaat. Ik heb ook geluisterd naar wat de andere raadsleden hierover hebben gezegd. Goed voorbeeld, doet goed volgen. We spreken dan ook de verwachting uit dat dit goede voorbeeld in de komende jaren aanleiding kan geven om dit ook toe te passen op andere locaties, zoals bijvoorbeeld bij Participe of Aalsmeer Voor Elkaar, die de strijd tegen de eenzaamheid aangaan, want daar gaat het hierom, dames en heren. Strijd tegen eenzaamheid. Dat zou kunnen door bijvoorbeeld ook daar het eerste kopje koffie gratis te gaan aanbieden. Je doet dat zodat de mensen sneller geneigd zijn, eerder geneigd zijn ergens naartoe te gaan. Dat is wat ook hier in de loop der jaren is ontstaan. Deze activiteit is structureel, iedere week een sport- en koffiemoment en iedere week komen de mensen hier naartoe. Niet alleen om te zwemmen en te bewegen, wat overigens ook een hele goede manier is om ouderen fit te houden, maar zeker ook om de strijd tegen de eenzaamheid om daar … Nee, laat ik het anders zeggen, juist ook omdat de eenzaamheid zo ontzettend groot is onder ouderen is het heel belangrijk om hun momenten te kunnen hebben waar je elkaar kunt ontmoeten. In dit geval gaat het even over het zwemmen. Verdient … Vooral als je zegt dat eenzaamheid en sociaal hoog in je vaandel staat, dan kan ik mij toch niet voorstellen dat je tegen een motie als deze gaat stemmen. Het is bewezen dat deze methode werkt. Dicht bij de mens, relatief kleinschalig georganiseerd en toegesneden zuiver op de doelgroep. Dat draagt bij aan de strijd tegen eenzaamheid. Ik zeg het echt nogmaals, want daar gaat het hier om. Alleen al daarom verdient deze motie uw steun. Motie, om even in te gaan op de opmerkingen die door zowel de VVD, als eerder ook door anderen zijn gegeven, een motie is een belangrijk signaal en een instrument om wensen van de raad concreet kenbaar te maken. Een constructief instrument. Dat is waar we hier gebruik van maken, hoe kunt u dat afwijzen? Dan zijn al die moties, die in het verleden zijn ingediend waarschijnlijk ook niet nodig geweest. Dank u wel. De voorzitter: De VVD, de heer Van der Zwaag. De heer Van der Zwaag: Ja, voorzitter, ik ben eigenlijk heel blij met de tweede termijn van mevrouw Holtrop van Absoluut Aalsmeer, want ze geeft ook antwoord op de vraag die ik in de eerste termijn heb gesteld over de precedentwerking. Nou ja, als ik haar goed begrijp dan gaan we heel Aalsmeer van gratis koffie voorzien. Nou, een dergelijk gevolg kunnen wij als VVD niet steunen. Dus wij zullen tegen de motie stemmen. Dank u wel. De voorzitter: Interruptie, mevrouw Holtrop. Blijft u nog even staan heer Van der Zwaag. Mochten er verder interrupties zijn, u mag altijd naar de microfoon lopen. Kan ik u ook beter zien. Mevrouw Holtrop. Mevrouw Holtrop: Dank u wel, voorzitter. Hoe kunt u nou zeggen heel Aalsmeer, heeft hij niet geluisterd? Het gaat hier om de eenzame ouderen. Dank u wel. De voorzitter: De heer Van der Zwaag.

		De heer Van der Zwaag: Mevrouw Holtrop, ik kan heel goed luisteren. U heeft geen definitie gegeven van de eenzame ouderen. Ik mag het dan zo vrij zijn om het te vertalen als heel Aalsmeer. Dank u wel en wij stemmen tegen. De voorzitter: Het CDA, mevrouw Harte. Mevrouw Harte: Dank u wel, voorzitter. Het CDA heeft eigenlijk een beetje moeite met de motie door het gelijkheidsbeginsel. Je schept nu een precedent door één groep te pakken. Inderdaad, eenzaamheid is, staat heel hoog in het vaandel, ook bij het CDA, maar ik zou zeggen: jammer dat jullie het niet op een andere manier hebben geprobeerd, want op een gegeven moment voor de minima is het inderdaad een probleem. Dan zou ik zeggen: pak de Aalsmeerpas en dan pak je alle groepen tegelijk. Nu pak je een groep, terwijl er gewoon een heleboel mensen zijn die eigenlijk eerder weggaan, omdat ze geen koffie kunnen betalen. Dus op dit moment, zoals de motie nu is, dan kunnen we daar eigenlijk niet in meegaan. De voorzitter: De heer Kikkert, D66. De heer Kikkert: Ja, voorzitter, maar ook namens GroenLinks. Kijk, het klinkt allemaal heel sympathiek en ik ben er echt van overtuigd dat we eenzaamheid moeten bestrijden, zonder meer, maar dan zou ik er een andere wending aan willen geven. In de zin van laten we dan eens een gesprek hebben met elkaar hoe we eenzaamheid op de beste manier kunnen bestrijden, om het zo maar te zeggen. Deze oproep ziet echt sterk op een groep, dan zou ik willen oproepen om de motie zo te vertalen dat we eens inzichtelijk gaan maken waar het allemaal speelt. In welke groepen. Zodat we dan vanuit een beeld uiteindelijk een besluit kunnen nemen. De voorzitter: Daarmee hebben we een beschouwing gehad. Zijn verder geen vragen gesteld aan het college. Het advies daarvan was helder. Ik denk dat we over kunnen gaan tot stemming. Ik pak de motie er nog even bij, een ogenblik. Want u roept het college op in overleg te treden met de ESA om het gratis kopje koffie bij de Aqua Vitaal, de wekelijkse zwemactiviteit voor 50-plussers, terug te laten keren en te verkennen hoe de jaarlijkse kosten van dit sociale aspect van ongeveer 1500 euro binnen de huidige subsidieafspraken blijven passen. Wie is er voor deze motie? Dat is Absoluut Aalsmeer en daarmee is de motie verworpen. Gaan we naar de volgende motie vreemd aan de orde van de dag. Veilige feestdagen, door de PvdA. De heer Buisma, aan u het woord om hem in te dienen. De heer Buisma: Ja, dat doe ik even beduidend korter, als u het niet erg vindt. De situatie in het land is nu als volgt dat de druk op de zorg enorm toeneemt. We hebben eenmalig vanuit rijkswege de mogelijkheid gehad om allemaal een zelftest aan te schaffen of aan te vragen. We zitten nu eigenlijk zonder een rijksoverheid die daar die rol in pakt en de Partij van de Arbeid Aalsmeer heeft een motie ingediend om, als lokaal bestuur, lokaal Aalsmeer, het mogelijk te maken dat alle inwoners voor de kerstdagen twee zelftesten in huis hebben om de druk op de zorg te verminderen. De voorzitter: Zijn er fracties die daar op dit moment willen reageren? Dat is VVD, we doen een rondje. We beginnen bij de VVD en dan komen we zo om, want ik zie iedereen reageren. Mevrouw Hauet, VVD. Mevrouw Hauet: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Ja, de intentie van deze motie die is op het eerste gezicht natuurlijk heel sympathiek. Ja, volgens mij willen we allemaal graag dat de prevalentie in het land gaat dalen, zodat we straks allemaal weer meer de ruimte hebben om te bewegen. Dus dat klinkt in de basis goed. Alleen, u wilt dit bekostigen vanuit een fonds wat eigenlijk een heel ander doel heeft, namelijk het steunen van ondernemers en inwoners van Aalsmeer die het echt heel zwaar hebben door covid. Dat heeft helemaal weinig te maken met hetgeen u daar nu van wilt gaan betalen. Bovendien missen wij iets van een berekening. Wat gaat het kosten? Hoe zit het met de uitvoering? Zijn wij ook heel benieuwd naar wat het college zo te melden heeft, maar op het eerste gezicht denken wij niet dat dit fonds geschikt is om deze betaling uit te doen. Dus het voelt op dit moment richting nee.

De voorzitter: Absoluut Aalsmeer, nee? CDA zag ik een hand omhoog gaan. De heer Winkels.

De heer Winkels: Mijnheer de voorzitter, dank u wel. Ja, veilig de feestdagen in. Uiterst sympathiek voorstel. Nou ja, ik wil ook na de feestdagen wel veilig rondlopen. Rond Pasen, ik weet niet hoe het allemaal gaat lopen de komende tijd. Ik denk dan ook niet dat dit iets is voor deze gemeente om dat te regelen. We hebben dat gezien ook in augustus, september van dit jaar, werd dat geregeld op een redelijk adequate manier vanuit de landelijke overheid. Dat ging redelijk goed. Ik kan mij ook voorstellen op het moment dat wij die dingen gaan inkopen. Hè, we besluiten vandaag om dat te doen, dan moeten we dus 33 duizend maal twee van die dingen aanschaffen. Dat moet nog voor de kerst allemaal rondgebracht worden of opgehaald worden. Dat wordt een logistieke chaos. Dus nee, ik vind het ook geen, wij vinden, het CDA vindt het ook geen taak van de lokale overheid. Wij kunnen … Ja, en een reken… Ja, om te rekenen wat kost dat nu ongeveer? Ja, ik zit zo gauw zo rond de 180 duizend euro. Ik denk dat is toch een aardig kerstcadeautje. Nee, het CDA is hier niet voor.

De voorzitter: D66, oh dat wordt verwoord door uw linker collega, bedoelde ik niet politiek trouwens, maar de heer Fransen, GroenLinks.

De heer Fransen: Volgens mij is alles wat we hier zeggen politiek. Dus ik weet niet of dat zo is, maar dank u wel voor het woord. Zoals de heer Kikkert van D66 zojuist namens ons het woord gevoerd heeft, is dat nu andersom. Zoals hij net probeerde richting AA ze uit de tent te lokken van kunnen we het er niet over gaan hebben. Helaas lukt dat niet. Ga nu proberen de PvdA uit de tent te lokken, want de berekening zoals de heer Winkels van het CDA die verwoordde, die hadden wij ook ongeveer gemaakt. Ja, dan is het voor de gemeente heel veel geld en bijvoorbeeld ik krijg ze dan ook. Terwijl ik denk ik kan het wel zelf betalen, met alle respect voor iedereen. Ik denk dat meerdere van ons dat kunnen. Dus dat zijn op zijn minst al 23 mensen die het dan krijgen, die het niet per se nodig hebben. Dus dat is op zich zonde van het geld. Dus wij zouden de heer Buisma willen uitnodigen of die de motie om zou willen buigen naar dat het college in gesprek gaat met de Voedselbank om via hen, daar waar het nodig is, een aantal van die testen ter beschikking te stellen, want dan benader je de groep die het ook echt nodig heeft en je geeft geen geld uit aan mensen die het niet nodig hebben en je treedt in overleg met de Voedselbank of zij dat ook een zinvolle besteding of een zinvolle activiteit vinden. Dus je legt het niemand op, maar je vraagt hen of ze dat willen doen. Dat zou ik een veel zinvollere motie vinden. Dus deze uitdaging even bij de PvdA. Nou, ik wacht hem af.

De voorzitter: De heer Buisma, wilt u meteen reflecteren voordat we naar het college gaan? Dat dacht ik. Aan u het woord.

De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. Ja, kijk, ik constateer uiteraard dat de VVD eenmalig een belastingkorting graag weggeeft, als doekje voor het bloeden voor de verkeersoverlast, maar dit te ingewikkeld vindt om hier twee ton aan uit te geven, wat het ongeveer kost. Hetzelfde geldt een beetje voor het CDA, maar eigenlijk het voorstel van GroenLinks, vind ik wel zinvol. Oh, sorry, en D66, die mocht ik even niet overslaan. Om daar toch even over na te denken of we die motie ietwat kunnen ombuigen om daar iets meer steun voor te krijgen. Dus ik vraag even een schorsing aan, als u dat niet erg vindt?

De voorzitter: Gaan wij doen. Ik denk dat we daar toch wel gauw een vijf tot tien minuten mee onderweg zijn, hè? Dus laten we hopen op vijf, maar rekenen op tien, maar blijft u in de buurt. We schorsen.

We heropenen de vergadering en het woord gaat eerst naar de heer Buisma.

De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. In de schorsing hebben wij even de tekst aangepast en dan is de eerste bullet van verzoekt het college, gewijzigd in: zo spoedig mogelijk, maar in ieder geval voor de kerstdagen van dit jaar, de Voedselbank zelftesten ter beschikking te stellen, zodat bij ieder voedselpakket naar behoefte zelftesten kunnen worden meegegeven. Evenals kanttekening, dat zijn ongeveer zestig pakketten per jaar. Sorry, per week.

De voorzitter: We wisten dat u dat bedoelde. Zullen we dan het college even een reactie hierop vragen? Want, of is er nog behoefte vanuit de fracties om hierop eerst te reflecteren? Eerst het college? De wethouder, wethouder Alink.

Mevrouw Alink-Scheltema: Voorzitter, met deze majeure aanpassing kan het college niet anders zijn dan een preadvies, een positief preadvies meegeven. Dank u wel.

De voorzitter: Er is behoefte in de raad om nog even te reageren in de tweede termijn. We doen gewoon een rondje. We beginnen bij de VVD, mevrouw Hauet.

Mevrouw Hauet: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Ja, deze aanpassing inderdaad is vrij fors en nu komt hetgeen ook ten goede aan de mensen die het echt nodig hebben en dat is voor de VVD een reden om hier positief tegenover te staan. We merken wel op dat we in de termijn net, toen we het met elkaar bespraken, begrepen van de wethouder dat het gaat om maximaal zestig gezinnen en dan tien zelftests per gezin en want naar behoren dat klinkt nog een beetje alsof je er ook een handeltje van zou kunnen maken. Dat lijkt ons nou weer niet de bedoeling. Dus we zouden die aantallen dan ook wel graag aanhouden.

De voorzitter: Absoluut Aalsmeer, de heer Kuin.

De heer Kuin: Dank u wel, voorzitter. In de eerste termijn hebben we hier geen reactie op gegeven. In de tweede termijn willen we wel een reactie geven. Onze fractie is van mening dat de coronagelden bedoeld zijn voor ondernemers die problemen hebben of problemen ondervinden vanuit de corona situatie en dat wij dus niet voor deze motie zijn.

De voorzitter: De heer Winkels, CDA.

De heer Winkels: Ja, zoals ik al zei, mijnheer de voorzitter, het CDA is van mening dat dit een sympathiek voorstel is. Zeker nu het aangepast is, waarvoor dank aan de PvdA. Wij kunnen ons vinden in dit voorstel. Wij kunnen ook wat rekenen. Dus het is te overzien en het komt aan hen toe die het ook waarschijnlijk het hardste nodig hebben. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Fransen, GroenLinks.

De heer Fransen: Ja, dank u wel, voorzitter. Twee reacties. Eén naar de PvdA, dank voor het aanpassen van de motie en hier blijkt wel weer uit dat linkse samenwerking echt nut heeft. Dus dat zou ik zeker even willen benadrukken. Ik zou richting de VVD, heb ik begrepen dat jullie een limiet willen stellen aan het bedrag. Ik zou zeggen of het nou zestig pakketten zijn die uitgedeeld gaan worden, per week, per jaar, maar het is nu zestig keer dat je dit doet. Of dat nou zestig of zeventig is, dat maakt toch ook niet heel veel uit, lijkt mij? Dus heb ik nou begrepen dat u die limiet erop wil zetten, want dat zou ik jammer vinden. Wil ik even weten wat u daar nou precies mee bedoelde.

De voorzitter: Mevrouw Hauet, VVD.

Mevrouw Hauet: Ja, u moet wel goed luisteren als wij iets inbrengen, mijnheer Fransen, want we hadden het over zestig gezinnen. Wij hadden van de wethouder begrepen dat dat het aantal gezinnen was dat op dit moment gebruik maakt van de Voedselbank. Mijnheer Buisma had het over naar behoren aantallen zelftesten ter beschikking te stellen. Naar behoren, dat klinkt als een soort van: we kunnen er ook een handel van maken. Daarvan zeggen wij: nou, mevrouw de wethouder had net gezegd, tien zelftesten per gezin, dat lijkt ons prima. Het mogen er ook vijftien zijn, maar geen hele handel zeg maar. Dat is een beetje het idee. Het aantal gezinnen waren die zestig, maar als het er zeventig zijn, is dat natuurlijk ook prima.

De heer Fransen: Nou, ik had goed geluisterd, maar ik had het niet goed begrepen. Daarom denk ik het is wel goed om dit recht te zetten, maar bedankt voor het antwoord. Helemaal eens

		ook. Ja, en dan wil ik nog iets kwijt. Niet zo zeer over dit onderwerp, maar wel wat ik heel spijtig vind, is de reactie van AA. Ik ontkom niet aan de indruk dat dat een soort boze reactie is op de vorige motie. Dat wil ik toch ook even genoemd hebben. Dat vind ik jammer als dat klopt, als dat zo gaat. Maar goed, dat is niet aan mij om te oordelen, maar ik vind dat wel jammer. Nu doen we echt iets voor de minima en ik kan mij toch niet voorstellen dat u daar tegen bent. De voorzitter: De heer Kuin van Absoluut Aalsmeer. De heer Kuin: Voorzitter, dank u wel. Wij zijn absoluut niet tegen zeg maar iets doen voor de minima. Dat heeft u net aan onze motie kunnen merken, daar waar u niet mee akkoord kon gaan. Het is absoluut geen kinnesinne of jammer dat onze motie niet aangenomen is en daarom nemen wij deze motie niet aan. Het gaat ons echt om de coronagelden die bestemd zijn voor de ondernemers en niet voor de mensen die de Voedselbank bezoeken. Ook een goed streven, maar verbouw de motie dan anders en zorg dat er geld voor komt. De heer Fransen: Zoals de motie er net lag en wij daar wat van vonden, doen wij een suggestie aan de PvdA om hem aan te passen. U had die suggestie ook kunnen doen en dan had dit een unanieme motie kunnen zijn. Dat zou dan toch wel veel sympathieker zijn geweest. Maar goed, dat is aan u. De voorzitter: De heer Buisma, PvdA. De heer Buisma: Het gemak waar we mee, in deze raad, of in ieder geval met een aantal partijen dus toch in drie seconden bij elkaar kunnen komen. Dat stemt mij trots. Ik hoor de VVD hier positief op reageren met een paar punten waarvan ze zeggen: nou, nuanceer dat nou even, maak dat anders. Daar denk je dan in mee. Dat doet het CDA. Waarbij uitdrukkelijke dank natuurlijk naar GroenLinks en D66 om het te doen. Dan is er één afwezige daarin, die op een andere manier kennelijk in de politieke wedstrijd zit. Dat wou ik wel hier nog even naar voren brengen, want die kosten die hoeven niet noodzakelijkerwijs uit het coronafonds. Het kan best zijn, ik kijk even naar de woordvoerder financiën, dat die daar nog een ander idee of een trucje voor weet te verzinnen. De voorzitter: Laten we eerst even … De heer Kuin, Absoluut Aalsmeer. De heer Kuin: Dank u, voorzitter. Tenzij de motie, de laatste zin in de motie verbouwd is. Dat weet ik niet. Dat staat niet in mijn scherm, maar daar staat heel duidelijk dat het uit het corona noodfonds moet worden betaald. Volgens mij, als u nog een keertje goed gaat rekenen, is het ongeveer 1800 euro per week wat daaruit gehaald moet worden. Als je dat 52 weken lang moet doen, voorzitter, dan hebben we het toch weer over een serieus bedrag uit het corona noodfonds, bestemd voor de ondernemers. De voorzitter: Maar even ter duiding, de heer Kuin, het gaat om een eenmalige uitgifte van ongeveer tien tests voor zestig huishoudens. Dat is grofweg een bedrag van tweeduizend euro eenmalig, niet structureel. Nog even in antwoord op uw bijdrage. De wethouder namens het college. Tot slot. Mevrouw Alink-Scheltema: Dat betekent ook maatschappelijk, vanuit de zorg, is dat noodfonds daar. Dus hij kan heel goed uit dat noodfonds betaald worden, maar ook ondernemers kunnen af en toe een beroep doen. Misschien nog even voor dat noodfonds, als u behoefte heeft, kan ik u nog wel even de regelgeving van het noodfonds sturen, maar het is met name voor de maatschappelijke organisaties. De voorzitter: De heer … Voordat we verder gaan, ik zie dat GroenLinks hier wat aan vervuiling in de raadszaal doet. Misschien kunt u dat plastic flesje nog even op tafel terugzetten. De heer Kuin, Absoluut Aalsmeer.

		De heer Kuin: Ja, dank u, voorzitter. Ik zou graag een paar minuten schorsen om dit even met mijn fractie, want de mededeling van de wethouder dat het corona noodfonds niet alleen voor de ondernemers is, is voor mij nieuw. Dat wil ik even met mijn fractie doornemen. De voorzitter: Uitstekend. Ik wil u wel vragen allemaal te blijven zitten en niet te gaan lopen, want we schorsen dan voor twee minuten. Dan zie ik graag van u het seintje weer dat we verder kunnen, want de vergadering loopt tegen half elf en ik zou toch wel voortgang willen maken. We schorsen voor twee minuten. We heropenen de vergadering en het woord gaat naar de heer Kuin. De heer Kuin: Dank u, voorzitter. Na rijp beraad, zoals u dat dan noemt, kunnen wij ons vinden in de motie zoals nu in laatste instantie ingediend. De voorzitter: Kijk aan, dan gaan we snel over naar de besluitvorming. Hij is dus iets veranderd. Het college wordt verzocht zo spoedig mogelijk, maar in ieder geval voor de kerstdagen van dit jaar, de Voedselbank zelftesten ter beschikking te stellen, zodat zij bij ieder voedselpakket naar behoefte zelftesten kunnen meegeven. De kosten hiervoor te dekken uit het corona noodfonds. Wie is er voor deze motie? Eenieder en daarmee unaniem aangenomen. Dat kon ik niet heel goed zien vanaf hier. Dat is eenieder met uitzondering van mevrouw Keessen. Daarmee is de motie alsnog aangenomen.
Rb- 9	**9.**	**Vragenkwartier** De voorzitter: Dat brengt ons bij het vragenkwartier. Door twee partijen zijn vragen gesteld over ongeveer hetzelfde onderwerp. De vragen zijn net iets anders, maar ik wil u vragen de vragen gezamenlijk eerst te stellen en dan het college de ruimte te geven om het ter beantwoording voor te dragen. Ik wil beginnen bij de heer Kikkert, D66. De heer Kikkert: Ja, voorzitter, ik had al zo'n vermoeden dat het deze kant op zou gaan, gezien het gegeven dat het over hetzelfde onderwerp gaat. Wij hebben in navolging van de raadsvergadering op 28 oktober en 11 november, vooral die laatste waarbij we een goede dialoog hebben gevoerd met elkaar en waarbij onze motie het helaas niet gehaald heeft, wel de volgende vraag aan het college. Zijn de uitkomsten van het onderzoek c.q. quick scan die begin november 2021 zou worden uitgevoerd bekend en kunnen die met de gemeenteraad worden gedeeld? Het onderzoek naar de N196 en met name de veiligheid. De veiligheid van de aanpalende wijken om het zo maar te zeggen. Wat is de voortgang met betrekking tot het onderzoek, in relatie met het mogelijke verbod op doorgaand vrachtverkeer? Wanneer wordt de uitkomst van het onderzoek aan de raad gerapporteerd? Wat is het resultaat van de gesprekken met de verschillende aanbieders van de routeplanners? En zijn er verder nog ontwikkelingen die het vermelden waard zijn met betrekking tot het onderwerp? Nu las ik net Aalsmeer Vandaag en ik zie dat de gemeente nadenkt. Wanneer stoppen we met het nadenken en gaan we over tot actie? Zou mijn laatste vraag zijn. De voorzitter: De fractie Absoluut Aalsmeer, mevrouw Van Hilst. Mevrouw Van Hilst-Dekker: Dank u, voorzitter. Wij hebben inderdaad zelfstrekkende vragen, maar toch eventjes net wat anders. In navolging op de raadsvergadering van 11 november, waarin onze fractie de bespreking rondom de verkeersveiligheid op tafel heeft gelegd en de toenemende zorgen van inwoners van Aalsmeer, welke ons op verschillende manier bereiken, zouden wij graag horen wat op dit moment van onderstaande punten de status is. De wethouder heeft aangegeven veelvuldig in overleg te zijn geweest met de inwoners, naar aanleiding van de petitie van de inwoners in Ophelialaan en de petities van de inwoners in de Hortensialaan. Wat is de uitkomst van deze gesprekken? Heeft u het idee dat u hun zorg enigszins heeft kunnen wegnemen? Tijdens de raadsvergadering op 11 november gaf de wethouder aan bezig te zijn met maatregelen voor de korte termijn, ten aanzien van de overlast en de verkeersveiligheid in de JC Mensinglaan, de Hortensialaan en de Ophelialaan. Welke

		maatregelen zijn er uitgevoerd om de pijn voor de inwoners te verzachten en tot welk effect heeft dit geleid? Is de wethouder op de hoogte van de recente wegafsluiting van de Hortensialaan? Navraag leert ons dat de ambtenaren niet op de hoogte waren, er totaal geen communicatie is geweest, wat tot een complete chaos en veel verontrusting onder inwoners heeft geleid. Kan de wethouder aangeven wat u gaat doen om dit in de toekomst niet meer te laten plaatsvinden? Kunt u aangeven hoe het staat met een eventueel vrachtwagenverbod in de Hortensialaan? Bij de Zwarteweg is wegens de bouw al geruime tijd het fietspad afgesloten. Het alternatieve pad is inmiddels ook afgesloten. Wie houdt er controle op dat bij werkzaamheden de wegen begaanbaar en veilig blijven? Dank u wel. De voorzitter: Dan gaan we naar de portefeuillehouder. Wethouder Van Rijn, aan u het woord. De heer Van Rijn: Ja, dank u wel, voorzitter. Dank ook aan de fracties voor de vragen. Dit is natuurlijk ook een heel belangrijk onderwerp voor ons als gemeentebestuur. Dat we ook aandacht hebben voor de ontwikkelingen. Hoe nou het verkeer zich op de Burgemeester Kasteleinweg gaat ontwikkelen. Ik zal ingaan eigenlijk op alle vragen, want D66 heeft deze vragen gesteld, Absoluut Aalsmeer nog wat aanvullende vragen, maar eigenlijk de strekking van de vragen die lijken heel erg op elkaar. Laat ik even beginnen met dat ik een aantal maanden geleden al de petitie heb ontvangen van de bewoners van de Ophelialaan. Ik ben met hun het gesprek aangegaan van wat kunnen we doen op de Ophelialaan. Ik heb aangegeven met ze in gesprek te blijven en voor kerst eigenlijk te komen tot een set van maatregelen en een ontwerp wat we daar zouden kunnen doen op die weg. Nou, dat laatste gesprek heeft vorige week plaatsgevonden. Wij hebben ook aan de bewoners van de Ophelialaan een soort definitief ontwerp laten zien wat we kunnen doen. Dat heeft ook te maken met hoe kunnen we het verkeer gaan afremmen rondom het Hortensiaplein. Dus daar hebben we een soort verkeerskundig ontwerp waar we zeg maar de bewoners eigenlijk bij hebben betrokken. U moet zich dan ook realiseren dat, je kunt natuurlijk niet overal drempels in deze gemeente gaan realiseren. Of bloembakken waar kinderen met kleine fietsjes zich weer achter verschuilen. Dus het is best lastig om dat te doen, maar we hebben hun in goed overleg betrokken, ook met de afdeling verkeer om te kijken samen van wat kunnen we daarin doen. Beeld dat ik terug had vorige week is dat ze tevreden waren over die dialoog die we met elkaar voeren. Enige tijd later kwam er natuurlijk een petitie van de Hortensialaanbewoners. Nou, die heb ik ook in ontvangst genomen. Daar heb ik over twee weken een gesprek mee, met die vertegenwoordigers. Ook om aan hen terug te geven wat ons plan van aanpak is. Eigenlijk op een vergelijkbare wijze als met de bewoners van de Ophelialaan. Ik praat daar steeds met de vertegenwoordigers om te kijken van wat kunnen daaraan doen. We hebben een set van maatregelen. Dat heb ik u ook aangekondigd. Dus we hebben al een aantal acties ingezet. We hebben met elkaar daar een aanpakstrategie. Wat betekent eigenlijk die aanpak, wat wil dat zeggen. Nou, we moeten een aantal dingen doen voor de korte termijn en een aantal dingen voor de middellange termijn. De middellange termijn behelst eigenlijk gewoon het monitoren, onderzoeken wat de effecten zijn van de ooit door ons gekozen knip. Op het moment dat we zeggen daar komen toch ongewenste bij effecten uit die een ander licht doen schijnen op dit dossier, dan moeten we daar denk ik overwogen met een gedegen onderzoek en gedegen onderzoeksresultaten het daar weer opnieuw met elkaar over hebben. Er is ook gevraagd kunt u ook actie ondernemen richting de routeplanners? Die actie is ondernomen. We hebben bij de routeplanners neergelegd dat we liever deze wegen gemeden zien worden. Alleen, je kan verkeerstechnisch of je kan die wegen niet in een routeplanner eigenlijk gewoon een kruis doorheen zetten. We kunnen wel door die wegen gewoon minder te gebruiken, ook ontmoedigen dat die ook in de routeplanners worden opgenomen, maar die actie is eigenlijk uitgezet. We hebben de actie uitgezet om met de Royal Flora Holland, zij hebben een gesprek gevoerd. Ikzelf, om te kijken van wat kunnen we doen? Is daar ook ongewenst transport wat van de bloemenveiling, transporteurs, eigenlijk naar de N201 moet, maar toch eigenlijk op een ongewenste manier zich door de wijk ontwikkelt. Daar moeten we met elkaar een plan op hebben. Dat gaan we ook met elkaar oppakken. We hebben een quick scan laten plaatsvinden op de Burgemeester Kasteleinweg en zeg maar aanpalende ingangen naar straten, van wat zouden we daar nog meer in kunnen doen? Daar zijn een aantal attentie verhogende aanbevelingen uit gekomen, die we deels zelf gaan oppakken. Dan moet u denken aan duidelijke bebording, nog duidelijkere

		bebording, die kunnen helpen in de helderheid van wat voor rotonde nader je. Dat bijvoorbeeld een rotonde op twee manieren qua verkeer genomen kunt worden. Dus door ook pijlen op die fietspaden te zetten, zodat ook de attentiewaarde verhoogt van gemotoriseerd verkeer. Er liggen ook actiepunten die we met de provincie moeten opnemen. Dus ook dat gesprek wordt opgestart om het daarover te hebben, om te kijken kunnen we aanvullende maatregelen nemen, waardoor we het eigenlijk nog beter kunnen doen of waardoor we zeggen: nou, daar krijgen we qua gevoel nog meer verkeersveiligheid. Het bureau wat we in hebben gehuurd, dat die quick scan heeft uitgevoerd, heeft ook vooral gekeken van op welke manier kun je qua gedrag het beïnvloeden, zodat het ook verkeersveiliger wordt als je deelneemt aan die Burgemeester Kasteleinweg of een bepaalde rotonde. Dat zijn ook een aantal dingen die u ook wel gewoon zeg maar in het debat de laatste keer in de raad ook naar voren heeft gebracht. Dan een aantal korte termijn maatregelen. Korte termijn maatregelen die ook al met de bewoners van de Ophelialaan zijn besproken, die ik over twee weken dus aan de bewoners van de Hortensialaan ook zal vertellen. Maar goed, inmiddels zal er natuurlijk publiek zijn, maar dan nemen we nog even met die bewoners ook wat meer plan van aanpak door. Is dat we zeggen: in die wegen, Ophelialaan, Hortensialaan, daar komt een vrachtwagenverbod. Dus daar is een verkeersbesluit in voorbereiding dat we een vrachtwagenverbod instellen, dat die vrachtwagens daar niet in kunnen komen. We hebben al een besluit genomen, een tijdelijk verkeersbesluit over dertig kilometer in die beide straten. Dus dat is ook al genomen. Ik stuur erop dat voor de kerst ook dat vrachtwagenverbod eigenlijk van kracht is. Wat is daar nog voor nodig? We hebben daar nog een ambtelijke verkeerscommissie en dat is niet onbelangrijk, want daar zitten de nood- en hulpdiensten in. Dus daar moeten wij ook even overleg mee voeren of daar nog aanbevelingen uitkomen. Nou, dat is de set van maatregelen die we nu hebben ingezet. Dat geeft volgens mij een groot deel van de antwoorden. Dan kijk ik nog even naar wat aanvullende antwoorden die nodig zijn. Ja, dan zijn er nog twee aanvullende vragen gesteld over de opstopping die er is geweest onlangs, die voor tijdelijk … Ja, een soort, het heeft ons ook verbaasd, een stoet van vrachtwagens opeens heeft gezorgd door het dorp. Dat we zeiden: waar komen die nou opeens vandaan? Dus hebben we ook navraag over gedaan. Dat hebben we nog niet boven tafel. Dat was toch een heel kortstondig, raar fenomeen. Dat we zeggen: nou, dat moet niet vaker voorkomen. Daar geeft u ook aan, wat we de afgelopen jaren hebben ingezet, en dat kan inderdaad nog beter gaan, is wat we in deze periode hebben ingezet, is bereikbaarheidsregie. Dus we proberen regie te voeren op, in de afstemming van werkzaamheden, maar ook dat aannemers melden als ze ergens bezig. De situatie waar de fractie AA naar vraagt, daar had de aannemer dat dus niet gemeld. Dus we hebben de aannemer ook aangesproken dat als we met elkaar hier aan het werk zijn in de gemeente, dat je dat ook wel moet melden. Dan kunnen we ook daar regie op voeren. Natuurlijk kun je daar nog meer toezicht op houden, je kunt ook nog meer handhaven, maar dan kom ik natuurlijk, ga ik eerst bij mijn collega portefeuillehouder in het college in gesprek over de financiën, om vervolgens weer bij u terug te komen. Dat vraagt natuurlijk ook weer een verschuiving van aandacht op dat soort punten, maar overigens zijn we wel met de politie in gesprek van hoe kunnen we, als we op een gegeven moment daar de bestemming strakker maken, hoe kunnen we ook zorgen dat de politie bijvoorbeeld ook incidentele acties gaat voeren om daarop te handhaven en mensen te beboeten. Dus dat gaat ook worden opgepakt. Dan de laatste vraag waar u het over heeft, is het fietspad langs de Zwarteweg. Ook daar hebben we vanuit de bereikbaarheidsregie contact gehad met de aannemers van hoe we dat moeten aanpakken. Wat daar eigenlijk speelt, is dat het bestaande fietspad eigenlijk gewoon weer wordt opengesteld, maar we moeten dat nog wat schoonspuiten ook omdat het verkeerveilig … Dus het moet niet glad worden. Je wilt niet uitglijden met de fiets daar. Er moet nog wat opgeruimd worden. Dus dat gaan we nu ook oppakken. Dus goed dat u daar ook aandacht voor vraagt, maar daar zitten we nu ook op. Nou, op deze manier gaan we de komende tijd eigenlijk de korte termijn acties inzetten en ook de middellange termijn acties, als het gaat om dit vraagstuk en dit heeft … Ook met de aanpak die we hebben, heeft het onze aandacht. Ik kan u ook aangeven dat we bijvoorbeeld na kerst hier nog misschien via een raadsbrief even ook wat meer woorden aan geven, zodat u weet van wat heeft er nog plaatsgevonden? Zijn er nog dingen uit de gesprekken gekomen? Zodat u goed geïnformeerd bent, want het is een belangrijk aandachtspunt. Ik heb dat van de week ook aangegeven. Laatste dan wat ik erover wil zeggen, voorzitter. We hebben een nieuwe situatie qua weggebruik met de Burgemeester Kasteleinweg in Aalsmeer. Ik wil

		iedereen toch ook vriendelijk verzoeken van hou ook met elkaar een beetje rekening. Pas je verkeersgedrag aan, let een beetje op elkaar. Het vraagt echt om ander verkeersgedrag en dat je ook je snelheid wat aanpast. Goed op elkaar letten, want het is een nieuwe verkeerssituatie. Tot zover, voorzitter. De voorzitter: Een stevig antwoord, maar het waren ook flinke vragen. Ik kijk nog even naar de indieners. De heer Kikkert, u wilt nog even het woord? Mevrouw Van Hilst, wenst u ook nog het woord? Ik zie een nee, kijk. De heer Kikkert. De heer Kikkert: Ja, voorzitter, ik vind het eigenlijk heel plezant om te horen dat de niet aangenomen motie wordt uitgevoerd door de portefeuillehouder, die in de actiestand staat, de mouwen opstroopt en daarover in goed gesprek is met de bewoners. Ik las even in Aalsmeer Vandaag dat er nog nagedacht wordt, maar het stadium van nadenken is wat dat betreft echt voorbij. De voorzitter: We stonden deze even toe. Het ging om een aanvullende vraag, geen debat, maar vooruit. U had zoveel moeite gedaan voor de vragen. Ik kijk even rond. Zijn er andere raadsleden die nog aanvullende vragen willen stellen? Nee. Dan gaan we afronden, dames en heren.
Rb-10	**10.**	**Sluiting** De voorzitter: We zijn aan het einde gekomen van de laatste raadsvergadering van dit jaar, met een historisch besluit. Aan u allen, ook de fractieassistenten, voordat u naar huis gaat, verzoek ik u nog even het via de trouwzaal te doen. Daar staat nog iets voor u. neem dat a.u.b. mee. Rest mij eigenlijk u nog hele fijne feestdagen te wensen of zogezegd een zalig kerstfeest. Ik wens u allen een liefdevolle jaarwisseling. Pas een beetje op elkaar en ik zie u graag in het nieuwe jaar weer heelhuids terug. We sluiten de vergadering.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 27 januari 2022,

, voorzitter

, griffier

Gemeente Aalsmeer

LIJST INGEKOMEN STUKKEN periode 1 december 2021 t/m 25 januari 2022

A. Post van het college of burgemeester aan de raad: Raadsbrieven		
	Betreft	Voorstel agendacommissie
1.	20211207 Raadsbrief inzake Jaarverslag leerplicht schooljaar 2020-2021 met bijlage	Raad voor kennisgeving aannemen
2.	20211207 Raadsbrief inzake Waterfront, evaluatie blauwalg met twee bijlagen	Raad voor kennisgeving aannemen
3.	20211214 Raadsbrief inzake Implementatie afvalinzamelplan	Raad voor kennisgeving aannemen
4.	20211214 Raadsbrief inzake Zuiderkerk – budgetoverschrijding uitvoeringskosten	Raad voor kennisgeving aannemen
5.	20211216 Raadsbrief inzake aanpak wereldwijde ICT aanvallen	Raad voor kennisgeving aannemen
6.	20211221 Raadsbrief inzake achtervangovereenkomst WSW	Raad voor kennisgeving aannemen
7.	20211221 Raadsbrief inzake heroriëntatie ontwikkeling Graaf Willemlaan 1-3 te Kudelstaart	Raad voor kennisgeving aannemen
8.	20211221 Raadsbrief inzake grondwaterstand Vogelbuurt (Hornmeer)	Raad voor kennisgeving aannemen
9.	20220104 Raadsbrief inzake verloop Oud en Nieuw in Aalsmeer	Raad voor kennisgeving aannemen
10.	20220104 Ontwikkelingen Covid-19	Raad voor kennisgeving aannemen
11.	20220111 Raadsbrief inzake uitkomsten decembercirculaire 2021 uitkering gemeentefonds	Raad voor kennisgeving aannemen
12.	20220111 Raadsbrief inzake voortgangsrapportage regioaanpak 'Veiligheid voor elkaar 2020-2024'	Raad voor kennisgeving aannemen
13.	20220111 Raadsbrief inzake uitvoeringsprogramma Regionale Energiestrategie Noord-Holland Zuid	Raad voor kennisgeving aannemen
14.	20220117 Raadsbrief betreffende brief aan Minister-President inzake oproep duurzaam COVID beleid	Raad voor kennisgeving aannemen
15.	20220118 Raadsbrief inzake GGD Gezondheidsmonitor 2020 factsheet Aalsmeer	Raad voor kennisgeving aannemen
16.	20220125 Raadsbrief inzake ondertekening afspraken duurzaamheidstop MRA 2021 alsmede vijf bijlagen	Raad voor kennisgeving aannemen
17.	20220125 Raadsbrief inzake stand van zaken specifieke uitkering ventilatie in scholen (SUVIS) alsmede bijlage Deze raadsbrief is toegevoegd aan het betreffende agendapunt voor de raadsvergadering van 27 januari a.s.	Raad voor kennisgeving aannemen; te betrekken bij raadsvergadering 27 januari, agendapunt 9.

B. Post van het college of burgemeester aan de raad: Memo's / beantwoording van vragen		
	Betreft	Voorstel agendacommissie

1.	20211130 Memo beantwoording vragen uit de Commissie Ruimte en Economie d.d. 16 november 2021 inzake Bomenplan Aalsmeer 2021	Raad voor kennisgeving aannemen
2.	20211221 Afhandeling toezegging uit de raadsvergadering van 9 december 2021 t.a.v. de Verordening Jeugdhulp	Raad voor kennisgeving aannemen
3.	20220118 Memo 02 Afhandeling toezeggingen uit de Commissie Ruimte en Economie d.d. 11 januari 2022 inzake Warmtevisie Aalsmeer	Raad voor kennisgeving aannemen; te betrekken bij raadsvergadering 27 januari, agendapunt 8.
4.	20220125 Memo beantwoording vraag uit de Commissie Ruimte en Economie van 13 januari 2022 inzake Verstedelijkingsstrategie	Raad voor kennisgeving aannemen; te betrekken bij raadsvergadering 27 januari, agendapunt 11.
5.	20220125 Memo beantwoording vraag uit de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari 2022 inzake Startnotitie Hoofdweg Zuid Kudelstaart	Raad voor kennisgeving aannemen; te betrekken bij raadsvergadering 27 januari, agendapunt 6.
6.	20220125 Memo beantwoording vraag uit de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari 2022 inzake Mobiliteitsagenda Aalsmeer	Raad voor kennisgeving aannemen; te betrekken bij raadsvergadering 27 januari, agendapunt 7.
7.	20220125 Memo beantwoording vraag uit de Commissie Maatschappij en Bestuur van 13 januari 2022 inzake overzicht Corona noodfonds	Raad voor kennisgeving aannemen; te betrekken bij raadsvergadering 27 januari, agendapunt 3.

C. VNG Ledenbrieven

	Betreft	Voorstel agendacommissie
1.	20211207 VNG Lbr. 21/082 - Belangrijke ontwikkelingen positie raadsleden en wethouders	Raad voor kennisgeving aannemen
2.	20211214 VNG Lbr. 21/083 - Versterking gemeentelijke dienstverlening naar aanleiding van de Parlementaire Ondervragingscommissie Kinderopvangtoeslag (POK)	Raad voor kennisgeving aannemen
3.	20211216 VNG Raadsledennieuwsbrief – december 2021	Raad voor kennisgeving aannemen
4.	20211216 VNG Lbr. 21/084 - Uitnodiging Extra ALV 13 januari 2022	Raad voor kennisgeving aannemen
5.	20211220 VNG Lbr. 21/085 - Regeerakkoord	Raad voor kennisgeving aannemen
6.	20211223 VNG Nieuwsledenbrief Coronacrisis nr. 38	Raad voor kennisgeving aannemen
7.	20220117 VNG Lbr. 22/003 - Wijziging VNG Model Huisvestingsverordening; toevoeging regels opkoopbescherming	Raad voor kennisgeving aannemen
8.	20220121 Lbr. 21/086 - VNG Model Marktverordening (nieuw); aanpassingen aan Europese Dienstenrichtlijn en Dienstenwet	Raad voor kennisgeving aannemen

Gemeente Aalsmeer

D. Post van burgers en instanties:		
	Betreft	Voorstel agendacommissie
1.	20211201 Stichting Digitale Bereikbaarheid – Het belang van een digitale agenda	Raad voor kennisgeving aannemen
2.	20211201 Stichting Startersloket – Het belang van ondernemersdienstverlening op de politieke agenda	Raad voor kennisgeving aannemen
3.	20211202 Bewoner Lemmer - Ruim 800.000 tot 1,2 miljoen zwerfkatten in Nederland	Raad voor kennisgeving aannemen
4.	20211202 Bewoner - Uitnodiging om deel te nemen aan enquête over de hondenbelasting	Raad voor kennisgeving aannemen
5.	20211202 Daadkracht – Nationaal Raadsledenonderzoek 2021	Raad voor kennisgeving aannemen
6.	20211202 VNHG - Verslag van de VNHG-bijeenkomst "op weg naar effectieve samenwerking in de nieuwe bestuursperiode".	Raad voor kennisgeving aannemen
7.	20211204 Het Vergeten Kind - Jeugdhulp. Het moet anders, maar hoe?	Raad voor kennisgeving aannemen
8.	20211206 Villa Pinedo - BRIEF | Aan alle politieke partijen van Nederland	Raad voor kennisgeving aannemen
9.	20211206 Gemeente Velsen – Motie Transitie Warmte	Raad voor kennisgeving aannemen
10.	20211207 Stichting Elektrohypersensitiviteit - Brief aan Gemeenteraadsleden	Raad voor kennisgeving aannemen
11.	20211208 Commissie participatie Kudelstaart Zuid en Winkeliersvereniging Kudelstaart - Participatie project Hoofdweg Zuid	Raad voor kennisgeving aannemen; te betrekken bij bespreking in commissie Ruimte & Economie van 11 januari, agendapunt 4, en raadsvergadering 27 januari, agendapunt 7.
12.	20211208 Bewoner Zwartebroek – Nieuw artikel	Raad voor kennisgeving aannemen
13.	20211213 Koninklijke Beroepsorganisatie van Gerechtsdeurwaarders (KBvG)	Raad voor kennisgeving aannemen
14.	20211213 Regionale Energie Strategie (NHZ) - RES NHZ: aanbevelingen partijprogramma's JongRES	Raad voor kennisgeving aannemen
15.	20211214 Alliantie Burgers Voorschoten – Oproep aan gemeenteraadsleden mbt digitalisering	Raad voor kennisgeving aannemen
16.	20211214 Stichting AURO - begroting Stichting AURO 2022	Raad voor kennisgeving aannemen
17.	20211215 Vereniging Dorpswerk Noord-Holland - Eindejaarsgroet, aan alle fracties in de gemeenteraad	Raad voor kennisgeving aannemen
18.	20211216 Raad van State - Beroep bestemmingplan Kudelstaart 2020	Raad voor kennisgeving aannemen

Gemeente Aalsmeer

19.	20211216 Rijkswaterstaat - Omgevingswet en rol RWS bij onteigeningen Aalsmeer	Raad voor kennisgeving aannemen
20.	20211216 Gemeente Mill en Sint Hubert – Motie borstkankeronderzoek en voorbeeldbrief college	Raad voor kennisgeving aannemen
21.	20211220 AM Raadsledenplatform - Brief van het AM Raadsledenplatform aan raden en colleges van de deelregio AM in vervolg op evaluatie AM Raadsledenplatform 2021	Raad voor kennisgeving aannemen
22.	20211221 Bewoner Zwartebroek – Het gedoe CO2 en Stikstof	Raad voor kennisgeving aannemen
23.	20211228 Bewoner Aalsmeer – Fietsongeluk Dorpsstraat-Kasteleinweg	In handen college stellen; raad voor kennisgeving aannemen
24.	20211229 Provincie Noord-Holland - Financieel toezichtregime 2022 Aalsmeer	Raad voor kennisgeving aannemen
25.	20211230 Gemeenteraad Lelystad – Motie Herijking Gemeentefonds	Raad voor kennisgeving aannemen
26.	20220104 Energie Samen Noord-Holland - beoordeling Transitie Visie Warmte	Raad voor kennisgeving aannemen
27.	20220106 Bestuur Dorpsraad - Nieuwsbrief Dorpsraad Kudelstaart	Raad voor kennisgeving aannemen
28.	20220112 Bewoner Aalsmeer – Peuken en fietsenrekken	In handen college stellen; raad voor kennisgeving aannemen
29.	20220118 NLVOW - Oproep aan gemeentes tot gebruik van gedragscodes bij projecten voor wind- zonneenergie en geothermie	Raad voor kennisgeving aannemen
30.	20220119 Stichting Werkgroep Fort Kudelstaart - onderhoud haven Fort Kudelstaart	Raad voor kennisgeving aannemen
31.	20220124 Bewoner – ionisatie en ventilatie op scholen	Raad voor kennisgeving aannemen
32.	20220125 Participe Amstelland - Buurtverbinders Participe Aalsmeer / opvolging Helma Keesom	Raad voor kennisgeving aannemen

E. Overige stukken ter informatie (leesmap /niet digitaal beschikbaar)		
	Betreft	Voorstel agendacommissie
1.	-	

Namens de agendacommissie,

De griffier, De voorzitter,

O. van Kolck mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr

Datum B&W-besluit 7 december 2021

Voor de vergadering van raad d.d.
27 januari 2022

Portefeuillehouder Burgemeester

Afdeling Directie, Services/Gemeentebelastingen Amstelland

Behandelend ambtenaar (voor technische vragen)
Eelke Freerkstra, Vincent Roodenburg
06 2825 1864, 020 540 4779

Behandelen in de raadscommissie Ruimte en Economie
op 11 januari 2022

Onderwerp

Uitvoering motie van 11 november 2021 "Eenmalige belastingkorting voor huishoudens in 2022"

Gevraagd besluit

1. In te stemmen met het voorstel tot uitvoering van de motie ""Eenmalige belastingkorting voor huishoudens in 2022".
2. De kosten voor de eenmalige belastingkorting van circa € 1.320.00 en circa € 10.000 aan uitvoeringskosten te dekken uit de algemene reserve en dit te verwerken in de 1e bestuursrapportage 2022;
3. De 1e wijziging op de Verordening afvalstoffenheffing 2022 vast te stellen.

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

Een juiste juridische en maatschappelijke uitvoering van de motie van 11 november 2021 tot een "Eenmalige belastingkorting voor huishoudens in 2022" van € 96.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

Voor de directe verrekening op het aanslagbiljet 2022, van de teruggave van € 96,- voor huishoudens, een extra artikel in de Verordening afvalstoffenheffing 2022 op te nemen. Hierdoor is voor een ieder duidelijk wanneer deze recht heeft op verrekening van de "Eenmalige belastingkorting voor huishoudens in 2022" ad € 96,- op het te betalen bedrag aan belastingen voor belastingjaar 2022.

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

In de paragraaf lokale heffingen van de programmabegroting 2022 zijn de uitgangspunten voor de lokale heffingen geformuleerd.

Aanleiding

Op 11 november 2021 is met een motie door de raad Aalsmeer besloten tot nadere uitvoering van de motie Aalsmeers belastingplafond 2019-2022 van 01 november 2018 tot een "Eenmalige belastingkorting voor huishoudens in 2022". Hierbij is voorgesteld voor huishoudens een éénmalige belastingkorting van € 96,- toe te passen op het te betalen bedrag aan belastingen 2022.

Argumenten

Met dit voorstel wordt uitvoering gegeven aan de op 11 november 2021 aangenomen motie tot nadere uitvoering van de motie Aalsmeers belastingplafond 2019-2022 van 01 november 2018.

Kanttekeningen

In het preadvies is door het college aangegeven dat deze neutraal staat tegenover dit amendement,

omdat het de uitvoering van een eerder unaniem aangenomen motie betreft. In het preadvies is voldoende ingegaan op mogelijke consequenties en kantekeningen.

Financiën

De kosten voor de eenmalige belastingkorting circa € 1.320.00 en circa € 10.000 aan uitvoeringskosten te dekken uit de algemene reserve, dit wordt verwerkt in de eerste bestuursrapportage van 2022;

Communicatie

Voor een juiste uitvoering van de "Eenmalige belastingkorting voor huishoudens in 2022" van € 96,- wordt een extra artikel opgenomen in de "Verordening Afvalstoffenheffing 2022". Hiervoor is toegevoegd een artikel 4a Compensatie woonlasten 2022. Door de compensatie aan de afvalstoffenheffing te koppelen krijgen alle betalende bewoners van woningen de korting rechtstreeks verrekend op het aanslagbiljet. Deze wijze van verrekenen is gelijk aan de uitvoering in belastingjaar 2019 voor de uitvoering van de motie van 01 november 2018 "Aalsmeers belastingplafond 2019-2022".

Procedure

Na besluitvorming wordt de bijgevoegde 1ste wijziging op de verordeningen afvalstoffenheffing 2022 zo spoedig mogelijk bekend gemaakt. Op basis hiervan kan de teruggave regel ad € 96,- direct worden meegenomen op het aanslagbiljet gemeentelijke belastingen 2022. Deze zal op het aanslagbiljet vermeld worden als "Compensatie gemeentelijke belastingen 2022".

Bijlagen

1e wijziging op de verordeningen afvalstoffenheffing 2022

de secretaris, de burgemeester,

drs. Sj. Vellenga mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling raadscommissie

Het voorstel aan de raad is	Aanvaarde amendementen / moties
Ongewijzigd aanvaard	
Gewijzigd aanvaard	
Verworpen	

RAADSBESLUIT

Besluit

1. In te stemmen met het voorstel tot uitvoering van de motie ""Eenmalige belastingkorting voor huishoudens in 2022".
2. De kosten voor de eenmalige belastingkorting van circa € 1.320.00 en circa € 10.000 aan uitvoeringskosten te dekken uit de algemene reserve en dit te verwerken in de 1e bestuursrapportage 2022;
3. De 1e wijziging op de Verordening afvalstoffenheffing 2022 vast te stellen.

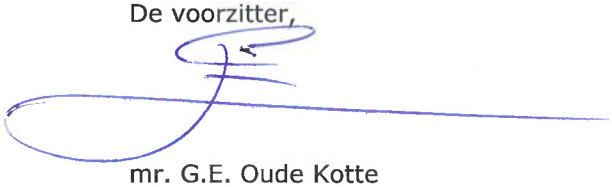
Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 27 januari 2022.

De griffier,



O. van Kolck

De voorzitter,



mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

1ste wijziging op de Verordening op de heffing en invordering van afvalstoffenheffing 2022

Wetstechnische informatie

Gegevens van de regeling

Overheidsorganisatie	Gemeente Aalsmeer
Officiële naam regeling	1ste wijziging op de Verordening op de heffing en invordering van afvalstoffenheffing 2022
Citeertitel	1ste wijziging Verordening afvalstoffenheffing 2022
Deze versie is geldig tot (als de vervaldatum is vastgesteld)	
Vastgesteld door	
Onderwerp	

Opmerkingen m.b.t. de regeling

Deze regeling wijzigt de Verordening afvalstoffenheffing 2022 van 02 december 2021.

Wettelijke grondslag(en) of bevoegdheid waarop de regeling is gebaseerd

Gemeentewet, artikel 229, eerste lid, aanhef en onderdelen a en b
Wet milieubeheer artikel 15.33

Regelgeving die op deze regeling is gebaseerd (gedelegeerde regelgeving)

Geen

Overzicht van in de tekst verwerkte wijzigingen

Datum inwerking-treding	Terug-werkende kracht	Betreft	Ontstaansbron: datum ondertekening; bron bekendmaking	Inwerkingtreding: datum ondertekening; bron bekendmaking	Voorstel Staten
1-1-2022		Wijziging regeling			

Artikel I
Aan de Verordening afvalstoffenheffing 2022 wordt toegevoegd onderstaande artikel.

Artikel 4a Compensatie woonlasten 2022

1. Degenen die op 01 januari van het belastingjaar 2022 belastingplichtige is voor de afvalstoffenheffing en wordt aangeslagen voor de belastingen zoals bedoeld onder artikel 4 lid 1 of lid 2 van deze verordening krijgt op het te betalen bedrag éénmaal een vermindering van € 96,-

2. Indien het te betalen bedrag na kwijtschelding negatief wordt of als het te betalen bedrag lager is dan de éénmalige vermindering van € 96,- wordt geen bedrag aan compensatie terugbetaald. Het doel van de Compensatie woonlasten 2022 is alleen diegene te compenseren die daadwerkelijk afvalstoffenheffing betalen zoals vermeld onder artikel 4 lid 1 en lid 2 van deze verordening.

Artikel II
Deze verordening wordt aangehaald als “1ste wijziging Verordening afvalstoffenheffing 2022”.

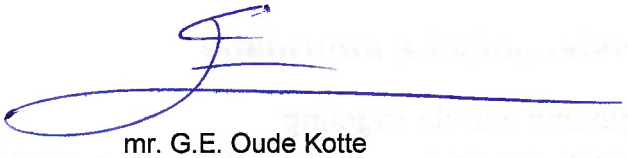
Aldus besloten in de openbare vergadering van 27 januari 2022.

De griffier,



O. van Kolck

De voorzitter,



mr. G.E. Oude Kotte

M21-27

Motie "Eenmalige belastingkorting voor huishoudens in 2022"

Raadsvergadering d.d. 11 november 2021

Naar aanleiding van een voorstel op de agenda van de raad d.d. 24 juni 2021 met nr. R-2 (Jaarrekening 2020) en een voorstel op de agenda van de raad d.d. 11 november 2021 met nr. R-2 (Programmabegroting 2022);

Gelet op artikel 35 van het reglement van orde;

Onderwerp:

Rekeningoverschot 2020 en Programmabegroting 2022

De raad van de gemeente Aalsmeer in vergadering bijeen d.d. 11 november 2021

Gezien de ontwikkeling van de woonlasten in 2019 tot en met 2021 zoals weergegeven in paragraaf 3.1 Lokale heffingen van de Programmabegroting op blz. 74-75;

Overwegende dat:

a. in de op 1 november 2018 raadsbreed aanvaarde motie Aalsmeers belastingplafond 2019-2022 een belastingplafond is gesteld van € 747,-, na indexatie € 802,-
b. er desondanks in 2020 en 2021 een stijging van de woonlasten heeft plaatsgevonden;
c. er tijdens de coronaperiode in 2020 en 2021 door het gemeentebestuur € 3,8 miljoen in de Aalsmeerse samenleving is geïnvesteerd om ondernemers te steunen en werkgelegenheid te behouden en dus huishoudens financieel te ondersteunen;
d. dit gezien de bijzondere omstandigheden mag worden beschouwd als alternatieve, creatieve invulling van de motie belastingplafond gedurende de jaren 2019, 2020 en 2021;
e. voor volledige realisatie van de motie belastingplafond nog een eenmalige belastingkorting nodig is per huishouden;
f. in de motie belastingplafond expliciet is opgenomen dat ook rekeningoverschotten kunnen worden gebruikt voor incidentele belastingverlagingen;
g. er in de jaarrekening 2020 een onverwacht incidenteel overschot was van € 2.500.000;
h. voor een eenmalige belastingverlaging in 2022 voor 13.753 huishoudens in Aalsmeer om op het niveau van het belastingplafond uit te komen een bedrag nodig is van € 1.320.000,- (afgerond);
i. deze lastenverlaging ruimschoots uit het onverwachte rekeningoverschot 2020 kan worden gedekt;
j. de VVD bij de behandeling van de jaarrekening 2020 deze motie heeft aangehouden in afwachting van het financieel perspectief van de Programmabegroting 2022 en volgende jaren;
k. het financieel perspectief in 2022, 2023, 2024 en 2025 nu dusdanig positief is dat een eenmalige belastingkorting verantwoord is en dat deze alsnog uit de algemene reserve kan

worden gedekt;

Verzoekt het college:

1. Om voor de aanslag van 2022 een eenmalige belastingkorting toe te passen waarbij het bedrag van € 1.320.000,- als korting wordt verdisconteerd over alle huishoudens, hetgeen neerkomt op circa 96,- per huishouden;
2. De kosten voor deze eenmalige belastingkorting te dekken uit de algemene reserve;

En gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening en naam:

D.G. van der Zwaag
namens de VVD-fractie

W. Kikkert
Fractie D66

Raadsvergadering d.d. 11-11-2021
~~Amendement~~/Motienummer: M21-27

Aanvaard / ~~Verworpen~~ / ~~Ingetrokken~~
Voor: 22 (CDA/VVD/D66/GL/AA/ZM)
Tegen: 1 (PvdA)

De Griffier

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr Z21-085572

Portefeuillehouder Burgemeester

Datum B&W-besluit 30 november 2021

Afdeling Herstel Corona

Behandelend ambtenaar T. Vredenburg

Voor de vergadering van raad d.d.
27 januari 2022

Behandeling in de Commissie Maatschappij en Bestuur van 13 januari 2022.

Onderwerp:

Coronagerelateerde uitgaven 2022

Gevraagd besluit

de coronagerelateerde uitgaven 2022 te dekken middels een onttrekking uit de algemene reserve waarbij deze onttrekking voor 2020-2021 en 2022 tezamen wordt gemaximeerd op € 2.000.000,00.

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

Ook in 2022 bedrijven en maatschappelijke organisaties ondersteunen, die financieel nadeel ondervinden vanwege Corona.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

Het restant Corona Noodfonds, dat in maart 2020 door de Raad is toegekend, overhevelen naar 2022

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

Sociaal Domein en Economische Zaken

Aanleiding

Corona is helaas nog niet weg en ook eind 2021 zijn tal van beperkende maatregelen van kracht, waardoor bedrijven en maatschappelijke organisaties omzetverlies hebben. Tegelijkertijd is het Noodfonds nog niet uitgeput en biedt de mogelijkheid om ook in 2022 tot ondersteuning te bieden.

Argumenten

Het is belangrijk voor Aalsmeer en haar inwoners, dat er ten gevolge van Corona geen bedrijven en maatschappelijke organisaties omvallen.
De Raad heeft in 2020 een bedrag van € 2.000.000,- beschikbaar gesteld en heeft daar geen einddatum aan verbonden.

Kanttekeningen

Nog niet duidelijk is of het geld dat nu resteert uit het Noodfonds, voldoende is voor de gevraagde ondersteuning.
Indien dat niet het geval is, zal het College de Raad opnieuw om geld vragen.

Financiën

Onderstaand hebben we de stand van zaken van het noodfonds weergegeven.

Met dit noodfonds heeft de raad een gedeelte van de algemene reserve beklemd voor het corona noodfonds. Met dit voorstel wordt voorgesteld om de geoormerkte gelden voor het noodfonds van € 282.000 en € 239.300 geoormerkt te houden binnen de algemene reserve voor het jaar 2022.

Onderstaand de stand van zaken met betrekking tot het noodfonds:

- Restant Noodfonds	€ 282.000,-
- De prognoselijst laat een plus zien van (dit ivm niet bestede garantiesubsidie ESA en terug te storten middelen aan ESA door het Rijk)	€ 147.000,-
- Nog niet volledig benut Stimuleringsfonds (wel geoormerkt voor EZ)	€ 239.300
Totaal nog te besteden	€ 668.300,-

Communicatie

Persbericht en bericht naar betreffende organisaties

Procedure

Na besluitvorming bedrag overhevelen naar 2022

Bijlagen

geen

de secretaris, de burgemeester,

drs. Sj. Vellenga mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling raadscommissie

Het voorstel aan de raad is	**Aanvaarde amendementen / moties**
Ongewijzigd aanvaard	
Gewijzigd aanvaard	
Verworpen	

RAADSBESLUIT

Besluit

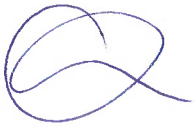
Gewijzigd

het raadsbesluit als volgt te wijzigen:

1. Het coronanoodfonds aan te vullen met € 500.000,--;
2. De corona gerelateerde uitgave 2022 te dekken middels een onttrekking uit de algemene middelen waarbij de onttrekking voor 2020-2021 en 2022 tezamen wordt gemaximeerd op € 2.500.000,--.

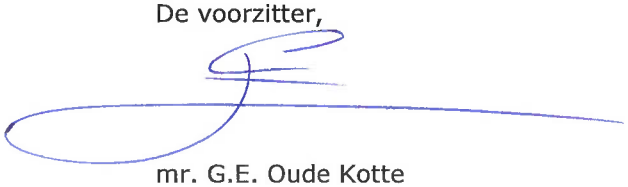
Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 27 januari 2022.

De griffier,



O. van Kolck

De voorzitter,



mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

MEMO RAAD

Registratienr.	-
Aan	leden raad
Afkomstig van	Burgemeester en wethouders
Datum	25 januari 2021
Afschrift aan	college, griffie, voorlichting

Betreft Beantwoording vraag uit de Commissie Maatschappij en Bestuur inzake overzicht Corona noodfonds

---

Tijdens de vergadering van de Commissie Maatschappij en Bestuur van 13 januari 2022 is door de commissie gevraagd om een lijst met een prognose en uitgegeven geld uit het corona noodfonds voor de raadsvergadering van 27 januari aan de raad te sturen.

Onderstaand treft u dit overzicht aan:
Stand van zaken Noodfonds Corona per 14-1-2022

Toegekend door de Raad maart 2020		€ 2.000.000,-
Restant Noodfonds 14-1-2022	€	89.875,-
Terugbetaling garantiesubsidie ESA (nog niet terugbetaald/verrekend)	€	200.000,- *1
Totaal restant Noodfonds	€	289.875,-

Prognose uitgaven die worden verwacht

Maatschappelijke en Culturele Instellingen	€ 100.000,-
Ondersteuningsmaatregelen ondernemers 4e tranche	€ 310.000,-
	€ 410.000,-

Nog te verwachten betalingen Rijk

Claims gemeente TVS ESA	€ 243.200,- *2

*1 Dit bedrag vloeit retour in Corona Noodfonds, want is daar ook uit betaald.
*2 Dit bedrag gaat naar de algemene middelen

Burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer,
de secretaris, de burgemeester,

drs. S. Vellenga mr. G.E. Oude Kotte

Amendement Extra dotatie Corona Noodfonds

De raad van de gemeente Aalsmeer in vergadering bijeen d.d. 27 januari 2022 voor de behandeling van agendapunt 4 coronagerelateerde uitgaven 2022 (voorstelnr. Z21-085572).
Gelet op artikel 34 van het Reglement van orde voor de raad van de gemeente Aalsmeer.

Overwegende dat:

- Corona ook in 2022 onze lokale maatschappij blijft ontwrichten;
- De gevolgen voor inwoners en ondernemers enorm zijn;
- Dat het door de raad ingestelde corona noodfonds ervoor heeft gezorgd dat sociale structuren overeind zijn gebleven en daar waar mogelijk de ondersteuning is geboden aan instellingen, stichtingen, verenigingen en ondernemers;
- Dat de bodem van het coronanoodfonds echter in zicht is;
- Dat alleen het overhevelen van de gelden uit 2021 naar 2022 onvoldoende garantie biedt op adequate steun aan hulpbehoevenden in de Aalsmeerse samenleving;
- Dat er vanwege Corona nog steeds maatregelen van kracht zijn, waardoor organisaties met sterk verminderde inkomsten te maken hebben;
- Dat een suppletie van het coronanoodfonds derhalve op zijn plaats is.

Voorts overwegende dat:

- Extra aandacht en hulp in 2022 voor het midden- en klein bedrijf en horeca te rechtvaardigen is omdat het één van de zwaarst getroffen sectoren in de samenleving betreft;
- De noodzaak van het overeind houden van de sociale structuren en de hiervoor noodzakelijke steun aan stichtingen, verenigingen en instellingen onverminderd aanwezig blijft.

Besluit:
Het ontwerp raadsbesluit in zijn geheel te vervangen door:

1. Het coronanoodfonds aan te vullen met € 500.000;
2. De corona gerelateerde uitgave 2022 te dekken middels een onttrekking uit de algemene middelen waarbij de onttrekking voor 2020-2021 en 2022 tezamen wordt gemaximeerd op € 2.500.000.

Ondertekening

Fractie VVD
D.G. van der Zwaag

Fractie CDA
D. van Willegen

Fractie Absoluut Aalsmeer
J. Keessen

Fractie D66 W. Kikkert	Fractie GroenLinks R.P. Fransen	Fractie PvdA J.H. Buisma

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr Z21-067983
D21-334185

Portefeuillehouder wethouder drs. W.B. Alink-Scheltema, wethouder mr. L.B. Kabout

Datum B&W-besluit 26 oktober 2021

Afdeling Stedelijke Ontwikkeling

Behandelend ambtenaar (voor technische vragen)
W. Paijmans, adviseur Cultureel Erfgoed
020-540 4321
w.paijmans@amstelveen.nl

Voor de vergadering van raad d.d.
27 januari 2022

Behandelen in de raadscommissie Ruimte en Economie
op 11 januari 2022

Onderwerp

Verordening op de gemeentelijke adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit

Gevraagd besluit

De Verordening op de gemeentelijke adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit gemeente Aalsmeer vast te stellen.

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

Borging van de huidige taken van de commissie Ruimtelijke Kwaliteit na de inwerkingtreding van de Omgevingswet door conform de doelstellingen van deze wet een integrale adviescommissie voor ruimtelijke kwaliteit en erfgoed in het leven te roepen.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

Vaststellen van de Verordening voor gemeentelijke adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit;

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

2.5 Kunst en Cultuur / Monumentenzorg
5.1 Ruimtelijke Ontwikkeling

Aanleiding

De taken en bevoegdheden van de huidige commissie Ruimtelijke Kwaliteit vervallen van rechtswege bij inwerkingtreding van de Omgevingswet. Ter continuering van de advisering moet de gemeente een nieuwe gemeentelijke adviescommissie instellen. De wettelijke grondslag voor deze commissie staat momenteel beschreven in de Bouwverordening en het daarmee samenhangende Reglement van Orde van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. In de Omgevingswet is de grondslag anders geformuleerd dan nu het geval is. De Verordening voor de adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit is dan ook een heel andere regeling dan de bepalingen die we nu kennen in de Bouwverordening en het Reglement van Orde. De VNG heeft hiervoor een modelverordening opgesteld, die wij hebben gevolgd. Aan de werkwijze in de praktijk zal feitelijk weinig veranderen, de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit blijft werken zoals ze dat nu ook doet.

Argumenten

Ingevolge de Omgevingswet is de taak van de adviescommissie enkel het uitbrengen van advies over vergunningaanvragen met betrekking tot rijksmonumenten. Dit takenpakket kan eventueel uitgebreid worden met advisering over omgevingsvergunningaanvragen voor andere activiteiten. Deze dienen door de raad aangewezen te worden. In de huidige situatie wordt ook advies uitge-

bracht met betrekking tot welstand, gemeentelijke monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten en reclame uitingen. Het is wenselijk dit voort te zetten ten behoeve van het behoud van de ruimtelijke kwaliteit en de instandhouding van het lokale erfgoed. Met vaststelling van onderhavige verordening wordt dit geborgd.

Bij het opstellen van de verordening gemeentelijke adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit is gebruik gemaakt van de VNG modelverordening. Hierbij is gekozen voor een model waarbij de bestaande adviescommissie en eventuele andere adviseurs op het gebied van de omgevingskwaliteit in één samenhangend adviesstelsel kunnen worden opgenomen; één integrale adviescommissie voor ruimtelijke kwaliteit en erfgoed conform de doelstellingen van de omgevingswet: één loket, één integraal advies.

Kanttekeningen

Na inwerkingtreding van de Omgevingswet zal door de adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit op basis van artikel 12 van onderhavige verordening een nieuw Reglement van Orde worden opgesteld. Aan het college zal worden verzocht dit bekend te maken. Binnen dit reglement stelt de commissie haar werkwijze nader vast, binnen de kaders van deze verordening.

Financiën

Kosten blijven binnen de begroting.

Communicatie

Bekendmaking conform de Algemene wet bestuursrecht in het Elektronisch Gemeenteblad op het moment van inwerkingtreding.

Procedure

In artikel 18 van de verordening is opgenomen dat deze in werking treedt op het moment waarop ook de Omgevingswet in werking treedt. Voor zover nu bekend is dat 1 juli 2022. Op dat moment zal ook publicatie plaatsvinden. Voor dat moment is deze verordening nog niet van kracht en zal gewerkt worden conform de huidige werkwijze.

Bijlagen

Verordening op de gemeentelijke adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit gemeente Aalsmeer.

de secretaris, de burgemeester,

drs. Sj. Vellenga mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling raadscommissie

Het voorstel aan de raad is	Aanvaarde amendementen / moties
Ongewijzigd aanvaard Gewijzigd aanvaard Verworpen	

RAADSBESLUIT

Besluit

De Verordening op de gemeentelijke adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit gemeente Aalsmeer vast te stellen;

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 2 december 2021.

De griffier, De voorzitter,

O. van Kolck mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

Besluit van de raad van de gemeente Aalsmeer tot vaststelling van de Verordening op de gemeentelijke Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit, gemeente Aalsmeer

Z21-067983, D21-285830

De raad van de gemeente Aalsmeer;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 26 oktober 2021 met nummer D21-285850;

gelet op de artikelen 108 en 149 van de Gemeentewet en afdeling 17.2 van de Omgevingswet;

besluit vast te stellen de Verordening op de gemeentelijke adviescommissie Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, gemeente Aalsmeer.

Paragraaf 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Definities
In deze verordening wordt verstaan onder:
a. commissie: gemeentelijke adviescommissie als bedoeld in artikel 17.9 van de wet, genaamd Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.
b. goede omgevingskwaliteit: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1.3 van de wet;
c. stadsarchitect: ambtelijk medewerker die de commissie ondersteunt in haar werkzaamheden;
d. wet: de Wet houdende regels over het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving (de Omgevingswet).

Paragraaf 2. Adviestaak

Artikel 2. Taak en werkzaamheden
1. De commissie heeft als taak de raad en burgemeester en wethouders te adviseren bij de uitoefening van hun taken en bevoegdheden op grond van de wet met het oog op het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit en al hetgeen daarmee verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn. Daaronder wordt in elk geval begrepen het geven van voorlichting over de doelstelling van een goede omgevingskwaliteit en over de werkzaamheden van de commissie.
2. Ter uitvoering van haar taak:
    a. adviseert de commissie op verzoek van burgemeester en wethouders over een aanvraag om of een ontwerpbesluit voor een omgevingsvergunning voor:
        1°. een rijksmonumentenactiviteit met betrekking tot een monument;
        2°. een omgevingsplanactiviteit die betrekking heeft op een voorbeschermd gemeentelijk monument of een gemeentelijk monument;
        3°. een omgevingsplanactiviteit die betrekking heeft op een beschermd gemeentelijk stads- en dorpsgezicht;
        4°. een omgevingsplanactiviteit in geval de commissie in het omgevingsplan als adviseur is aangewezen;
        5°. een andere activiteit in geval burgemeester en wethouders een advies nodig achten met het oog op het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit;
    b. adviseert de commissie op verzoek van burgemeester en wethouders over het door de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap aanwijzen van een on-

roerende zaak als rijksmonument ingevolge artikel 3.1, eerste lid, van de Erfgoedwet of over het aan een locatie geven van de functie-aanduiding gemeentelijk monument op grond van artikel 4.2, eerste lid, van de wet;

c. adviseert de commissie op verzoek van burgemeester en wethouders of uit eigen beweging over het ontwikkelen van beleid inclusief omgevingsvisie, omgevingsplan en maatwerkregels voor de omgevingskwaliteit;
d. adviseert de commissie op verzoek van burgemeester en wethouders in een geval van een verkenning als bedoeld in artikel 5.48, tweede lid, van de wet en in andere gevallen waarin burgemeester en wethouders een advies nodig achten in verband met een verkenning van een mogelijk bestaande of toekomstige opgave in de fysieke leefomgeving;
e. informeert en begeleidt de commissie op verzoek van burgemeester en wethouders planindieners en ontwerpers gedurende het ontwerpproces;
f. voert de commissie op verzoek van burgemeester en wethouders vooroverleg met planindieners over een in te dienen aanvraag om een omgevingsvergunning;
g. adviseert de commissie op verzoek van burgemeester en wethouders over:
    1°. het stellen van maatwerkvoorschriften in verband met het uiterlijk van bouwwerken, de zorg voor cultureel erfgoed en werelderfgoed en andere zaken die de omgevingskwaliteit betreffen;
h. adviseert de commissie op verzoek van burgemeester en wethouders over het geven van beschikkingen op grond van regels in verordeningen op grond van artikel 149 van de Gemeentewet die een eis ten aanzien van de omgevingskwaliteit bevatten, te weten Beeldkwaliteitplannen en de Welstandsnota.

Paragraaf 3. Aanwijzing van besluiten waarover verplicht advies moet worden gevraagd

Artikel 3. Verplichte advisering
Burgemeester en wethouders winnen advies van de commissie in omtrent een te nemen beslissing als bedoeld in artikel 2, tweede lid, onder a, onderdelen 1° tot en met 3°, en onder b van deze verordening.

Paragraaf 4. Samenstelling en inrichting

Artikel 4. Samenstelling
1. De commissie bestaat uit maximaal drie leden, de voorzitter daaronder begrepen. De raad kan daarnaast maximaal twee plaatsvervangers benoemen die hen bij afwezigheid kunnen vervangen.
2. De leden en de plaatsvervangers worden benoemd op persoonlijke titel op grond van de professionele deskundigheid die nodig is voor de advisering, alsmede op grond van maatschappelijke kennis en ervaring.
3. In afwijking van het tweede lid kan maximaal één burgerlid en zijn plaatsvervanger worden benoemd. Zij worden benoemd op persoonlijke titel op grond van maatschappelijke kennis en ervaring.
4. De commissie telt gelet op artikel 17.9, eerste lid, van de wet enkele leden deskundig op het gebied van de monumentenzorg.
5. De disciplines die de leden in gezamenlijkheid vertegenwoordigen zijn: cultuurhistorie, bouw- en architectuurhistorie, restauratiearchitectuur, stedenbouw, landschapsarchitectuur en architectuur.
6. De leden en de plaatsvervangers zijn niet werkzaam onder verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur.

Artikel 5. Benoeming
1. De leden en de plaatsvervangers kunnen voor een termijn van ten hoogste drie jaar worden benoemd.
2. Herbenoeming van leden kan eenmaal voor ten hoogste drie jaar plaatsvinden. Dit is niet van toepassing op de plaatsvervangers.
3. De leden van de commissie, waaronder ook de voorzitter, worden door de raad op voordracht van het college benoemd en ontslagen.

4. De leden worden op eigen aanvraag ontslagen. Zij kunnen voorts door burgemeester en wethouders worden geschorst en door de raad worden ontslagen wegens ongeschiktheid, onbekwaamheid of op andere zwaarwegende gronden.

Artikel 6. Ondersteuning van de commissie

1. De commissie wordt ambtelijk ondersteund door de stadsarchitect die onder andere optreedt als secretaris van de commissie.
2. De stadsarchitect is voor zijn werkzaamheden voor de commissie uitsluitend verantwoording schuldig aan de commissie.
3. De stadsarchitect kan worden ondersteund door andere ambtelijke medewerkers, die voor hun werkzaamheden voor de commissie uitsluitend verantwoording schuldig zijn aan de stadsarchitect.
4. De stadsarchitect noch de medewerkers zijn lid van de commissie.

Paragraaf 5. Advisering en standpuntbepaling

Artikel 7. Adviestermijn

1. Burgemeester en wethouders kunnen aangeven binnen welke termijn een advies wordt verwacht.
2. In geval burgemeester en wethouders geen termijn hebben gesteld brengt de commissie advies uit binnen een termijn van vier weken.

Artikel 8. Beraadslaging en standpuntbepaling

1. De vergaderingen waarin een of meer adviezen over aanvragen om omgevingsvergunning door of namens de commissie worden vastgesteld zijn openbaar. De agenda voor de vergadering van de commissie wordt tijdig op een geschikte wijze bekendgemaakt. Indien burgemeester en wethouders – al dan niet op verzoek van de aanvrager – een verzoek doen tot niet-openbare behandeling, dan dienen burgemeester en wethouders daaraan klemmende redenen op grond van artikel 10 van de Wet openbaarheid van bestuur ten grondslag te leggen. De openbaarheid geldt zowel voor de beraadslagingen, de beoordeling als de adviezen.
2. De aanvrager van de omgevingsvergunning of zijn gemachtigde heeft de mogelijkheid tot toelichting van de aanvraag ten overstaan van de commissie. Tijdens de beraadslagingen is er geen spreekrecht.
3. Over de uit te brengen adviezen wordt niet besloten dan in aanwezigheid van ten minste twee leden. Over een advies over een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een rijksmonumentenactiviteit met betrekking tot een monument wordt niet besloten dan in aanwezigheid van ten minste twee leden met deskundigheid op het gebied van de monumentenzorg.
4. Commissieleden die als opdrachtgever, ontwerper of anderszins betrokken zijn bij de uitvoering van een activiteit waarvoor een aanvraag is gedaan waarover de commissie adviseert, onthouden zich van medewerking aan het desbetreffende advies en zijn tijdens de behandeling van en de besluitvorming over het advies niet in de vergadering aanwezig.
5. De geheimhoudingsplicht als bedoeld in artikel 2:5, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht is van toepassing op de commissie en de daarvoor werkzame personen.

Artikel 9. Afdoening onder verantwoordelijkheid van de commissie

De commissie kan onverminderd het bepaalde in artikel 17.9, eerste lid van de wet, de advisering over een aanvraag om een omgevingsvergunning of over de voorbereiding van een andere beschikking onder verantwoordelijkheid van de commissie overlaten aan een of meer daartoe aangewezen leden, of een subcommissie, of de stadsarchitect.

Artikel 10. Adviseurs

1. De commissie kan zich voor het inwinnen van inlichtingen wenden tot daartoe door burgemeester en wethouders aangewezen ambtenaren.
2. De commissie kan zich doen bijstaan door andere personen, voor zover dat voor de vervulling van haar taak nodig is.

3. De in het eerste en tweede lid bedoelde personen kunnen op uitnodiging van de commissie als adviseur deelnemen aan de beraadslagingen.

Artikel 11. Verwerking van het advies

1. Burgemeester en wethouders kunnen eenmaal per activiteit een second opinion inwinnen bij een gemeentelijke adviescommissie van een andere gemeente. Zij stellen de commissie van het voornemen tot het plaatsen van die opdracht op de hoogte.
2. In geval burgemeester en wethouders een beschikking geven in afwijking van het door de commissie uitgebrachte advies verzenden zij een afschrift van die beschikking aan de commissie.

Paragraaf 6. Werkwijze

Artikel 12. Reglement van orde

1. De commissie stelt haar werkwijze binnen de kaders van deze verordening nader vast in een reglement van orde.
2. In het reglement van orde komt ten minste aan de orde:
    a. de werkwijze bij de advisering zoals genoemd in artikel 2, tweede lid, onder b, respectievelijk onder c;
    b. de inrichting van het vooroverleg zoals genoemd in artikel 2, tweede lid, onder f;
    c. de wijze waarop de agenda openbaar wordt gemaakt en belanghebbenden worden uitgenodigd;
    d. het vereiste quorum voor een besluitvormende vergadering, de vergaderorde en orde van de beraadslaging, waarbij er een onderscheid wordt aangebracht tussen de toelichtende fase waarin het spreekrecht wordt uitgeoefend en de beraadslagingen;
    e. de notulering en dossiervorming;
    f. de wijze waarop de adviezen openbaar worden gemaakt;
    g. de instelling van subcommissies;
    h. de werkwijze van de stadsarchitect;
    i. de werkwijze bij afdoening onder verantwoordelijkheid van de commissie als bedoeld in artikel 9;
    j. de selectie en voordracht van kandidaat-leden.
3. Burgemeester en wethouders dragen zorg voor bekendmaking van het door de commissie vastgestelde reglement van orde in het gemeenteblad.

Artikel 13. Relatie met andere adviseurs

Bij het aanstellen van een supervisor, een kwaliteitsteam of een andere adviseur op het gebied van de omgevingskwaliteit, niet zijnde een lid of een adviseur van de commissie dragen burgemeester en wethouders zorg voor een goede afstemming tussen de werkzaamheden van deze adviseur en de commissie.

Artikel 14. Vergoeding

De leden en de adviseurs als bedoeld in artikel 10, tweede lid, ontvangen een vergoeding op grond van de actuele tarievenregeling van stichting Mooi Noord-Holland.

Paragraaf 7. Jaarverslag

Artikel 15. Jaarverslag

1. De commissie brengt jaarlijks voor 1 juli verslag als bedoeld in artikel 17.9, zesde lid, van de wet uit van haar werkzaamheden in het voorafgaande kalenderjaar.
2. In het jaarverslag komt ten minste aan de orde:
    a. de wijze waarop toepassing is gegeven aan de kaders als bedoeld in artikel 17.9, derde lid, van de wet;
    b. de wijze waarop uitwerking is gegeven aan de openbaarheid van vergaderen.

Paragraaf 8. Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 16. Overgangsrecht

1. De op grond van de Bouwverordening Aalsmeer 2019 en de Erfgoedverordening 2017 gemeente Aalsmeer benoemde leden worden geacht te zijn benoemd op grond van dit besluit. De termijn van ten hoogste drie jaar als bedoeld in artikel 5, eerste lid, loopt vanaf de datum van de benoeming op grond van de Bouwverordening Aalsmeer 2019 en de Erfgoedverordening 2017 gemeente Aalsmeer.
2. Als voor de inwerkingtreding van de wet een aanvraag om een besluit is ingediend, blijft het oude recht, met betrekking tot de commissies op het gebied van welstand en monumentenzorg van kracht, met dien verstande dat de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit wordt geacht de in artikel 8 van de Woningwet, dan wel de in artikel 9.1, eerste lid, onder a, van de Erfgoedwet in samenhang met artikel 15 van de Monumentenwet 1988 bedoelde commissie te zijn.

Artikel 17. Vervallen en intrekking oude regeling

1. De regels met betrekking tot de commissie en de stadsarchitect in artikel 9 van de Bouwverordening Aalsmeer 2019 en artikel 8 van de Erfgoedverordening 2017 gemeente Aalsmeer vervallen.
2. Het Reglement van Orde voor de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (vastgesteld op 14 februari 2019) wordt ingetrokken.

Artikel 18. Inwerkingtreding en citeertitel

1. Deze verordening treedt tegelijk met de Wet van 1 juli 2022, houdende regels over het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving (Omgevingswet) in werking.
2. Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening op de gemeentelijke adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit, gemeente Aalsmeer.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 27 januari 2022.

De griffier,

O. van Kolck

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

Toelichting

Algemeen

Met de Omgevingswet (hierna: de wet) die naar verwachting op 1 juli 2022 in werking treedt, wordt het stelsel van ruimtelijke regels volledig herzien. De wet bundelt de wetgeving en regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Belangrijk verbeterdoel van de nieuwe wet is een kader te bieden dat overheden meer afwegingsruimte biedt om doelen voor de leefomgeving te bereiken. "Decentraal, tenzij" is een belangrijk principe van de wet. Dit betekent dat taken en bevoegdheden in principe bij het lokale bestuur, zoals de gemeente liggen. Alleen indien het gaat om een nationaal of internationaal belang of als dat doelmatiger of doeltreffender is, stelt het Rijk regels.
Eén van de doelen van de wet is het bereiken van een goede omgevingskwaliteit (artikel 1.3 van de wet). Daarbij gaat het om het belang van aspecten als cultureel erfgoed, architectonische kwaliteit van bouwwerken, stedenbouwkundige kwaliteit en kwaliteit van natuur en landschap. Gemeenten hebben een grote vrijheid in de wijze waarop zij het doel van een goede omgevingskwaliteit willen bereiken. Dat geldt ook voor de rol van de gemeentelijke adviescommissie (hierna: commissie) daarbij. Een adequate invulling van de taak en de werkwijze van deze commissie draagt bij aan het doel van een goede omgevingskwaliteit.

Artikelsgewijs

Artikel 1. Definities
Commissie
Dit is de gemeentelijke adviescommissie op grond van artikel 17.9 van de wet.

Goede omgevingskwaliteit
"Een goede omgevingskwaliteit" is naast veiligheid en gezondheid opgenomen in de maatschappelijke doelstelling van de wet (artikel 1.3 van de wet). Dit geeft aan dat aspecten als cultureel erfgoed, architectonische kwaliteit van bouwwerken, stedenbouwkundige kwaliteit en kwaliteit van natuur en landschap belangrijk zijn. Het gaat daarbij zowel om de menselijke beleving van de fysieke leefomgeving als om de waarden die de maatschappij toekent aan de identiteit van gebieden (Kamerstukken II 2013-2014, 33962, nr. 3).
De gemeente heeft de plicht de zorg voor de omgevingskwaliteit zelf in te vullen, inclusief het adviesstelsel op het gebied van de omgevingskwaliteit. Burgers kunnen, wanneer geen concrete gedragsbepalingen voorhanden zijn of deze niet toereikend blijken, ten aanzien van de het doel van een goede omgevingskwaliteit een beroep doen op de algemene zorgplicht.

Stadsarchitect
De commissie wordt ondersteund in haar werkzaamheden door een ambtelijk stadsarchitect. De stadsarchitect is geen lid van de commissie. De taken van de stadsarchitect worden omschreven in het Reglement van orde van de commissie.

Artikel 2. Taak en werkzaamheden
Eerste lid
Dit lid beschrijft de adviestaak in algemene zin: het adviseren van de raad en het college van burgemeester en wethouders (hierna: college) op het gebied van de omgevingskwaliteit als bedoeld in artikel 1.3 van de wet. De commissie adviseert dus niet over andere aspecten van de fysieke leefomgeving, zoals een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. De commissie geeft ook voorlichting over de doelstelling van een goede omgevingskwaliteit en over de werkzaamheden van de commissie zelf. De commissie baseert de voorlichting (net als haar concrete adviezen) op de vastgestelde beleidskaders (zoals de omgevingsvisie, het omgevingsplan en de beleidsregels over het uiterlijk van bouwwerken, bedoeld in artikel 4.19 van de wet).

Tweede lid
Onderdeel a
Dit betreft de advisering over aanvragen om een omgevingsvergunning of de advisering over een ontwerpbesluit als het college geen bevoegd gezag is. De commissie adviseert op verzoek van het college over een aanvraag voor:

1°: een rijksmonumentenactiviteit met betrekking tot een monument
De wet definieert een rijksmonumentenactiviteit als volgt:
"een activiteit inhoudende het slopen, verstoren, verplaatsen of wijzigen van een rijksmonument of een voorbeschermd rijksmonument of het herstellen of gebruiken daarvan waardoor het wordt ontsierd of in gevaar gebracht".
De commissie adviseert niet over aanvragen om een omgevingsvergunning voor een rijksmonumentenactiviteit met betrekking tot archeologische rijksmonumenten. De commissie brengt advies uit met het oog op het behoud van cultureel erfgoed. Uitgangspunten daarbij zijn:

- het voorkomen van ontsiering, beschadiging of sloop van monumenten en archeologische monumenten;
- het voorkomen van verplaatsing van monumenten of een deel daarvan, tenzij dit dringend is vereist is voor het behoud van die monumenten;
- het bevorderen van het gebruik van monumenten, zo nodig door wijziging van die monumenten, rekening houdend met de monumentale waarden; en
- het conserveren en in stand houden van archeologische monumenten, bij voorkeur in situ.

Dit volgt uit artikel 8.80 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (hierna: Bkl) dat de beoordelingsregels voor de rijksmonumentenactiviteit bevat.

Voor rijksmonumentenactiviteiten met betrekking tot archeologische rijksmonumenten is de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (hierna: de Minister van OCW) aangewezen als advies- en instemmingsorgaan in de gevallen dat het college het bevoegd gezag is. Dit in verband met zijn verantwoordelijkheid voor de archeologische rijksmonumenten en met het landelijk overzicht en de vereiste specialistische kennis en ervaring die aanwezig zijn bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Ook is de Minister van OCW (mede) bevoegd tot toezicht en handhaving waar het gaat om archeologische rijksmonumenten. Behoud in situ (in de bodem) is hierbij het uitgangspunt.

De gemeenten spelen desalniettemin in de archeologie een cruciale rol. De afweging om archeologische monumenten in situ (in de bodem) dan wel ex situ (door ze op te graven) te behouden, wordt meestal door de gemeente gemaakt in het kader van het opstellen van het omgevingsplan en de belangenafweging bij de specifieke omgevingsplanactiviteiten waaraan een archeologische onderzoeksplicht is gekoppeld. De gemeente is op grond van artikel 5.130 van het Bkl verplicht om bij het opstellen van het omgevingsplan rekening te houden met het belang van het behoud van cultureel erfgoed, waaronder (aantoonbaar te verwachten) archeologische monumenten. Daarbij kan de (aantoonbaar te verwachten) aanwezigheid van archeologische monumenten van invloed zijn op onder meer de toedeling van functies aan locaties – bijvoorbeeld de keuze om geen parkeergarage toe te staan op een locatie met hoge archeologische waarde – of op de inhoud van in het omgevingsplan op te nemen beschermende regels of beoordelingsregels. De commissie kan hierover op grond van de andere onderdelen van dit artikel adviseren.

Voor als gemeentelijk monument beschermde archeologische monumenten is de commissie wel het aangewezen adviesorgaan.

2°: een omgevingsplanactiviteit die betrekking heeft op een voorbeschermd gemeentelijk monument of een gemeentelijk monument
De bescherming van monumenten of archeologische monumenten als gemeentelijk monument gebeurt door aan het monument of archeologisch monument in het omgevingsplan de functie-aanduiding gemeentelijk monument te geven. Met een voorbereidingsbesluit kan voorbescherming worden geboden aan een locatie waarvoor wordt overwogen deze de functie-aanduiding gemeentelijk monument te geven.

Overgangsrecht gemeentelijke monumenten
Het overgangsrecht in de wet en het Invoeringsbesluit Omgevingswet regelt dat er bij het in werking treden van de wet een vergunningplicht geldt voor activiteiten met betrekking tot gemeentelijke monumenten en voorbeschermde gemeentelijke monumenten die nog op grond van de Erfgoedverordening 2017 gemeente Aalsmeer zijn aangewezen. De regels uit die verordening blijven gelden tot het moment dat dit onderwerp in het nieuwe deel van het omgevingsplan is geregeld. Dit volgt uit de artikelen 22.4 en 22.8 van de wet en artikel 7.1 van het Invoeringsbesluit Omgevingswet in samenhang met artikel 22.2 van het omgevingsplan (bruidsschat). De in de Erfgoedverordening 2017 gemeente Aalsmeer opgenomen vergunningplicht geldt als een verbod op grond van artikel 5.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de wet om zonder omgevingsvergunning een omgevingsplanactiviteit te verrichten.

3°. een omgevingsplanactiviteit in geval de commissie in het omgevingsplan als adviseur is aangewezen
De raad kan op grond van artikel 16.15, tweede lid, van de wet in het nieuwe deel van het omgevingsplan bepalen in welke gevallen een advies verplicht is. Dit kan per gebied of per type activiteit of bouwwerk verschillen. Zolang nog geen gevallen zijn aangewezen, zet het college het bestaande beleid met betrekking tot het vragen van commissieadvies voort.

Omdat het omgevingsplan ook bij een projectbesluit of een voorbereidingsbesluit kan worden gewijzigd, brengt dit mee dat ook Gedeputeerde Staten, het dagelijks bestuur van het Waterschap en de Minister van OCW de commissie als adviseur in het omgevingsplan kunnen aanwijzen. Regels over de aanwijzing van de commissie als adviseur kunnen ook onderdeel zijn van de voorbeschermingsregels waarmee een voorbereidingsbesluit het omgevingsplan wijzigt. Overigens betekent dit niet dat de commissie daarmee ook formeel adviesorgaan van die andere bestuursorganen wordt. Als het college geen bevoegd gezag is voor de aanvraag om een omgevingsvergunning maar adviseur, is de commissie ook adviseur en richt het advies van de commissie zich tot het college in plaats van het bevoegd gezag (artikel 4.22 van het Omgevingsbesluit).

4°. een andere activiteit in geval burgemeester en wethouders een advies nodig achten met het oog op het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit
Dit onderdeel is gelijkwaardig aan de huidige zogenoemde "kan-bepaling" over de welstandsadvisering in artikel 6.2, eerste lid, van het Besluit omgevingsrecht. Het college kan – voor zover dat in het omgevingsplan niet anders is geregeld – op grond daarvan zelf bepalen of zij een advies inwinnen bij de commissie.

De beoordeling van de omgevingsplanactiviteit bouwen door de commissie
Bij het beoordelen van een bouwplan volgt de commissie de beoordelingsregels die in het omgevingsplan staan. De beoordelingsregels geven aan onder welke voorwaarden de vergunning kan worden verleend of geweigerd. Het gaat hierbij om regels over het bouwwerk zelf als wel zijn relatie tot de omgeving en de te verwachten ontwikkeling daarvan. Bijvoorbeeld de bouwhoogte, de bouwmassa, het maximale bebouwingsoppervlak, de aanwijzing van bouwvlakken, de situering op de bouwvlakken, de karakteristiek van de bebouwing, en het uiterlijk van bouwwerken zoals vastgelegd in de beleidsnota.
De wet biedt de gemeente een kans om te zorgen voor een betere inbedding en aansluiting van welstandsaspecten binnen het ruimtelijke kwaliteitsbeleid. Het streven naar een goede omgevingskwaliteit als bedoeld in artikel 1.3 van de wet is daarbij het overkoepelende doel. Daarom is de advisering niet beperkt tot ingrepen aan beschermde monumenten en het uiterlijk van bouwwerken. De commissie adviseert zowel over de toepassing van de regels in het omgevingsplan zelf (zoals de mogelijkheid tot "binnenplanse" afwijkingen), als over de toepassing van de beleidsregels over het uiterlijk van bouwwerken. Dit gebeurt vanuit het doel van een goede omgevingskwaliteit.

Onderdeel b
De Minister van OCW vraagt ingevolge de Erfgoedwet altijd advies aan het college van de gemeente waar een monument of archeologisch monument zich bevindt, alvorens te besluiten het aan te wijzen als rijksmonument. In dat geval is de commissie adviseur van het

college. De commissie is ook adviseur in geval het college het voornemen heeft een monument of archeologisch monument aan te wijzen als gemeentelijk monument (door de locatie de functie-aanduiding gemeentelijk monument te geven).

Onderdeel c
Dit onderdeel geeft invulling aan de mogelijkheid als bedoeld in artikel 17.9, tweede lid, van de wet om de commissie in te schakelen bij het ontwikkelen van beleid voor de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Zoals hierboven vermeld gaat het uitsluitend om beleid op het gebied van de omgevingskwaliteit.

Onderdeel d
Dit onderdeel betreft de opgavegerichte advisering in verband met een verkenning van een mogelijk bestaande of toekomstige opgave.
In geval van een verkenning in het kader van een projectprocedure of projectbesluit als bedoeld in artikel 5.48, tweede lid, van de wet onderzoekt het bevoegd gezag de mogelijke oplossingen voor een opgave. Door de verkenning kan het bevoegd gezag inzichten verkrijgen in:

- de aard van de opgave,
- de relevante ontwikkelingen voor de fysieke leefomgeving, en
- de mogelijke oplossingen voor die opgave. Hieronder vallen ook de oplossingen die anderen aandragen en waarvan het bevoegd gezag na beoordeling ervan besluit deze mee te nemen in de verkenning.

Burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen van het Rijk en de provincie die een mogelijke oplossing hebben aangedragen, kunnen aan het college vragen een deskundige instantie als de commissie over hun oplossing te raadplegen. Het college kan ook zelf advies vragen over de aangedragen oplossingen voor de opgave.
De laatste zinsnede van dit onderdeel geeft aan dat ook als er geen sprake is van een projectprocedure of projectbesluit het college aan de commissie advies kan vragen in het kader van een verkenning van een mogelijk bestaande of toekomstige opgave in de fysieke leefomgeving.

Onderdeel e
Dit onderdeel betreft de ontwerpgerichte advisering. Deze taak heeft geen betrekking op het adviseren over door het college op aanvraag te nemen besluiten, maar op het informeren en begeleiden van planindieners en ontwerpers gedurende het ontwerpproces, met het doel een hoogstaande stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit te bereiken. Dit onderdeel biedt de mogelijkheid om in een specifiek geval de commissie of een lid van de commissie te belasten met of te betrekken bij deze taak.

Onderdeel f
Vooroverleg bij een vergunningaanvraag wordt in de wet niet gereguleerd. De bestaande praktijk kan op grond van dit onderdeel worden voortgezet. Het belang van een goed vooroverleg neemt toe, aangezien het vereiste van onlosmakelijke samenhang vanuit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) niet is overgenomen in de wet. De initiatiefnemer is er zelf verantwoordelijk voor dat zij of hij voor alle activiteiten beschikt over de vereiste vergunningen. Het is aan de initiatiefnemer om de verschillende eisen op elkaar af te stemmen. Vooral bij complexe projecten is vooroverleg van groot belang.

Onderdeel g
In dit onderdeel is bepaald dat de commissie ook adviseur kan zijn bij het stellen van maatwerkvoorschriften in verband met het uiterlijk van bouwwerken, de zorg voor cultureel erfgoed en werelderfgoed en andere zaken die de omgevingskwaliteit betreffen.
De aanschrijvingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 13a van de Woningwet in geval van een bouwwerk dat in ernstige mate in strijd is met redelijke eisen van welstand, is opgenomen in de bruidsschat als bedoeld in artikel 7.1 van het Invoeringsbesluit Omgevingswet. Dit in de vorm van een bevoegdheid tot stellen van maatwerkvoorschriften (zie artikel 22.7 in samenhang met artikel 22.4 van het tijdelijke deel van het omgevingsplan).
De specifieke zorgplicht voor rijksmonumenten verplicht initiatiefnemers om maatregelen te nemen om het beschadigen of vernielen van (voorbeschermde) rijksmonumenten te voorkomen. Een activiteit hoeft daarbij niet gericht te zijn op een rijksmonument. Het is

voldoende dat een activiteit in de fysieke leefomgeving effect heeft op dat rijksmonument. Een voorbeeld hiervan is het bouwen van een tunnel, waardoor een rijksmonument kan verzakken. De regels voor de specifieke zorgplicht staan in hoofdstuk 13 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). De gemeente kan op grond daarvan maatwerkvoorschriften opleggen.

Onderdeel h
De meeste regels over de fysieke leefomgeving uit de gemeentelijke verordeningen komen niet in het tijdelijke deel van het omgevingsplan. Het gaat bijvoorbeeld om de Ligplaatsenverordening Aalsmeer 2018 of de regels over objecten in de openbare ruimte in de Algemene plaatselijke verordening Aalsmeer 2017. De gemeente kan deze regels tot het einde van de overgangsfase (2029) omzetten naar het nieuwe deel van het omgevingsplan. Op grond van dit onderdeel kan het college ook op basis van deze verordeningen advies vragen aan de commissie, ook al zijn de regels nog niet omgezet naar het omgevingsplan.

Artikel 3. Verplichte adviezen
Dit artikel sluit aan op de verplichte adviezen op grond van artikel 17.9 van de wet en het op grond van de Erfgoedverordening 2017 gemeente Aalsmeer verplichte advies bij gemeentelijke monumenten.

Artikel 4. Samenstelling
Eerste lid
Dit lid geeft invulling aan artikel 17.7, eerste lid, van de wet, waarin is bepaald dat de raad het aantal leden vaststelt. Er worden ook plaatsvervangers benoemd, zodat de commissie ook kan functioneren wanneer één of meer vaste leden zijn verhinderd.

Tweede lid
Dit lid geeft aan dat de leden als deskundigen en dus op persoonlijke titel en op grond van hun persoonlijke kwalificaties worden benoemd. Hun lidmaatschap is niet afhankelijk van het bekleden van een bepaalde functie of het hebben van een bepaalde hoedanigheid. De leden vertegenwoordigen geen bijzondere belangen. Dat betekent bijvoorbeeld dat belangenorganisaties op het gebied van de omgevingskwaliteit geen vertegenwoordigers in de commissie hebben. De leden zullen hun functie onafhankelijk dienen uit te oefenen. Daartegenover staat dat benoeming niet achterwege zal blijven enkel vanwege het lidmaatschap van een bepaalde groepering of het bekleden van een bepaalde bestuurlijke of maatschappelijke functie. Daarnaast beschikken de leden over inzicht in maatschappelijke verhoudingen op grond van maatschappelijke kennis en ervaring.

Derde lid
Dit lid voorziet in de mogelijkheid om burgerleden te benoemen. Voor deze leden geldt de eis van inzicht in maatschappelijke verhoudingen op grond van maatschappelijke kennis en ervaring.
Vierde en vijfde lid
Deze leden zien toe op de deskundigheidsgebieden die in de commissie vertegenwoordigd moeten zijn. De wet schrijft voor dat binnen de commissie enkele leden deskundig dienen te zijn op het gebied van de monumentenzorg, en dat die in ieder geval worden betrokken bij de advisering over een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een rijksmonumentenactiviteit met betrekking tot een monument. Volgens de Memorie van toelichting dient de commissie ten minste over deskundigheid op het gebied van cultuurhistorie, bouw- en architectuurhistorie, restauratiearchitectuur, landschap en stedenbouw te beschikken (Kamerstukken II 2014-2015, 33962 nr. 3, p. 581). Het is mogelijk dat één persoon meerdere disciplines in zich verenigt.

Zesde lid
Dit lid zorgt voor een aanscherping van de wettelijke eis van onafhankelijkheid ten opzichte van het gemeentebestuur. Artikel 17.8 van de wet stelt slechts als eis, dat de leden van het gemeentebestuur geen lid zijn van een gemeentelijk adviesorgaan.

Artikel 5. Benoeming
Eerste tot en met derde lid
Deze leden hebben betrekking op de benoemingstermijn als bedoeld in artikel 17.7, eerste lid, van de wet. Het eerste lid regelt de benoeming voor de eerste termijn. Het tweede lid ziet toe op de herbenoeming. De regels voor de herbenoeming zijn logischerwijs alleen van toepassing op de leden, niet op hun plaatsvervangers.

De vraag kan worden gesteld of het benoemen van leden en instellen van de commissie een bevoegdheid is die gemandateerd kan worden aan het college. Mandaatverlening is niet geoorloofd indien de aard van de bevoegdheid zich daartegen verzet. In dit geval is het de vraag of de aard van de bevoegdheid zich verzet tegen mandaatverlening als bedoeld in artikel 10:3, tweede lid, onder b, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Onder de Woningwet is overwogen dat de raad een centrale rol moest spelen in het welstandstoezicht, mandatering was daarom niet mogelijk. Uit de toelichting bij artikel 17.7 van de wet volgt dat "in navolging van de bestaande regeling voor de welstandscommissie (..) die bevoegdheid is neergelegd bij de gemeenteraad." (Kamerstukken II, 2013-2014, 33962, nr. 3, p. 580). Op grond daarvan mag worden aangenomen dat de aard van de bevoegdheid zich tegen mandatering aan het college verzet.

Vierde lid
Dit lid voorziet in de mogelijkheid dat de voorzitter, de ondervoorzitters en de plaatsvervangers in functie worden benoemd.

Vijfde lid
Dit lid regelt schorsing en ontslag. De wet bepaalt dat de raad de leden benoemt en ontslaat (artikel 17.7, tweede lid, van de wet). Het is vanzelfsprekend dat leden op eigen aanvraag worden ontslagen. Zij kunnen verder worden geschorst en ontslagen wegens ongeschiktheid, onbekwaamheid of op andere zwaarwegende gronden.

Artikel 6. Ondersteuning van de commissie
De commissie wordt in ieder geval bijgestaan door een ambtelijk stadsarchitect die onder andere optreedt als secretaris. Deze is voor de uitoefening van zijn taak uitsluitend verantwoording schuldig is aan de commissie. De stadsarchitect wordt dus niet door bestuurlijke belangen geleid. Datzelfde geldt voor de medewerkers die eventueel aan de stadsarchitect worden toegevoegd en die door deze worden aangestuurd.

Artikel 7. Adviestermijn
In de wet is geen termijn gesteld waar binnen de commissie moet adviseren. Daarom kan het college op grond van het eerste lid aangeven binnen welke termijn een advies wordt verwacht. Deze termijn mag volgens artikel 3:6 van de Awb niet zodanig kort zijn, dat de commissie zijn taak niet meer kan vervullen. In het tweede lid is bepaald dat het college ook kan afzien van het stellen van een termijn. In dat geval geldt een termijn van vier weken. Die is gelijk aan de termijn die in de Bouwverordening Aalsmeer 2019 voor een advies op een aanvraag voor een omgevingsvergunning was opgenomen.
Indien geen advies wordt uitgebracht binnen de genoemde adviestermijn, staat dit de besluitvorming door het college niet in de weg (artikel 3:6, tweede lid, van de Awb).

Artikel 8. Beraadslaging en standpuntbepaling
Eerste lid
Dit lid is een nadere regeling van uitwerking van de wettelijke eis van openbaarheid als bedoeld in artikel 17.9, vijfde lid, van de wet.

Tweede lid
Uit artikel 4:7 van de Awb volgt de beperkte verplichting dat de mogelijkheid tot toelichting van een plan ten overstaan van de commissie dient te worden geboden aan de aanvrager van de omgevingsvergunning. Anderen hebben geen spreekrecht.

De verplichting tot openbaar vergaderen heeft betrekking op de vergaderingen waarin het advies op de aanvraag voor een omgevingsvergunning of op een voorgenomen beschikking

formeel wordt vastgesteld. Het is niet verplicht voor informeel vooroverleg of bij de beleidsgerichte, opgavegerichte of ontwerpgerichte advisering. De potentiële initiatiefnemer kan in het stadium van vooroverleg gebaat zijn met beslotenheid. Openbaarheid zou dan remmend op het vooroverleg kunnen werken, terwijl uit oogpunt van de korte planprocedure vooroverleg stimulering verdient.

Derde lid
Dit lid ziet erop toe dat in de vergadering voldoende leden aanwezig zijn, zodat een deskundig oordeel kan worden gevormd. Het borgt ook de wettelijke eis dat enkele leden die deskundig zijn op het gebied van de monumentenzorg in ieder geval worden betrokken bij de advisering over een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een rijksmonumentenactiviteit (artikel 17.9, eerste lid, van de wet).

Vierde lid
Met deze bepaling wordt verstrengeling van belangen tegengegaan.

Vijfde lid
Dit lid verwijst naar de Awb die uitvoerders van wetten een geheimhoudingsplicht oplegt ten aanzien van gegevens waarvan zij het vertrouwelijke karakter kennen of redelijkerwijs moeten vermoeden. Op grond van artikel 2:5, tweede lid, van de Awb is de plicht tot geheimhouding ook van toepassing op instellingen die een wettelijke taak uitvoeren. Daaronder vallen ook adviesorganen. Dit lid plaatst buiten twijfel dat de geheimhoudingsplicht ook op de commissie en de daarvoor werkzame personen van toepassing is.

Artikel 9. Afdoening onder verantwoordelijkheid van de commissie
Dit artikel geeft de mogelijkheid om de advisering namens de commissie over te laten aan een of meer leden, al dan niet in een vaste samenstelling als subcommissie, of aan de stadsarchitect. De commissie blijft verantwoordelijk voor het advies. Een goede omschrijving van de volmacht is nodig om aan het advies een doorslaggevende betekenis toe te kennen. Dit kan worden opgenomen in het reglement van orde (artikel 12). Daarbij moet wel rekening worden gehouden met de wettelijke eis dat enkele leden die deskundig zijn op het gebied van de monumentenzorg in ieder geval worden betrokken bij de advisering over een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een rijksmonumentenactiviteit (artikel 17.9, eerste lid, van de wet).

De commissie kan ervoor kiezen de volmacht te beperken tot de plannen met relatief geringe ruimtelijke betekenis, of plannen waar gelet op meer dan één vergelijkbare situatie de mening van de commissie als bekend mag worden verondersteld. Een ruimere volmacht is mogelijk indien de betrokken leden of de subcommissies volledig beschikken over de professionele deskundigheid die in een specifiek geval nodig is voor de advisering (bijvoorbeeld deskundig op het gebied van cultuurhistorie, bouw- en architectuurhistorie, restauratiearchitectuur, landschap, stedenbouw, architectuur en archeologische monumentenzorg). Ook hier blijft gelden de wettelijke eis dat enkele leden die deskundig zijn op het gebied van de monumentenzorg in ieder geval worden betrokken bij de advisering over een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een rijksmonumentenactiviteit (artikel 17.9, eerste lid, van de wet).

Artikel 10. Adviseurs
Dit artikel geeft de commissie de bevoegdheid zich ten behoeve van de advisering te laten voorlichten door ambtenaren (eerste lid) of door externe deskundigen (tweede lid). Een ambtenaar of een andere deskundige kan ingevolge het derde lid op uitnodiging van de commissie aanwezig zijn bij de vergaderingen of als adviseur deelnemen aan de beraadslagingen.

Deze regeling sluit aan op de gegroeide praktijk, waarbij de commissies afhankelijk van de behoefte, specifieke adviseurs inschakelen (bijvoorbeeld een specialist op het gebied van historische interieurs of een specialist op het gebied van duurzaam bouwen).

Artikel 11. Verwerking van het advies
Eerste lid
Dit lid ziet toe op het vragen van een second opinion aan een gemeentelijke adviescommissie van een andere gemeente in geval het college zich niet kan verenigen met het advies van de commissie. Om oneindig 'shoppen' te voorkomen is dit slechts één keer per activiteit toegestaan.

Een advies van de commissie dat voldoet aan de wettelijke eisen van zorgvuldigheid en motivering als bedoeld in artikel 17.9, derde lid, van de wet, behoeft in beginsel geen nadere motivering. Een nadere motivering is wel vereist in geval een aanvrager of een derdebelanghebbende een contra-advies heeft overgelegd, dan wel gemotiveerd aanvoert dat het advies in strijd is met de geldende beoordelingscriteria (zie bijvoorbeeld de uitspraak van 6 mei 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BI2952).

Tweede lid
Dit lid is opgenomen met het oog op een goede vervulling van de adviestaak. Daarvoor is nodig dat de commissie voortdurend inzicht heeft in hoe het college omgaat met de uitgebrachte adviezen.

Artikel 12. Reglement van orde
Eerste lid
De commissie stelt een reglement van orde vast.

Tweede lid
Dit lid geeft aan welke onderwerpen in ieder geval in het reglement van orde worden opgenomen.

Derde lid
Dit lid regelt de bekendmaking van het reglement van orde. Dat kan als bijlage bij deze verordening, of als aparte bekendmaking met een goede verwijzing naar deze verordening. Juridisch gezien behoeft het reglement van orde niet in de verordening zelf te worden opgenomen.

Artikel 13. Relatie met andere adviseurs
Dit artikel regelt een goede afstemming tussen de werkzaamheden van andere adviseur(s) op het gebied van de omgevingskwaliteit en de commissie.

Artikel 14. Vergoeding
Dit artikel regelt de vergoeding die de leden en de adviseurs, als bedoeld in artikel 10, tweede lid, ontvangen. Dit kan op basis van een gemeentelijke vergoedingsregeling zijn, of van een overeenkomst met een adviesorganisatie.

Artikel 15. Jaarverslag
Het jaarverslag als bedoeld in artikel 17.9, zesde lid, van de wet kan voor de raad aanleiding zijn voor bijstelling van het gemeentelijk beleid. De commissie kan naar aanleiding van de verrichte werkzaamheden beleidsaanbevelingen doen. Bijvoorbeeld over de in het omgevingsplan op te nemen beoordelingscriteria met betrekking tot de omgevingskwaliteit. Om die reden verschijnt het jaarverslag tijdig vóór de jaarlijkse beleids- en begrotingscyclus in de gemeente.
De specifieke bepalingen over het jaarverslag van het college zijn onder de wet vervallen. In verband met de politieke verantwoordelijkheid voor de omgevingskwaliteit heeft het college het voornemen om de bestaande praktijk van verantwoording en terugkoppeling voort te zetten en deze mee te nemen in de verplichte evaluatierapportage over de uitvoering van het omgevingsrecht aan de raad. In de gemeentelijke evaluatierapportage kan bijvoorbeeld aandacht worden besteed aan hoe is omgegaan met de adviezen van de commissie en aan het (tijdig) inwinnen en ontvangen van advies binnen de afdoeningstermijn. Daarnaast wordt de werking van deze verordening ten minste éénmaal in de vier jaar samen met de commissie geëvalueerd.

Artikel 16. Overgangsrecht
Eerste lid
Op grond van dit lid gaan de bestaande leden van de welstands- en monumentencommissies of adviescommissies ruimtelijke kwaliteit zonder aparte benoemingsbesluiten over naar de commissie.

Tweede lid
Dit lid regelt dat aanvragen ingediend voor het inwerkingtreden van deze verordening volgens het oude recht door de commissie worden afgedaan.

Artikel 17. Vervallen en intrekking oude regeling
Eerste lid
Alleen de regels met betrekking tot de commissie in de Bouwverordening Aalsmeer 2019 en de Erfgoedverordening 2017 gemeente Aalsmeer vervallen op grond van dit lid.

Tweede lid
Dit lid ziet toe op de intrekking van het Reglement van Orde voor de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (vastgesteld op 14 februari 2019).

Artikel 18. Inwerkingtreding en citeertitel
Dit artikel bepaalt het tijdstip van inwerkingtreding en de citeertitel van de verordening.

Implementatiehandleiding bij Model Verordening op de gemeentelijke adviescommissie (nieuw model, september 2020)

Wettelijk kader

De taken en bevoegdheden van de huidige monumenten- en welstandscommissies vervallen van rechtswege bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet (hierna: wet). Ter continuering van de advisering moet de gemeente een nieuwe gemeentelijke adviescommissie (hierna: commissie) instellen. Het Rijk legt daarbij enkele wettelijke regels op. De wettelijke taak van de commissie is het uitbrengen van advies over vergunningaanvragen met betrekking tot rijksmonumenten (uitgezonderd archeologische rijksmonumenten, zie artikel 17.9 van de wet) en over een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een andere activiteit, in door de raad aangewezen gevallen of als het college van burgemeester en wethouders (hierna: college) daartoe aanleiding ziet. Het college kan de commissie advies vragen over het ontwikkelen van beleid (artikel 17.9, tweede lid, in samenhang met artikel 16.15, tweede lid, van de wet en artikel 4.22 van het Omgevingsbesluit). Voorts zijn er wettelijke voorschriften die betrekking hebben op de samenstelling en de benoeming van de commissie en over de wijze waarop de adviezen tot stand komen. In onderstaande tabel is aangegeven hoe daarmee in de verordening rekening is gehouden.

Onderwerp	**Wettelijk kader**	**Uitwerking en/of aanvulling in de verordening**
Instelling en verplichte taak	De raad stelt een commissie in die in ieder geval tot taak heeft te adviseren over de aanvragen om een omgevingsvergunning voor een rijksmonumentenactiviteit, met betrekking tot een monument (artikel 17.9, eerste lid van de wet).	Uitwerking: artikel 2, eerste lid en tweede lid, onder a, onderdeel 1˚ en artikel 3.
Overige wettelijke taken	De commissie adviseert over een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een andere activiteit, in door de raad in het omgevingsplan aangewezen gevallen of als het college daartoe aanleiding ziet. Het college kan de commissie advies vragen over het ontwikkelen van beleid (artikel 17.9, tweede lid, in samenhang met artikel 16.15, tweede lid, van de wet en artikel 4.22 van het Omgevingsbesluit).	Uitwerking en aanvulling: artikel 2, tweede lid, onder a, onderdelen 2˚ tot en met 4˚, onder b [en c **OF** tot en met h], en derde lid.
Leden en benoemingstermijn	De raad stelt het aantal leden en de benoemingstermijn vast (artikel 17.7, eerste lid, van de wet).	Uitwerking: artikel 4, eerste lid, en artikel 5, eerste en tweede lid.

Onderwerp	**Wettelijk kader**	**Uitwerking en/of aanvulling in de verordening**
Benoeming en ontslag	De raad benoemt en ontslaat de leden (artikel 17.7, tweede lid, van de wet).	Aanvulling: artikel 5, [*vierde en*] vijfde lid.
Onafhankelijkheid van het bestuur	De leden zijn geen lid van het gemeentebestuur (artikel 17.8 van de wet).	[Geen aanvulling. **OF** Aanvulling: [*artikel 4, zesde lid*] (aanscherping van de onafhankelijkheid: de leden zijn niet werkzaam onder verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur).]
Deskundigheid van de leden	Enkele leden zijn deskundig op het gebied van de monumentenzorg (artikel 17.9, eerste lid, van de wet).	[Aanvulling: artikel 4, tweede tot en met vijfde lid (deskundigheid die in de commissie aanwezig is) **OF** Aanvulling: artikel 4, tweede tot en met vijfde lid (deskundigheid die in de commissie aanwezig is en “burgerleden”).]
Betrokkenheid van de leden bij de uitvoering van de verschillende adviestaken	Enkele leden die deskundig zijn op het gebied van de monumentenzorg worden in ieder geval betrokken bij de advisering over een rijksmonumentenactiviteit (artikel 17.9, eerste lid, van de wet).	[Aanvulling: artikel 9 (afdoening door leden of subcommissies onder verantwoordelijkheid van de commissie) **OF** Aanvulling: [*artikel 2, derde lid (het toedelen van adviestaken aan de stadsbouwmeester door de raad),*] en artikel 9 (afdoening door leden of subcommissies onder verantwoordelijkheid van de commissie).]
Uitgangspunten voor het advies	De commissie baseert haar advies op de omgevingsvisie, het omgevingsplan en de beleidsregels over het uiterlijk van bouwwerken – voorheen de welstandsnota – als bedoeld in artikel 4.19 van de wet (artikel 17.9, derde lid, van de wet).	Aanvulling: artikel 15, tweede lid, onder a (jaarverslag over o.m. de wijze waarop toepassing is gegeven aan de wettelijke kaders).
Uitgangspunten bij rijksmonumenten	Bij een advies over een rijksmonumentenactiviteit neemt de commissie voor zover van toepassing de volgende uitgangspunten in acht: Artikel 8.80 (beoordelingsregels rijksmonumentenactiviteit) van het	Zie toelichting bij artikel 2, tweede lid, onder a, onderdeel 1°. Aanvulling: artikel 15, tweede lid, onder a (jaarverslag over o.m. de wijze waarop

Onderwerp	Wettelijk kader	Uitwerking en/of aanvulling in de verordening
	Besluit kwaliteit leefomgeving (hierna: Bkl) 1. Voor zover een aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een rijksmonumentenactiviteit, wordt de omgevingsvergunning alleen verleend als de activiteit in overeenstemming is met het belang van de monumentenzorg. 2. Bij de beslissing op de aanvraag wordt rekening gehouden met de volgende beginselen: a. het voorkomen van ontsiering, beschadiging of sloop van monumenten en archeologische monumenten; b. het voorkomen van verplaatsing van monumenten of een deel daarvan, tenzij dit dringend is vereist is voor het behoud van die monumenten; c. het bevorderen van het gebruik van monumenten, zo nodig door wijziging van die monumenten, rekening houdend met de monumentale waarden; en d. het conserveren en in stand houden van archeologische monumenten, bij voorkeur in situ. (artikel 17.9, vierde lid, van de wet, in samenhang met artikel 5.22 van de wet en artikel 8.80 van het Bkl).	toepassing is gegeven aan de wettelijke kaders).
Motiveringsplicht en openbaarmaking	De adviezen van de commissie zijn deugdelijk gemotiveerd en worden schriftelijk openbaar gemaakt (artikel 17.9, vierde lid, van de wet).	Uitwerking: artikel 8, eerste en tweede lid (openbaarheid), artikel 8, tweede lid (motivering van besluiten door het college) en artikel 12, tweede lid, onder f (de wijze waarop de adviezen openbaar worden gemaakt).
Openbaarheid van vergaderen	De door de commissie gehouden vergaderingen zijn openbaar (artikel 17.9, vijfde lid, van de wet).	Uitwerking: artikel 12, tweede lid, onder c tot en met e (de wijze waarop de agenda openbaar wordt gemaakt en belanghebbenden worden uitgenodigd; de regeling van het spreekrecht).

Onderwerp	Wettelijk kader	Uitwerking en/of aanvulling in de verordening
Jaarverslag	De commissie zendt de raad elk jaar een verslag over de door haar verrichte werkzaamheden (artikel 17.9, zesde lid, van de wet).	Uitwerking: artikel 15 (tijdstip waarop het verslag wordt verzonden en de verplichte onderwerpen in het verslag).

Te maken keuzes

De Model Verordening op de gemeentelijke adviescommissie kent diverse artikelen die facultatieve of nader door de gemeente in te vullen onderdelen of keuzemogelijkheden (varianten) bevatten. De toelichting bij de modelverordening is grotendeels zo opgesteld dat gemeenten deze kunnen overnemen als ze ook de bepaling waar de toelichting bij hoort overnemen. Hieronder wordt in aanvulling daarop ingegaan op de wettelijke grondslagen en op de keuzemogelijkheden die gemeenten hebben. Afhankelijk van de gemaakte keuzes zullen dus bepaalde onderdelen van de toelichting wel of juist niet geschikt zijn voor overname. Voor een goed beeld dient de toelichting in samenhang met de VNG ledenbrief en de implementatiehandleiding gelezen te worden.
Uiteraard kan onafhankelijk van de keuzes die specifiek worden aangegeven in de modelverordening, ook op andere punten worden gekozen voor lokaal maatwerk en kunnen bepalingen worden aangepast of toegevoegd. Voor uitgebreide toelichting op beleidsmatige implementatie wordt verwezen naar de 'Handreiking Adviesstelsel Omgevingskwaliteit' (hierna: handreiking), opgesteld door de VNG, de Federatie Ruimtelijke Kwaliteit en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (februari 2020).

Aanhef

In de aanhef, na "gelet op", dienen enkel die artikelen vermeld te worden waaraan in de verordening uitvoering gegeven wordt. Artikel 108 van de Gemeentewet geeft de algemene bevoegdheid van het gemeentebestuur tot regeling en bestuur. Artikel 149 van de Gemeentewet ("De raad maakt de verordeningen die hij in het belang van de gemeente nodig oordeelt") is de (autonome) grondslag van de verordening op de gemeentelijke adviescommissie. Afdeling 17.2 van de wet regelt de instelling en benoeming van gemeentelijke adviesorganen op het gebied van de fysieke leefomgeving.

Artikel 1. Definities

Gemeenten die een stadsbouwmeester benoemen nemen ook de definitie daarvan op. De stadbouwmeester (in sommige gemeenten dorpsbouwmeester of rayonarchitect genoemd) is lid van de commissie, met een door de raad aangewezen eigen takenpakket.

Artikel 2. Taak en werkzaamheden

Eerste lid: Dit lid beschrijft de adviestaak in algemene zin: het adviseren van de raad en het college van burgemeester en wethouders (hierna: college) op het gebied van de omgevingskwaliteit als bedoeld in artikel 1.3 van de wet. De commissie adviseert dus niet over andere aspecten van de fysieke leefomgeving, zoals een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Naar keuze kan aan de commissie ook een voorlichtende taak over de doelstelling van een goede omgevingskwaliteit en over de werkzaamheden van de commissie zelf worden gegeven.

Tweede lid: Hier zijn de taken van de commissie uitgewerkt in concrete werkzaamheden. Daarbij is uitgegaan van een basispakket in de onderdelen a tot en met c en een aantal taken dat gemeenten naar keuze kunnen toevoegen (onderdelen d tot en met h).

Tweede lid, onder d: Dit onderdeel gaat over de opgavegerichte advisering in verband met een verkenning van een mogelijk bestaande of toekomstige opgave, zoals die handreiking is beschreven.

Tweede lid, onder e: Dit onderdeel betreft de ontwerpgerichte advisering, zoals die in de handreiking is beschreven. Deze taak is soms ondergebracht bij een ambtelijk ontwerpteam, een kwaliteitsteam, regievoerder of supervisor voor de planontwikkeling in (delen van) de gemeente. Dit onderdeel biedt de mogelijkheid deze adviseurs in de commissie op te nemen. Dit gebeurt door benoeming van deze adviseurs als lid van de commissie.

Tweede lid, onder f: Dit onderdeel heeft betrekking op vooroverleg bij een vergunningaanvraag. Veel gemeenten kennen een procedure voor het aanvragen van een beginseluitspraak omgevingsvergunning, waarin ook de welstand- en monumentencommissies worden geraadpleegd. Die praktijk kan op grond van dit onderdeel worden voortgezet. Het belang van een goed vooroverleg neemt toe, aangezien het vereiste van onlosmakelijke samenhang vanuit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht niet is overgenomen in de wet. De initiatiefnemer is er verantwoordelijk voor dat hij of zij voor alle activiteiten beschikt over de vereiste vergunningen. Het is aan hem of haar om de verschillende eisen op elkaar af te stemmen. Vooral bij complexe projecten is vooroverleg van groot belang. De VNG ontwikkelt daarvoor het model van de Omgevingstafel waarbij (een lid van) de commissie ook een rol speelt.

De mogelijkheid bestaat om voor het vooroverleg leges te heffen. Dit mag niet een bijkomende heffing zijn, maar een deel (bijvoorbeeld 10 tot 20%) van de totale leges zoals berekend op basis van de indieningsgegevens. Voor aanvragen die na het vooroverleg daadwerkelijk tot indiening komen, wordt het voor het vooroverleg in rekening gebrachte bedrag daarop in mindering gebracht. Men kan voor gevallen waarin het vooroverleg niet wordt gevolgd door een formele aanvraag een gedeeltelijke terugbetaling toepassen, zoals dat ook kan voor vergunningen, die na verlening op verzoek van de aanvrager worden ingetrokken. Dergelijke oplossingen behoeven uiteraard een formele grondslag in de te actualiseren Verordening leges.

Tweede lid, onder g: Gemeenten kunnen ervoor kiezen ook met betrekking tot het stellen van maatwerkvoorschriften advies te vragen. Dit in verband met het uiterlijk van bouwwerken, de zorg voor cultureel erfgoed en werelderfgoed en andere zaken die de omgevingskwaliteit betreffen.

Tweede lid, onder h: Dit betreft de adviesvragen op grond van gemeentelijke verordeningen met regels over de fysieke leefomgeving die niet in het tijdelijke deel van het omgevingsplan zijn opgenomen. Het gaat bijvoorbeeld om de Ligplaatsenverordening of de regels over objecten in de openbare ruimte in de Algemene plaatselijke verordening. De gemeente kan deze regels tot het einde van de overgangsfase (2029) omzetten naar het nieuwe deel van het omgevingsplan. Het college kan op grond van dit onderdeel ook hierover advies vragen aan de commissie, ook al zijn deze regels nog niet overgeheveld naar het omgevingsplan.

Derde lid: Dit naar keuze op te nemen lid opent de mogelijkheid voor het benoemen van een stadsbouwmeester (zie hierboven de toelichting op artikel 1). Het takenpakket van de

stadsbouwmeester wordt aangewezen in het benoemingsbesluit als lid van de commissie, onder verwijzing naar een of meer taken genoemd in het tweede lid.

Artikel 4. Samenstelling
Eerste lid: De raad stelt het aantal leden vast. Het is ook mogelijk om plaatsvervangers te benoemen, zodat de commissie ook kan functioneren wanneer één of meer vaste leden zijn verhinderd.

Derde lid: Dit lid wordt opgenomen indien ook burgerleden en hun plaatsvervangers worden benoemd.

Vijfde lid: Dit lid ziet toe op de deskundigheidsgebieden die in de commissie vertegenwoordigd moeten zijn. De vijf gebieden die in de Memorie van toelichting zijn genoemd voor de advisering over rijksmonumenten zijn hier als basis opgenomen. Deze kunnen worden aangevuld met andere deskundigheden. Het is mogelijk dat één persoon meerdere disciplines in zich verenigt. De Handreiking Gemeentelijke Monumentencommissies legt er de nadruk op dat een duidelijk profiel van de commissieleden van belang is. Daar hoort ook het gewenste niveau van de deskundigen bij. “In aanmerking komen architectuur- en bouwhistorici, architecten, archeologen, stedenbouwkundigen, planologen, historisch geografen of landschapsarchitecten op HBO of WO-niveau. Architecten, stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten zijn bij voorkeur ingeschreven in het Register. De gemeente kan bijvoorbeeld als eis stellen dat aspirant-leden hun verdiensten op hun vakgebied hebben bewezen.” (Handreiking Gemeentelijke Monumentencommissies, 2009, p.17-18). Het gewenste profiel van de leden wordt niet opgenomen in de verordening. Dit kan worden uitgewerkt in het reglement van orde (artikel 12).

Zesde lid: Gemeenten kunnen kiezen voor een aanscherping van de wettelijke eis van onafhankelijkheid ten opzichte van het gemeentebestuur. Artikel 17.8 van de wet stelt slechts als eis, dat de leden van het gemeentebestuur geen lid zijn van een gemeentelijk adviesorgaan. Daarmee is naar het oordeel van de wetgever voldoende verzekerd dat de commissie niet door bestuurlijke belangen wordt geleid. Hoofdzaak is dat de samenstelling van de commissie zodanig dient te zijn dat een onafhankelijk en deskundig oordeel kan worden gevormd. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om ervoor te zorgen dat deskundigheid in de commissie voorhanden is. Gemeenten die dit lid overnemen, kunnen geen gemeenteambtenaren als lid benoemen.

Artikel 5. Benoeming
Eerste tot en met derde lid: Deze leden hebben betrekking op de benoemingstermijn als bedoeld in artikel 17.7, eerste lid, van de wet. Het eerste lid regelt de benoeming voor de eerste termijn. Het tweede lid ziet toe op de herbenoeming. Gebruikelijk is een benoemingstermijn van drie jaar met eenmalige mogelijkheid voor herbenoeming. De regels voor de herbenoeming zijn logischerwijs alleen van toepassing op de leden, niet op hun plaatsvervangers. In het derde lid is de mogelijkheid opgenomen om leden een aantal jaar na hun aftreden opnieuw te benoemen. Ook hier kan een termijn van drie jaar worden aangehouden.

Vierde lid: De wet schrijft niet voor dat de voorzitter, de ondervoorzitters, de stadsbouwmeester en de plaatsvervangers in functie worden benoemd. Dit lid voorziet in die mogelijkheid, in lijn met wat in veel gemeenten bij de bestaande commissies op gebied van welstand en monumentenzorg gebruikelijk is.

Artikel 6. Ondersteuning van de commissie
Dit artikel regelt de ondersteuning van de commissie. Er zijn twee varianten opgenomen: de commissie wordt bijgestaan door een ambtelijk secretaris of ondersteund door een regionale adviesorganisatie. De gemeente dient hier een keuze te maken.

Artikel 8. Beraadslaging en standpuntbepaling
Tweede lid: Met betrekking tot de openbaarheid van vergaderingen dient een onderscheid te worden gemaakt tussen openbaarheid voor enerzijds de aanvrager van de omgevingsvergunning en anderzijds andere belanghebbenden. Uit artikel 4:7 van de Algemene wet bestuursrecht volgt de beperkte verplichting dat de mogelijkheid tot toelichting van een plan ten overstaan van de commissie dient te worden geboden aan de aanvrager van de omgevingsvergunning. Gemeenten kunnen ervoor kiezen ook andere belanghebbenden spreekrecht te verlenen. Beide varianten zijn opgenomen. De gemeente dient hier een keuze te maken.

Artikel 9. Afdoening onder verantwoordelijkheid van de commissie
In grotere gemeenten kan een gebiedsgerichte taakverdeling zinvol zijn. Ook is een aparte subcommissie met betrekking tot cultureel erfgoed denkbaar.
Het is mogelijk de subcommissies al bij het vaststellen van deze verordening in te stellen. In de praktijk zijn er heel veel varianten denkbaar, waardoor het niet mogelijk is om daarover een universeel toepasbare tekst op te nemen in de Model Verordening op de gemeentelijke adviescommissie. Bij alle varianten blijft gelden de wettelijke eis dat enkele leden die deskundig zijn op het gebied van de monumentenzorg in ieder geval worden betrokken bij de advisering over een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een rijksmonumentenactiviteit (artikel 17.9, eerste lid, van de wet).
Artikel 2, derde lid, wordt opgenomen indien de gemeente een stadsbouwmeester heeft benoemd.

Artikel 10. Adviseurs
Tweede lid: Dit lid geeft de commissie de bevoegdheid zich ten behoeve van de advisering te laten voorlichten door externe deskundigen. Deze andere personen kunnen worden aangewezen door het college.

Artikel 11. Verwerking van het advies
Eerste lid: Dit facultatieve lid ziet toe op het vragen van een second opinion aan een gemeentelijke adviescommissie van een andere gemeente in geval het college zich niet kan verenigen met het advies van de commissie. Bij de Federatie Ruimtelijke Kwaliteit is een protocol voor een zorgvuldige second-opinion procedure te verkrijgen.

Artikel 12. Reglement van orde
Tweede lid: In de praktijk blijken er grote verschillen in werkwijze tussen de organisaties op het gebied van omgevingskwaliteit, waardoor het vrijwel onmogelijk is om een universeel toepasbare tekst voor een reglement van orde op te nemen in de modelverordening. De verschillen hebben onder meer betrekking op het al dan niet werken met een stadsbouwmeester of subcommissies en het al dan niet samenwerken met andere instanties die in opdracht van de gemeente actief zijn op het gebied van de omgevingskwaliteit. Commissies die zijn aangesloten bij een regionale adviesorganisatie stellen het reglement meestal op in samenwerking met de betreffende adviesorganisatie. Het tweede lid geeft aan welke onderwerpen in ieder geval in het reglement van

orde aan de orde komen. Dit artikel moet worden afgestemd op de taken die aan de commissie, dan wel aan de stadsbouwmeester worden toebedeeld.

Artikel 15. Jaarverslag
Het jaarverslag als bedoeld in artikel 17.9, zesde lid, van de wet kan voor de raad aanleiding zijn voor bijstelling van het gemeentelijk beleid. Om die reden is het zinvol te streven naar het uitbrengen van het jaarverslag tijdig vóór de beleids- en begrotingscyclus in de gemeente.

Artikel 16. Overgangsrecht
Eerste lid: Gemeenten kunnen ervoor kiezen dit lid niet over te nemen. Benoeming van de leden van de nieuwe commissie gebeurt in dat geval in een apart benoemingsbesluit.

Artikel 17. Vervallen [en intrekking] oude regeling
Eerste lid: De Bouwverordening vervalt van rechtswege bij het inwerking treden van de wet. Gemeenten kunnen er ook voor kiezen deze als geheel in te trekken. Dat geldt niet voor de Erfgoedverordening. Alleen de bepalingen met betrekking tot de monumentencommissie vervallen. In plaats van de voorgestelde tekst is het ook mogelijk de te vervallen bepalingen van uw eigen gemeente expliciet te noemen (betreft de artikelen 8, 11, eerste lid, 17 en 18, tweede lid, van de VNG Model Erfgoedverordening 2016).

Tweede lid: Voor zover er door de gemeente afzonderlijke verordeningen op de monumenten- of welstandscommissies zijn ingesteld, dienen ook deze te worden ingetrokken. De Bouwverordening en de Erfgoedverordening enerzijds en de afzonderlijke verordeningen anderzijds bevatten veelal kruisverwijzingen. Daarom is het nodig om ook het eerste lid op te nemen.

In de Model Verordening op de gemeentelijke adviescommissie is geen rekening gehouden met de mogelijkheid dat de monumentencommissie mede is aanwezen als een commissie als bedoeld in artikel 4.18 van de Erfgoedwet (adviseur bij vervreemding van een gemeentelijk cultuurgoed of gemeentelijke verzameling cultuurgoederen). In dat geval dient in de Erfgoedverordening de gemeentelijke adviescommissie als adviseur te worden aangewezen. Daarnaast dient de gemeentelijke adviescommissie qua wijze van samenstelling, deskundigheid en onafhankelijkheid ook te voldoen aan de vereisten van artikel 4.20 van de Erfgoedwet.

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr Z21-080916 / D21-334158

Portefeuillehouder wethouder drs. W.B. Alink-Scheltema, wethouder mr. L.B. Kabout

Datum B&W-besluit 26 oktober 2021

Afdeling Stedelijke Ontwikkeling

Behandelend ambtenaar (voor technische vragen)
Willemijn Paijmans
020-540 4321
w.paijmans@amstelveen.nl

Voor de vergadering van raad d.d.
27 januari 2022

Behandelen in de raadscommissie Ruimte en Economie
op 11 januari 2022

Onderwerp

Herbenoeming van een lid van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.

Gevraagd besluit

In te stemmen met de herbenoeming van Jeroen Hooyschuur voor een tweede termijn van drie jaar als lid van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, ingaande per 1 januari 2022.

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

Borging van de huidige taken van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit; een integrale adviescommissie voor ruimtelijke kwaliteit en erfgoed.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

Instemmen met de herbenoeming voor een tweede termijn van drie jaar van het commissielid Jeroen Hooyschuur (restauratiearchitect) waarvan de eerste aanstellingstermijn van drie jaar binnenkort verloopt.

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

2.5 Kunst en Cultuur / Monumentenzorg
5.1 Ruimtelijke Ontwikkeling

Aanleiding

De leden van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit worden benoemd voor een termijn van drie jaar, welke eenmalig verlengd kan worden met nogmaals een periode van drie jaar. Deze termijnen worden zowel in artikel 5 van het vigerende Reglement van Orde van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, bijlage 9 van de Bouwverordening gemeente Aalsmeer, als in artikel 5 van de vast te stellen Verordening voor de gemeentelijke adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit, gehanteerd.

Een herbenoeming van een lid in verband met een tweede termijn, is momenteel nodig daar de eerste termijn verloopt op 31 december 2021. De leden van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit worden voorgedragen door Stichting MOOI Noord-Holland, adviseurs omgevingskwaliteit.

Argumenten

Met de (her)benoemingen wordt de expertise van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, en daarmee de onafhankelijke advisering over ruimtelijke kwaliteit en erfgoed, gewaarborgd.
Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke verplichting (art. 8 Erfgoedwet, art. 4.20 Erfgoedverordening gemeente Aalsmeer) als gemeente te beschikken over een adviescommissie voor erfgoed,

die belast is met het uitbrengen van erfgoedadviezen bij vergunningaanvragen die betrekking hebben op beschermde monumenten of beschermde stadsgezichten. De adviescommissie moet bestaan uit minimaal twee leden met expertise op het gebied van monumentenzorg.

Kanttekeningen

De herbenoeming van Jeroen Hooyschuur voor een tweede termijn van drie jaar als lid van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, gaat met terugwerkende kracht in per 1 januari 2022. De advisering in de tussenliggende drie weken kan worden ondervangen met de regeling voor vervanging, artikel 4 lid 9 van het Reglement van Orde van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, en vormt geen probleem voor de rechtsgeldigheid van de advisering

Zoals het er nu naar uitziet treedt per 1 juli 2022 de Omgevingswet in werking. De grondslag voor de adviescommissie wordt op dat moment anders. Hiervoor wordt de Verordening voor de gemeentelijke adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit voorgelegd ter vaststelling. De vaststelling van deze verordening heeft echter geen gevolgen voor onderhavige herbenoeming; deze geldt ook voor de nieuwe adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit.

Financiën

Geen.

Communicatie

De commissieleden worden vermeld in de verslagen van de (openbare) commissievergaderingen. Deze verslagen worden gepubliceerd op de website van de gemeente Aalsmeer.

Procedure

-

Bijlagen

de secretaris,

drs. Sj. Vellenga

de burgemeester,

mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling raadscommissie

Het voorstel aan de raad is	Aanvaarde amendementen / moties
Ongewijzigd aanvaard Gewijzigd aanvaard Verworpen	

RAADSBESLUIT

Besluit

de heer Jeroen Hooyschuur te herbenoemen voor een tweede termijn van drie jaar als lid van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, ingaande per 1 januari 2022.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 27 januari 2022.

De griffier,

O. van Kolck

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr Z21-039686 / D21-298061
Datum B&W-besluit 26 okt 2021

Voor de vergadering van raad d.d.
2 december 2021

Portefeuillehouder wethouder B. Kabout
Afdeling Stedelijke Ontwikkeling
Behandelend ambtenaar (voor technische vragen)
Peter Kamphuis
06 42 68 08 86
p.kamphuis@amstelveen.nl

Behandelen in de raadscommissie Ruimte en Economie
op 16 november 2021

Onderwerp

Startnotitie Hoofdweg Zuid

Gevraagd besluit

1.De Nota van Beantwoording concept Startnotitie Hoofdweg Zuid vast te stellen;
2.De Startnotitie Hoofdweg Zuid vast te stellen.

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

De vaststelling van de startnotitie Hoofdweg Zuid en de Nota van Beantwoording reacties Ontwerp Startnotitie HWZ is de start van de planologisch-juridische procedure waarbij woningbouw in combinatie met een supermarkt mogelijk maakt op de tuinbouwgronden tussen Hoofdweg, Schoutweg, Romeijnstraat en Clantstraat in Kudelstaart.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

De vastgestelde startnotitie Hoofdweg Zuid vormt onder andere de basis voor het nader vast te stellen bestemmingsplan en anterieure overeenkomst. De nota van beantwoording geeft daarbij een beeld van de afwegingen rond de reacties op de ontwerpstartnotitie.

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

Programma Fysiek Domein, prioritaire woningbouwprojecten Aalsmeer

Aanleiding

Aanleiding is de wens en mogelijkheid om de tuinbouwgronden tussen Hoofdweg, Schoutweg, Romeijnstaat en Clantstraat (Plan Hoofdweg Zuid) te transformeren naar woningbouw in combinatie met een supermarkt voor een deel van het gebied. Om deze transformatie op haalbaarheid te toetsen is een voorovereenkomst tussen gemeente en initiatiefnemers gesloten waarin een startnotitie wordt opgesteld die door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Deze startnotitie vormt de leidraad voor de verder te volgen publiek-rechterlijke procedures waaronder de wijziging van het bestemmingsplan en het opstellen van een anterieure overeenkomst.

Argumenten

Het beleid van de gemeente is erop gericht bereikbare en betaalbare woningen te realiseren voor haar inwoners in combinatie met een goed voorzieningenniveau. Het plan Hoofdweg Zuid draagt hier aan bij. Het voorgestelde woningbouwprogramma Hoofdweg Zuid in de startnotitie past binnen de door uw raad vastgestelde Woonagenda 2020, de doelgroepenverordening 2019 en de huisvestingsverordening 2020. Met de invulling van dit gebied met woningbouw en een supermarkt ontstaat verder een goede ruimtelijke afronding van het bestaand stedelijk gebied in de Zuidwest hoek van Kudelstaart en een goede overgang naar het westelijk gelegen open landschap en een impuls

van het algemeen voorzieningenniveau in Kudelstaart. De supermarkt wordt mogelijk planologisch mogelijk gemaakt via een tweede bestemming supermarkt op een specifiek deel van de locatie naast de woonbestemming voor de gehele locatie.

Hierbij zijn de volgende argumenten van toepassing:

Supermarkt

Er is behoefte aan een tweede supermarkt in Kudelstaart vanuit consumentenperspectief.
In augustus 2021 is door het marktonderzoekbureau Markteffect onderzoek gedaan onder de inwoners van Kudelstaart naar het huidige boodschappengedrag; hoe de inwoners aankijken tegen de komst van een tweede supermarkt en naar welk type supermarkt de voorkeur uitgaat. In de enquête zijn 214 willekeurige inwoners van Kudelstaart persoonlijk bezocht en bevraagd zodat een representatieve steekproef ontstaat. 72% van de inwoners bezoekt regelmatig de vestiging van Albert Heijn in Kudelstaart en 14% geeft aan alle dagelijkse boodschappen bij de budget supermarkt Lidl of Hoogvliet in Aalsmeer te doen. 43% van de inwoners van Kudelstaart geeft aan voor basisproducten en aanbiedingen regelmatig de budget supermarkten in de omgeving te bezoeken. Het aandeel van online bestellingen is gering. De afstand tot de supermarkt is voor driekwart van de bewoners van Kudelstaart een belangrijk aspect in de keuze van een supermarkt. De helft van de inwoners van Kudelstaart geeft aan duidelijk iets te missen in het huidige supermarktaanbod in Kudelstaart. **Tenslotte staat 76% van de inwoners positief ten opzichte de komst van een tweede supermarkt, 16% is neutraal en 8% is negatief**. Daarmee is er sprake van draagvlak onder de bevolking om te komen tot een tweede supermarkt in Kudelstaart.

Er is voldoende marktruimte 2e supermarkt in Kudelstaart.
In maart 2021 heeft onderzoeksbureau BRO aanvullend onderzoek gedaan naar de marktruimte voor een tweede supermarkt in Kudelstaart in aanvulling op een eerder onderzoek uit 2017. Uit het recent aanvullend onderzoek door het bureau Stedelijke Planning blijkt dat 16% van het winkelaanbod van de Gemeente Aalsmeer in Kudelstaart gevestigd is. In verhouding met het inwoneraantal is het dagelijks winkelaanbod beperkt en vindt er een forse afvloeiing van koopstromen plaats vanuit Kudelstaart naar de omliggende kernen en met name naar Aalsmeer. Op dit moment is er een supermarkt in het centrum van Kudelstaart gevestigd met een winkeloppervlak van 2.300 m2. Het inwoneraantal van Kudelstaart neemt met 6,7% toe tot circa 9.990 inwoners in 2031. Het gemiddeld inkomen in Kudelstaart ligt 13% boven het landelijk gemiddelde. De gemiddelde vloerproductiviteit bedraagt € 9.300 per m2 winkelvloeroppervlak, circa 23% boven het landelijk gemiddelde door een relatief beperkt winkelaanbod. Bij uitbreiding van het supermarktaanbod in Kudelstaart nemen de bestedingen binnen Kudelstaart verder toe door een hogere binding en toevloeiing van de koopstromen. Wordt uitgegaan van het landelijk gemiddelde in combinatie met de verwachte bevolkingsgroei en een hogere binding en toevloeiing van de koopstromen binnen en naar Kudelstaart door een tweede moderne supermarkt in een ander marktsegment, dan ontstaat er ruimte voor een aanvullend supermarktaanbod met een vloeroppervlak van 1.160m2 winkelvloeroppervlak. Wordt er gerekend vanuit de gemiddeld beschikbare m2 supermarkt per inwoner in Nederland (0,27 m2 supermarkt per inwoner) dan is er zelfs sprake van een uitbreidingsruimte van circa 1.660 m2 winkelvloeroppervlak voor een supermarkt in Kudelstaart.

Waarom geen tweede supermarkt in het centrum?
In 2017 heeft een onafhankelijk onderzoeksbureau de mogelijke locaties voor een tweede supermarkt in Kudelstaart onderzocht. Verplaatsen van basisschool de Graankorrel in het centrum van Kudelstaart en op die locatie een supermarkt ontwikkelen, kwam als voorkeur in beeld. Inmiddels is echter gebleken dat het verplaatsen van de Graankorrel geen optie

is. Verder zijn er in het centrumgebied geen alternatieve locaties beschikbaar voor de vestiging van een tweede supermarkt. In 2021 zijn de mogelijke locaties inclusief het centrumgebied opnieuw afgewogen. Daarbij is gebleken dat de locatie in het plan Hoofdweg Zuid als beste scoort van alle beschikbare locaties op korte en lange termijn. De locatie is goed te ontsluiten vanaf de Hoofdweg in combinatie met een herinrichting van de Schoutweg tussen de kruising met de Hoofdweg en de kruising met het Zuiderpark. De supermarkt is ruimtelijk-functioneel goed inpasbaar uitgaande van een buffer met groen en water rond het parkeren zodat het zicht vanuit de bestaande bebouwing vanuit de overkant van de Schoutweg beperkt wordt.

Een tweede supermarkt leidt niet tot leegstand onder bestaande supermarkten.
Uit onderzoek naar de weerbaarheid van de omliggende supermarkten blijkt dat het toevoegen van een tweede supermarkt in Kudelstaart niet leidt tot leegstand in de omliggende supermarkten. Er vindt een herverdeling plaats van omzetten maar die is goed op te vangen voor de bestaande supermarkten door het beperkt aanpassen van de bedrijfsvoering. Binnen Kudelstaart is er op basis van circa 10.000 inwoners voldoende potentieel voor twee supermarkten met een onderscheidend profiel ook gezien de reisafstand naar de overige supermarkten in andere kernen. Ook voor de budgetsupermarkten die nu vanuit Kudelstaart in de omgeving bezocht worden is de omzetbijdrage van bezoekers uit Kudelstaart niet van doorslaggevend belang bij de instandhouding van de betreffende supermarkt.

Een tweede supermarkt buiten het centrum leidt niet tot leegstand in het centrum.
Het bestaande winkelcentrum Kudelstaart is gericht op dagelijkse boodschappen en frequente niet-dagelijkse boodschappen aangevuld met horeca en voorzieningen. Het huidige winkelaanbod past uitstekend als lokale aankooplocatie. Dat blijkt uit de hoge verkoopcijfers per m2 winkeloppervlak die duidelijk boven het landelijk gemiddelde liggen voor zowel de full-service supermarkt, de overige winkels en commerciële voorzieningen zoals horeca. De positie is ook sterk omdat de reisafstand naar frequent bezochte niet-dagelijkse winkels in andere kernen relatief groot is. Het winkelcentrum sluit goed aan bij de lokale behoefte en kent geen leegstand of winkels die opereren in risicovolle branches of sectoren. Kortom het winkelhart Kudelstaart staat er relatief sterk voor.

Nadeel voor de bestaande winkels is dat nu een deel van de koopstromen gericht op budget supermarkten vanuit Kudelstaart afvloeit naar Aalsmeer. In het verlengde zullen consumenten als men in Aalsmeer verblijft ook daar eerder de niet-dagelijkse boodschappen doen. Kortom er is sprake van afvloeiing van koopstromen vanuit Kudelstaart, ook voor de niet dagelijkse boodschappen. Met de komst van een budget supermarkt in Kudelstaart neemt de koopkrachtbinding met en binnen Kudelstaart verder toe. In het verlengde daarvan zullen consumenten uit Kudelstaart na een bezoek aan de budgetsupermarkt in Kudelstaart voor de frequente niet-dagelijkse boodschappen in Kudelstaart blijven en gezien de reisafstand niet snel naar een naastgelegen kern gaan en zich blijven richten op het winkelhart van Kudelstaart.
Daartegenover staat dat het bezoekersaantal van de full service supermarkt in het centrum wellicht zal afnemen en dat daarmee een snel combinatiebezoek vanuit de supermarkt naar de naastgelegen winkels ook zal afnemen. Naar verwachting wordt voor de winkels voor de niet dagelijkse boodschappen in het centrum een eventuele afname van het bezoek aan de full-service supermarkt opgevangen wordt door een toename van de koopstromen vanuit de dagelijkse boodschappen over heel Kudelstaart. Wellicht een geringe daling van het combinatie bezoek aan het winkelhart Kudelstaart maar daartegenover meer consumenten die het winkelhart Kudelstaart zelfstandig bezoeken op basis van de aantrekkingskracht, reisafstand en assortiment. Het winkelhart van Kudelstaart heeft voldoende trekkracht om dit te bewerkstelligen. Eventuele terugloop van bezoekers vanuit Kudelstaart aan winkels in omliggende kernen kan goed opgevangen worden binnen de bedrijfsvoering van de betreffende winkels en zal niet leiden tot leegstand.

2e supermarkt in Hoofdweg Zuid past binnen de vigerende beleidskaders.
De locatie Hoofdweg Zuid wordt beleidsmatig gezien als (toekomstig) bestaand stedelijk gebied. De vestiging van een supermarkt is toegestaan dan wel verdedigbaar en moet voldoen aan de ladder van duurzame verstedelijking. De ladder toetst of er sprake is van zorgvuldig gebruik van de schaarse beschikbare ruimte in het gebied. Uit onderzoek blijkt dat hieraan voldaan wordt. Daarnaast is in de gemeentelijke Nota Detailhandel opgenomen dat de vestiging van winkelvoorzieningen in het centrumgebied van Kudelstaart dient plaats te vinden. Hier mag gemotiveerd van afgeweken worden omdat dit gemeentelijk beleid betreft.

2e supermarkt is ruimtelijk en verkeerstechnisch inpasbaar in het plan Hoofdweg Zuid.
Uit de inspraakreacties blijkt dat veel bestaande omwonenden vrezen voor de verkeer aantrekkende werking van de supermarkt in combinatie met overlast door geluid. Uit onderzoek blijkt dat circa 80% de bezoekers van de supermarkt rijden via de Hoofdweg en via een (gering) verbreed deel van de Schoutweg tussen de hoofdweg en de kruising naar het plangebied. Verder wordt bevoorradingsroute verplicht gesteld met eenrichtingverkeer binnen plangebied Hoofdweg Zuid in combinatie met een inpandige expeditiehof voor de supermarkt. Zo worden achteruitrijdende en kerende vrachtwagens in het openbaar gebied voorkomen inclusief geluidoverlast van ladende en lossende vrachtwagens. Verder worden er nadere eisen gesteld aan de gevelarchitectuur van de gevels van de supermarkt en wordt het parkeerterrein omzoomd met een bomen en groene buffer.

Invloed supermarkt op woningaantallen.
De exploitatie van een supermarkt maakt dubbel grondgebruik mogelijk en daarmee wordt de optie betaalbaar om bovenop de supermarkt woningen toe te voegen inclusief extra parkeren. Daarom gaat de supermarkt niet ten koste van extra woningen. In het geval van de supermarkt stijgt het aandeel betaalbare woningen in het bassisegment van 25% naar circa 32% en worden 21 woningen extra in het basissegment toegevoegd..

VERKEER.

Uit de inspraakreacties op de concept Startnotitie blijkt dat bestaande omwonenden bezwaar hebben rond de verkeersaantrekkende werking van een supermarkt. Door een onafhankelijk verkeersbureau (Goudappel Coffeng) is de invloed op de verkeersbewegingen vanuit het plan Hoofdweg Zuid op de omgeving in detail onderzocht vanuit de bestaande situatie, het scenario met de toevoeging van 300 woningen en het scenario met de toevoeging van circa 300 woningen inclusief supermarkt.

Verkeersstromen.
Op basis van langjarige verkeerstellingen is een beeld beschikbaar op wegvakniveau. Aan de bestaande verkeersintensiteiten zijn via twee verschillende benaderingen de toekomstige ontwikkelscenario's Hoofdweg Zuid toegevoegd inclusief supermarkt. Alle huidige wegprofielen voldoen qua breedte en snelheidsregime aan de toekomstige wegintensiteiten. Uitzondering is de Schoutweg tussen de kruising Hoofdweg en de kruising Zuiderpark waar het wegprofiel van 5,50m1 naar 6,50m1 verbreed wordt in combinatie met een parkeerverbod en een bestaand vrijliggend fietspad. Het plan Hoofdweg Zuid draagt verder voor circa 1 tot 2% bij aan de verkeersintensiteiten op de N231, een huidig knelpunt, en is daarmee van ondergeschikt belang in het totale verkeersaanbod op dit wegvak. Daarnaast is onderzocht wat de invloed is op de hoofdverkeersstructuur wanneer het plan Hoofdweg Zuid (300 woningen plus supermarkt) en Westeinderhage (275 woningen) gezamenlijk worden toegevoegd. Specifiek vanuit Westeinderhage worden snelheid beperkende maatregelen aanbevolen op de Bilderdammerweg in combinatie met een vrijliggend fietspad. Daarnaast dragen de verkeersstromen vanuit beide projecten gezamenlijk in ondergeschikte mate bij aan de noodzaak tot het nemen van een aantal maatregelen in de hoofdverkeersstructuur van Kudelstaart. Hier zijn in basis de bestaande verkeersintensiteiten en autonome groei maatgevend. Dit betreft onder andere het verdubbelen van de N231, eenrichtingverkeer op de Kudelstaartseweg en het doortrekken Robend naar de Hoofdweg. Deze maatregelen zijn opgenomen in de Nota Bovenwijks van december

2020 en vanuit het plan Hoofdweg Zuid (en Westeinderhage) wordt hiervoor een exploitatiebijdrage gegenereerd door de ontwikkelaars die de kosten van deze maatregelen naar rato dekt.

Kruispunten
Voor de verkeersafwikkeling zijn kruispunten maatgevend. Uit een verkeerskundige analyse blijken de wachttijden en verkeersveiligheid op de omliggende kruispunten in de maximale variant inclusief supermarkt te voldoen. Het betreft de kruisingen: ontsluiting plangebied op de Schoutweg; kruising Schoutweg en Hoofdweg en verder de nieuwe kruising ontsluiting plangebied rechtstreeks op de Hoofdweg. De kruising vanuit het plangebied op de Schoutweg wordt opnieuw ingericht. De twee kruisingen met de N231 Hoofdweg en Mijnsheerenweg vormen een knelpunt tijdens de spits. Het verkeersaanbod vanuit het plangebied Hoofdweg Zuid inclusief supermarkt is hier met 2 respectievelijk 1% in het totaal van ondergeschikt belang. Het aanpassen van de N231 inclusief de kruisingen Hoofdweg en Mijnsheerenweg is onderdeel van overleg tussen de gemeente Aalsmeer, Provincie en MRA. Vanuit het Hoofdweg Zuid wordt een bijdrage aan het aanpassen van deze kruispunten gegenereerd via de Nota Bovenwijks.

Verkeersveiligheid omliggende woonwijken
Uit een gedetailleerde wegenscan blijkt dat het extra verkeer vanuit het plan Hoofdweg Zuid inclusief supermarkt niet leidt tot verkeersonveilige situaties voor de overige verkeersdeelnemers in de omliggende wijken. Het betreft hier met name de wegvakken Hoofdweg, Calslager Bancken, Romeijnstraat en de Schoutweg Noord vanaf de kruising met het Zuiderpark. De verkeersintensiteit op Schoutweg tussen de kruising met het plangebied en de Hoofdweg neemt toe. Daarom wordt het wegprofiel van de Schoutweg Zuid verbreed van 5,5m1 naar 6,5m1. Verder komt er een parkeerverbod en wordt de snelheid ter plaatse verlaagd van 50km naar 30km. Het verlies van een parkeermogelijkheid op de Schoutweg voor aanwonenden van het Zuiderpark wordt gecompenseerd door de aanleg van een zevental parkeerplaatsen langs de ventweg Zuiderpark.

<u>Plan Hoofdweg Zuid past binnen het beleidskader LIB</u>
Een deel van de gronden is gelegen binnen zone 5 van het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). In het LIB is bepaald dat binnen zone 5 woningbouwlocaties zijn toegestaan binnen bestaand stedelijk gebied. De locatie Hoofdweg Zuid kwalificeert als bestaand stedelijk gebied.

<u>Plan Hoofdweg Zuid past binnen het advies van de provinciale commissie ARO</u>
In het kader van het wettelijk vooroverleg met de provincie zijn door de provinciale commissie ARO (Adviescommissie Ruimtelijke Ordening) een aantal opmerkingen gemaakt die als volgt zijn verwerkt: Aan de Westzijde van het plan is groen toegevoegd en zijn een vijftal woningen geschrapt zodat er in de toekomst betere zichtlijnen naar het open landschap aan de Westzijde ontstaan zodra de bestaande kas gesloopt is. Verder is het centrale groengebied niet langer doorsneden met een autoweg, alleen een route voor langzaam verkeer. Verder is het centrale groengebied meer aaneengesloten door twee vrijstaande appartementengebouwen in het groengebied te vervangen door een lagere en meer langgerekte bebouwing aan de Zuidzijde van het centrale groengebied. Daarnaast zijn in het woningprogramma een aantal beneden bovenwoningen opgenomen om het vervallen van twee appartementengebouwen te compenseren.

Kanttekeningen

Uit de inspraakreacties komen de volgende aandachtpunten naar voren:
1. instemming met woningbouw in het plan Hoofdweg Zuid
2. Vrees voor de gevolgen van de verkeersaantrekkende werking van de supermarkt voor de omliggende, bestaande woningen en de bestaande hoofdverkeersstructuur.
3. Vrees voor leegstand onder bestaande supermarkten en winkels.
4. Gaat het vestigen van een supermarkt niet ten koste van woningbouw?
5. Reactietermijn op ontwerp Startnotitie is te kort.

Er is specifiek aanvullend onderzoek gedaan over de gevolgen van het vestigen van de supermarkt in combinatie met woningbouw qua verkeer en de gevolgen voor de bestaande detailhandelsstructuur. Daaruit is gebleken dat een combinatie van circa 300 woningen in combinatie met een supermarkt inpasbaar is in de bestaande infrastructuur en detailhandelsstructuur en niet leidt tot een reductie van de woningaantallen. Zie verder onder argumenten.

Waarom een flexibele bestemming wonen en supermarkt?
De planologische mogelijkheid tot een wonen ter plaatse van de supermarkt wordt opgenomen als terugvalscenario mocht uiteindelijk niet tot de daadwerkelijke vestiging van een supermarkt worden overgegaan. Verder is een woonbestemming vereist voor de woningen boven de supermarkt.

Provinciale goedkeuring vestiging supermarkt moet nog verkregen worden.
Naast de gemeente heeft ook de Provincie Noord-Holland zeggenschap over een de mogelijke vestiging van een supermarkt in het plan Hoofdweg Zuid. Besluitvorming door de Provincie op dit punt kan nog geruime tijd vragen. Gezien de grote druk op de woningmarkt in de gemeente Aalsmeer is besloten een supermarkt in het plan Hoofdweg Zuid op te nemen vooruitlopend en parallel aan eventuele besluitvorming door de provincie op het punt van de supermarkt. Mocht er geen supermarkt tot stand komen dan wordt voor de locatie van de supermarkt binnen het plangebied als alternatief woningbouw voorzien

De vestiging van een supermarkt buiten het centrumgebied wijkt af van het vigerend gemeentelijk detailhandelsbeleid.
In het gemeentelijk detailhandelsbeleid wordt aangegeven dat het vestigen van nieuwe detailhandelsfuncties bij voorkeur in het centrumgebied van de kernen dient plaats te vinden. Hier mag gemotiveerd van afgeweken worden. Uit recent onderzoek blijkt dat het plangebied Hoofdweg Zuid de best beschikbare locatie is.

Reactietermijn op ontwerp Startnotitie is kort.
Er zijn een aantal reacties ontvangen aangaande de inspraaktermijn op het ontwerp Startnotitie. Naar aanleiding hiervan is tussentijds de reactietermijn verlengd.

Financiën

De beoogde woningbouwontwikkeling is een initiatief van de ontwikkelaars Roosdom Tijhuis en Hoorne Vastgoed. Met deze initiatiefnemer heeft de gemeente een voorovereenkomst gesloten, waarin is afgesproken dat de gemeente een startnotitie in procedure brengt en agendeert voor uw gemeenteraad ter vaststelling. De kosten die hiermee gemoeid zijn, maken als verschuldigde exploitatiebijdrage onderdeel uit van de intentieovereenkomst. Daarnaast heeft de gemeente circa 10% van het plangebied in eigendom aan de Westzijde van het plan. Het is het voornemen deze gronden te verkopen aan de ontwikkelcombinatie op basis van een taxatie door een onafhankelijk taxateur.

Na vaststelling van de startnotitie zal de volgende stap gezet worden, namelijk het voorbereiden van een ontwerpbestemmingsplan vergezeld van een anterieure overeenkomst om het kostenverhaal te dekken. Met betrekking tot het aanleggen van een nieuwe kruising op de vanuit het plangebied rechtstreeks op de Hoofdweg en de herinrichting van de Schoutweg Zuid zal dit onderdeel uitmaken van de nog op te stellen anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer, waardoor deze kosten worden opgenomen in de berekening van de verschuldigde exploitatiebijdrage. Daarnaast is de Nota Bovenwijks 2020 van toepassing waarmee vanuit het plan Hoofdweg Zuid een exploitatiebijdrage gegeneerd wordt door de ontwikkelcombinatie als bijdrage voor de verkeersmaatregelen in het hoofdverkeersnetwerk.

Communicatie en particpatie

De ontwerpstartnotitie Hoofdweg Zuid heeft gedurende een periode van 25 mei 2021 tot 30 juni 2021 ter inzage gelegen. Binnen deze periode zijn 35 inspraakreacties ontvangen. In bijgevoegde Nota van Beantwoording zijn deze inspraakreacties geanonimiseerd weergegeven en voorzien van

reactie gegeven vanuit het overleg met de wettelijke partners). De inspraakreacties vanuit de inwoners en winkeliers geven aanleiding de startnotitie gewijzigd vast te stellen door het toevoegen van een zevental parkeerplaatsen langs de ventweg aan het Zuiderpark. Daarnaast zijn een aantal onderdelen zoals nieuwe kruisingen en de Schoutweg Zuid nader uitgewerkt om aan te tonen dat verkeersveilige oplossingen mogelijk zijn, vooruitlopend op een nadere uitwerking van het plan.

Procedure

Na vaststelling door uw raad wordt de volgende stap in het proces gezet, het opstellen van een anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer waarin het kostenverhaal tussen partijen wordt gesloten en gestart wordt met het opstellen van een ontwerpbestemmingsplan. Dit om planologisch-juridisch woningbouw op de betreffende locatie mogelijk te maken. Nadat dit bestemmingsplan rechtskracht heeft gekregen is het college bevoegd omgevingsvergunningen te verlenen.

Bijlagen:

1. Startnotitie Hoofdweg Zuid Hoofdweg Zuid 26 sept 2021
2. Nota van Beantwoording reacties op ontwerp startnotitie Hoofdweg Zuid 26 sept 2021
3. Vervolg verkeersonderzoek Hoofdweg Zuid Kudelstaart Goudappel Coffeng sept 2021
4. Behoefte onderzoek tweede supermarkt Kudelstaart augustus 2021
5. Effectanalyse tweede supermarkt Kudelstaart Bureau Stedelijke Planning 22 sept 2021
6. DPO 2e supermarkt Kudelstaart BRO 1 maart 2021
7. Ladder voor duurzame verstedelijking vestiging supermarkt 14 oktober 2021

de secretaris, de burgemeester,

drs. Sj. Vellenga mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling raadscommissie

Het voorstel aan de raad is	**Aanvaarde amendementen / moties**
Ongewijzigd aanvaard Gewijzigd aanvaard Verworpen	

RAADSBESLUIT

Gewijzigd

Besluit

1. De Nota van Beantwoording concept Startnotitie Hoofdweg Zuid vast te stellen;
2. De startnotitie Hoofdweg-Zuid als volgt te wijzigen:
   De supermarkt in de Startnotitie Hoofdweg Zuid, op de in de notitie genoemde locatie, te schrappen en op betreffende locatie invulling te geven aan de eerder overeenkomstig de woonagenda gepresenteerde woningbouw;
3. De aldus geamendeerde Startnotitie Hoofdweg Zuid vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 2 december 2021.

De griffier,

O. van Kolck

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

STARTNOTITIE

Hoofdweg Zuid

Titel	Hoofdweg Zuid
Nummer	Z21-039686 D21-298061



Datum	Versie, 18 okt 2021
Portefeuillehouder	B. Kabout
Projectmanager	P.E.D. Kamphuis
Ambtelijk opdrachtgever	A. van Olst

Versie voor besluitvorming gemeenteraad

1. Aanleiding

1.1 Inleiding/voorgeschiedenis

Deze startnotitie richt zich op het gebied "Hoofdweg Zuid" in Kudelstaart. Roosdom Tijhuis heeft als eigenaar van en rechthebbende op gronden in dit plangebied, de gemeente Aalsmeer in 2017 gevraagd om haar medewerking te verlenen aan de transformatie van het (voormalige) tuinbouw gebied tot woonwijk met bijbehorende functies waaronder een supermarkt.

1.2 Leeswijzer

Deze startnotitie vormt de leidraad waaraan de voor het plangebied te ontwikkelen producten moeten voldoen. De ruimtelijke en andere randvoorwaarden worden gebruikt als leidraad voor het nog op te stellen bestemmingsplan.

De Startnotie kent de volgende opbouw:

Hoofdstuk 1 Inleiding, Leeswijzer, Projectdoelstelling en kanttekening supermarkt
Hoofdstuk 2 Analyse van de huidige situatie
Hoofdstuk 3 Algemene Beleidskaders c.q. algemene regels vanuit de overheid
Hoofdstuk 4 Welke aanvullende onderzoeken zijn minimaal vereist?
Hoofdstuk 5 Vertaling naar gemeentelijke, concrete projectgebonden uitgangspunten
Hoofdstuk 6 Indicatieve Proefverkaveling vanuit de Ontwikkelaars met 100% woningen
Hoofdstuk 7 Gemeentelijke uitgangspunten rond de supermarkt binnen Hoofdweg Zuid
Hoofdstuk 8 Indicatieve schets ontwikkelaars inzake mogelijke invulling supermarkt
Hoofdstuk 9 Financiën
Hoofdstuk 10 Planproducten en planning
Hoofdstuk 11 Projectcommunicatie

1.3 Besluitvorming tot heden

Op 13 februari 2018 heeft het college van Aalsmeer besloten:
1. Kennis nemen van het initiatief van Roosdom Tijhuis tot het ontwikkelen van de percelen gelegen aan de Zuidkant van de Hoofdweg te Kudelstaart;
2. De Quickscan over Hoofdweg Zuid Kudelstaart vast te stellen;
3. De Quickscan ter kennisname aanbieden aan de gemeenteraad middels een raadsbrief.

Als vervolg op dit besluit heeft het college van Aalsmeer op 2 januari 2019 een voor-voorovereenkomst gesloten met Roosdom Tijhuis. Doel van deze overeenkomst is het vastleggen van de voorwaarden waaronder de Gemeente medewerking verleent aan de werkzaamheden ten behoeve van het bepalen van de ruimtelijke en financiële haalbaarheid van de door Roosdom Tijhuis en de gemeente gewenste ontwikkeling. Er is destijds gekozen voor een voor-voorovereenkomst omdat Roosdom Tijhuis nog niet de zeggenschap over alle gronden in het plangebied had verworven. Inmiddels is Hoorne Vastgoed B.V. in beeld gekomen als mede-eigenaar in het gebied. Daarop is per april 2021 aanvullend een Voorovereenkomst gesloten voor alle vervolgwerkzaamheden om de ruimtelijke en financiële haalbaarheid verder te onderzoeken met Rotij Grondontwikkeling West B.V. (Roosdom Tijhuis), Hoorne Vastgoed B.V. en BPD-Tijhuis Projecten B.V. Bij gebleken haalbaarheid zal een aanvullende overeenkomst worden gesloten. Deze overeenkomst betreft een zogenaamde overeenkomst tot kostenverhaal (Anterieure Overeenkomst), waarin het

kostenverhaal voor de volgende fase wordt afgesproken alsmede de mogelijk te volgen ruimtelijke procedure.

Deze startnotitie vormt de leidraad waaraan de voor het plangebied te ontwikkelen producten moeten voldoen. De ruimtelijke en andere randvoorwaarden worden gebruikt als leidraad voor het op te stellen bestemmingsplan en de toetsing van de woningbouwplannen door de gemeente.

1.4 Projectdoelstelling.

De doelstelling van het project is het transformeren van een verouderd glastuinbouwgebied tot een nieuwe aantrekkelijke woonwijk inclusief een supermarkt in Kudelstaart met de daarbij behorende functies, infrastructuur, water en groen. Hiermee kan een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de doelen van de gemeente op het gebied van woningbouw en het algemeen voorzieningenniveau van Kudelstaart.

1.5 Wijzigingen ten opzichte van de Ontwerp Startnotitie.

Na de ter visie legging van de Ontwerp Startnotitie van 27 mei 2021 tot 30 juni 2021 zijn de ontvangen reacties en opmerkingen beoordeeld en zijn een aantal aanvullende onderzoeken gedaan met name gericht op de verkeersafwikkeling en de supermarkt.

Dit heeft geleid tot de volgende wijzigingen ten opzichte van de Ontwerp Startnotitie:

Nr.	Wijziging	Toelichting
W1.	Ruimtelijk ontwerp Westrand van het plangebied aangepast.	Ontwerp aangepast zodat er een doorlopende groenstructuur ontstaat vanaf de aansluiting op de Hoofdweg via een langgerekte groenstructuur voor de twee onder een kap woningen langs naar het centrale groengebied in Centrum van het plan. Daarnaast de relatie met het open landschap versterkt aan de Westzijde .
W2.	Geen doorgaande autoweg door de centrale groenzone en twee zelfstandige plandelen voor het autoverkeer met minder verkeersbelasting op de Schoutweg.	De doorgaande weg voor het autoverkeer door het centrale groengebied is vervallen zodat een meer samenhangend groengebied in het centrumgebied ontstaat. De langzaam verkeersroutes zijn gehandhaafd evenals een verbindende route voor hulpdiensten. Aan de zuidzijde van het plan is een doorlopende verkeersverbinding opgenomen tussen de beide plandelen alleen voor langzaam verkeer en hulpdiensten. Voor het autoverkeer ontstaat een knip in het plan zodat voor autoverkeer het oostelijk en westelijk deel twee zelfstandige plandelen ontstaan met ieder een eigen hoofdontsluiting. Dit leidt tot minder autoverkeer op de Schoutweg.

W3.	Aantal woningen in het plangebied gewijzigd.	Het herzien van het ruimtelijk ontwerp aan de Westrand leidt tot een reductie van 5 woningen in het westelijk plandeel. Daarnaast zijn 2 vrijstaande appartementengebouwen vervangen door een langgerekte bebouwing aan de Zuidzijde van het groengebied in combinatie met meer appartementen rond de supermarkt. Het totaal aantal woningen bedraagt 299 plus supermarkt.
W4.	Parkeren Zuiderpark.	In de variant met en zonder supermarkt neemt de verkeersbelasting de Schoutweg als gebiedsontsluitingsweg toe tussen de aansluiting op de Hoofdweg en de kruising Zuiderpark en kan er niet langer op Schoutweg geparkeerd worden. Daarom worden er tussen de bomen langs de ventweg op het Zuiderpark circa 7 langsparkeerplaatsen opgenomen om het vervallen van een parkeermogelijkheid op de Schoutweg te compenseren voor de aanwonenden van de ventweg Zuiderpark.
W5	Supermarkt is een uitgangspunt en niet langer een optie.	In de Ontwerp Startnotitie is de supermarkt genoemd als optie. Inmiddels is uit aanvullende onderzoeken gebleken dat er vanuit de inwoners behoefte is aan een tweede supermarkt, er marktruimte aanwezig is om te komen tot een tweede supermarkt, deze niet leidt tot leegstand elders en tenslotte verkeerstechnisch en ruimtelijk inpasbaar is. Daarom is de supermarkt niet langer een optie maar een uitgangspunt in de ontwikkeling Hoofdweg Zuid. Op de gehele locatie wordt er een woningbouwbestemming opgenomen met daarnaast voor een specifiek deel van het plan een tweede bestemming supermarkt. Er is gekozen voor een flexibele bestemming rond de supermarkt zodat bij het eventueel niet tot stand komen van een supermarkt woningbouw als terugvalscenario kan fungeren.

1.6 Samenvatting afweging 2e supermarkt Kudelstaart

In Kudelstaart neemt het aantal inwoners toe onder andere door de ontwikkeling van de nieuwbouwplannen Hoofdweg Zuid en het plan Westeinderhage. Daarmee doet de vraag zich voor of deze groei qua inwoneraantal niet om het uitbreiden van de commerciële voorzieningen vraagt en met name de vraag of er behoefte is aan een tweede supermarkt in Kudelstaart. Daarbij moet een afweging gemaakt worden tussen de wens vanuit de inwoners om te komen tot een tweede supermarkt, de vraag of er voldoende marktruimte is en of er een geschikte locatie beschikbaar is.

Voor het beantwoorden van deze vraag heeft er uitgebreid aanvullend onderzoek plaatsgevonden in welke mate er onder de inwoners van Kudelstaart behoefte bestaat aan een tweede supermarkt. Uit dit aanvullend onderzoek is inmiddels gebleken dat 76% van de bevolking van Kudelstaart voor de vestiging van een 2e supermarkt is, 16% is neutraal en 8% is tegen. Daarbij gaat de voorkeur uit naar een budget supermarkt die complementair is aan de full-service supermarkt in het centrum van Kudelstaart.

Verder is er aanvullend onderzoek gedaan of er voldoende theoretische marktruimte is voor een extra supermarkt is zodat mogelijke overbewinkeling en toekomstige leegstand voorkomen wordt. Daaruit blijkt dat er voldoende marktruimte aanwezig is.

Daarnaast is er de vraag waar in Kudelstaart een nieuwe supermarkt zich idealiter zou moeten of kunnen vestigen. Daarbij spelen factoren een rol zoals bereikbaarheid en het in stand houden van een duurzame voorzieningenstructuur in Kudelstaart. In het centrumgebied zijn geen mogelijkheden om te komen tot de vestiging van een tweede supermarkt en kwalificeert het plan Hoofdweg Zuid zich als de best beschikbare locatie op korte en lange termijn.

Ook vanuit verkeer heeft een aanvullend onderzoek plaatsgevonden om de optie voor een supermarkt in het plangebied af te wegen. Hieruit komt naar voren dat het verkeer op de bestaande wegenstructuur voldoende kan worden afgewikkeld. Wel is een andere inrichting nodig van de Schoutweg, gelegen tussen de Hoofdweg en de aansluiting van het plangebied, om te komen tot een verkeersveilige weginrichting.

In de startnotitie wordt uitgegaan van een woonbestemming voor het gehele plangebied en een supermarkt op een specifiek deel van het plangebied. De bestemming “wonen” ter plaatse van de supermarkt dient om wonen boven de supermarkt mogelijk te maken en tevens als terugvalscenario mocht de bestemming “supermarkt” niet gerealiseerd worden.

1.5 Kanttekening supermarkt.

Naast de gemeente heeft ook de Provincie Noord-Holland zeggenschap over een de mogelijke vestiging van een supermarkt in het plan Hoofdweg Zuid. Besluitvorming door de Provincie op dit punt kan nog geruime tijd vragen. Gezien de grote druk op de woningmarkt in de gemeente Aalsmeer is besloten een supermarkt in het plan Hoofdweg Zuid op te nemen vooruitlopend en parallel aan eventuele besluitvorming door de provincie op dit punt. Mocht er geen supermarkt tot stand komen dan wordt voor de locatie van de supermarkt binnen het plangebied als alternatief woningbouw voorzien.

2. Analyse huidige situatie





Afbeelding 2: impressie plangebied (zicht vanuit Romeijnstraat)



2.1 Plangebied en gebiedsbegrenzing



afbeelding 1: Ligging plangebied Hoofdweg Zuid

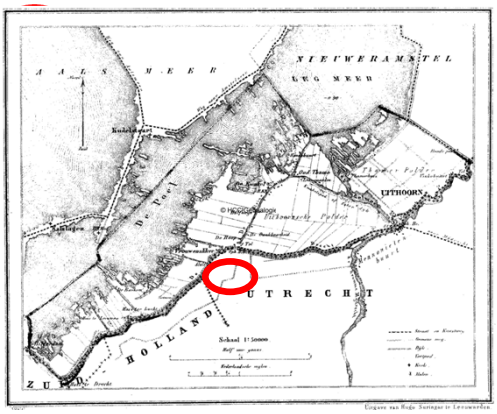
Het plangebied ligt in de Zuidwesthoek van Kudelstaart en wordt ontsloten door de particuliere percelen aan de Hoofdweg en de openbare ruimte langs de Schoutweg, de Clantstraat en het verlengde van het Corry Vonkpad. Aan de westzijde grenst het plangebied aan een gemeentelijk perceel dat nu ingericht is als grasland.

Van deze wegen is de Hoofdweg een oorspronkelijk bebouwingslint en maakt onderdeel uit van de historische hoofdstructuur van Kudelstaart. De wegen Schoutweg en Romeijnstraat worden gekenmerkt door woonbebouwing uit de jaren 1990 - 2005.

De locatie is aan drie zijden omsloten door woonbebouwing en aan één zijde door een glastuinbouwbedrijf. Het plangebied beslaat een oppervlakte van circa 8,5 hectare.

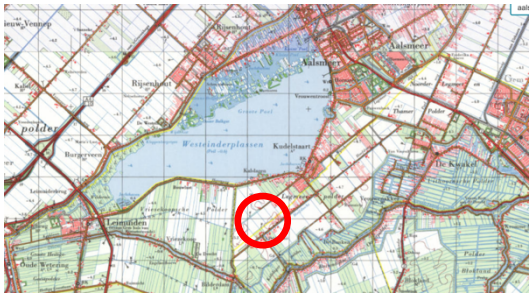
2.2 Ontstaansgeschiedenis

Hoofdweg Zuid is gelegen naast de Zuider Legmeerpolder die eind 19e eeuw is drooggemalen. De onderstaande kaarten geven de situatie voor en na deze drooglegging weer.





Afbeelding 3 (links): Kaart uit ca 1870, situatie voor de drooglegging (rood omlijnd Hoofdweg Zuid)
Afbeelding 4 (rechts): Kaart uit ca 1900, situatie na de drooglegging (rood omlijnd Hoofdweg Zuid)





Afbeelding 5 en 6: Kaart uit ca 1980 en 2010 (met rood omlijnd ligging Hoofdweg Zuid)

2.3 Huidig gebruik plangebied

De kassen gelegen achter de woningen aan de Hoofdweg 124 en 126 zijn nog in gebruik bij Kwekerij Zuiderlegmeer ten behoeve van de tuinbouw. De locatie is verkocht aan een ontwikkelaar (een van de initiatiefnemers) met het voornemen hier woningbouw te realiseren. De ontwikkelaar heeft de mogelijkheid het voortgezet gebruik jaarlijks op te zeggen.

De gronden gelegen achter de woningen en schuren aan de Hoofdweg 128 en 130 zijn na 2019 niet meer in gebruik ten behoeve van de tuinbouw. Ook deze gronden zijn verkocht aan een ontwikkelaar (een van de initiatiefnemers).

De gronden gelegen achter de woningen aan de Hoofdweg tot 132 tot 142 liggen gedeeltelijk braak. De op deze gronden gelegen kassen worden niet meer gebruikt en zijn in zeer vervallen staat.
De gronden van de gemeente Aalsmeer worden gebruikt als grasland en tuin op grond van een huurovereenkomst.

2.4 Stedenbouwkundige analyse

De percelen aan de Hoofdweg liggen aan de zuidkant van de bebouwing aan de Romeijnstraat en ten westen van de Schoutweg in het dorp Kudelstaart. Op de kaart vormt het plangebied Hoofdweg Zuid een logische afronding van de bestaande bebouwingsstructuur. De percelen liggen aan de rand van de woonwijk en zijn nu in gebruik als tuinbouwgebied in combinatie met agrarische bebouwing.
De transformatie van een verouderd glastuinbouw naar een aantrekkelijke nieuwe woonwijk, eventueel waar nodig gecombineerd met andere voorzieningen, vormt de afronding van de Zuidwesthoek van Kudelstaart.

Bij de vormgeving van het plan dient de bestaande bedrijfsbebouwing ruimtelijk met aandacht ingepast te worden.

Ten noorden en ten oosten van het plangebied zijn uitbreidingswijken te vinden die in de jaren 1990 tot en met 2005 zijn ontstaan. Ze worden gekenmerkt door woonhoven met voornamelijk grondgebonden rijenwoningen die gepositioneerd zijn in een orthogonale structuur, gebaseerd op de richting van de aanwezige polders.

De Schoutweg, die het noordelijke plangebied begrenst, heeft een breed profiel bestaande uit een brede watergang en een groenvoorziening en functioneert als hoofdonsluitingsweg met vrijliggende fietspaden in combinatie met ventwegen als onderdeel van de wegenstructuur binnen de woonbuurten.

In de noord-zuid richting zijn deels autoluwe straten te vinden met brede watergangen en groenvoorzieningen die de ruimtelijke structuur in de buurt versterken. Voor het plangebied biedt dit kansen om de aanwezige groene en blauwe kwaliteiten te versterken en in het plangebied door te trekken om een aantrekkelijk woon- en leefmilieu te maken voor zowel nieuwe bewoners als bestaande bewoners.

2.5 Analyse bestaande openbare ruimte

In de bestaande situatie is er geen openbare ruimte aanwezig binnen het plangebied.

2.6 Analyse bestaande situatie verkeer

In de huidige situatie is de Schoutweg aangesloten op de Hoofdweg. Beide wegen hebben een 50km regime en worden gezien als gebiedsontsluitingswegen. De Schoutweg dient als ontsluiting voor de wijken aan de zuid oost kant van Kudelstaart en wordt verder ontsloten op de Hoofdweg. Conform de voorkeurskenmerken van Duurzaam Veilig binnen de bebouwde kom, opgesteld door het CROW, wordt de Hoofdweg bij een verdere detaillering gezien als een wijkontsluitingsweg met vrijliggend fietspad, welke een maximum capaciteit kent van 15.000 mvt/etm. De fietsroute langs de Schoutweg loopt over het woonerf Zuiderpark. Daarmee valt de Schoutweg ook onder een wijkontsluitingsweg met fietspad, maar kent deze weg een lagere maximum capaciteit van 4000 mvt/etm doordat parkeren op de rijbaan is toegestaan. Op de Hoofdweg tussen de Schoutweg en de Ambachtsheerweg rijden momenteel circa 4.800 motorvoertuigen per etmaal en 6.400 motorvoertuigen tussen de Schoutweg en de Daltonstraat.

De locatie Hoofdweg Zuid is bereikbaar met het Openbaar Vervoer en sluit aan op de busverbinding 358. De busverbinding 358 rijdt vanaf busstation Amsterdam Zuid via Amsterdam UMC vestiging Boelelaan, busstation Amstelveen en Floraholland naar Kudelstaart en heeft enkele haltes aan de Bilderdammerweg. Deze busverbinding kent ook een halte op het busstation Zwarteweg in Aalsmeer, waar de overstap gemaakt kan worden op de buslijnen richting Uithoorn en Schiphol over de vrijliggende busbaan op de Burgemeester Kasteleinweg. De dichtstbijzijnde halte van het plangebied ligt op ca. 500 meter. Het betreft een halfuur dienst.

In 2018 heeft Goudappel Coffeng een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd “verkeersonderzoek Kudelstaart”. Hierin zijn onder andere de verkeerseffecten van de nieuw te ontwikkelen woonwijk opgenomen. Uit het Verkeersonderzoek Kudelstaart zijn enkele samenhangende maatregelen voorgesteld die moeten zorgen dat met name het toenemende autoverkeer zich veilig in Kudelstaart beweegt. Deze maatregelen worden gefaseerd uitgevoerd:

- vrijliggend fietspad Bilderdammerweg-zuid doortrekken langs de Bilderdammerweg-noord en aansluiten op de bestaande fietsstructuur;
- verkeersveilige inrichting Kudelstaartseweg, tussen de Madame Curiestraat en het Robend (voorheen in het onderzoek nog éénrichtingsverkeer Kudelstaartseweg);
- doortrekken Robend naar de Hoofdweg.

Daarnaast is in het verkeersonderzoek gesproken over het verbreden van de rijstroken op de N231-zuid, tussen de Bachlaan en de Hoofdweg en wordt aanbevolen om extra rijstroken

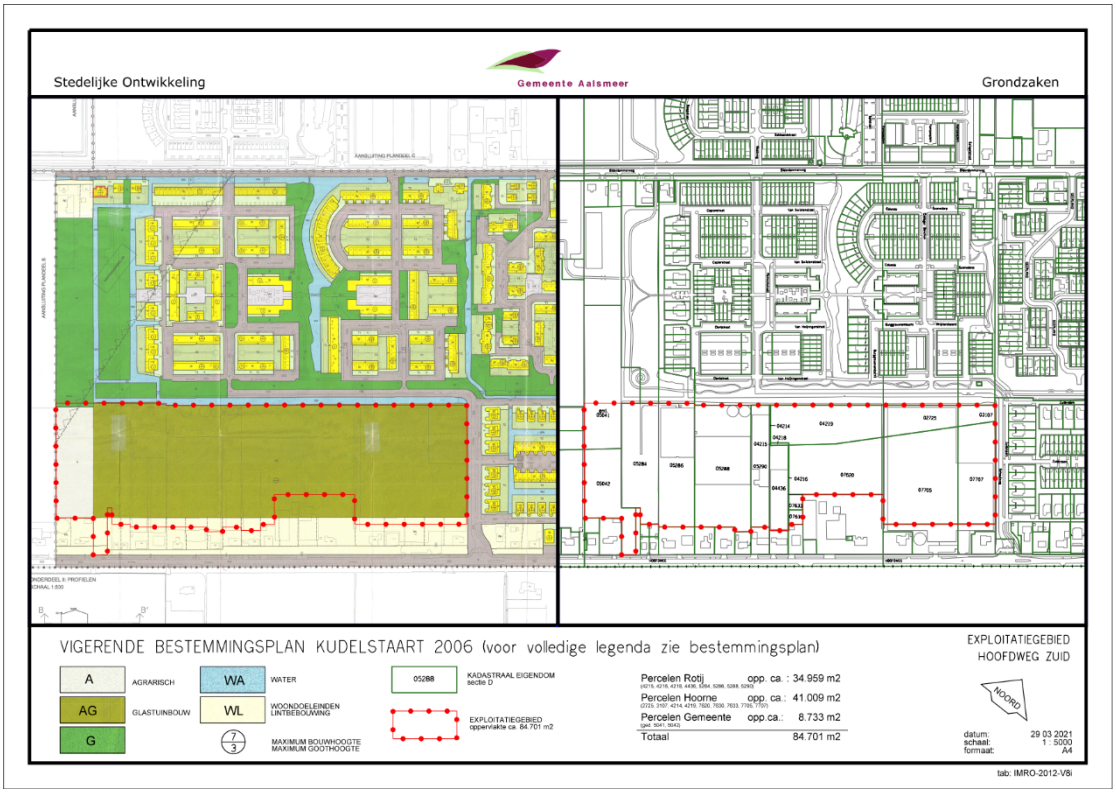
toe te voegen op de Bachlaan en de Mijnsherenweg om het verkeer in de toekomst ook voldoende te kunnen afwikkelen. De N231 is in beheer van de provincie Noord-Holland. Het al dan niet uitbreiden van de capaciteit van de N231 en de daarbij behorende kruispunten wordt meegenomen in een gezamenlijke studie, de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob. In het eerste kwartaal van 2022 zal meer bekend worden gemaakt over de resultaten uit deze studie.

Bij het toevoegen van woningen en een supermarkt is aandacht vereist voor de consequenties daarvan voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op het lokale wegennet, als ook het regionale wegennet. Het toevoegen van nieuwe woningen zal goed moeten worden ingepast. De verkeersbelasting op de bestaande wegen, de ontsluiting van het plangebied, als ook de inrichting van de aansluitende lokale wegen moeten worden meegenomen in de totale afweging. Het plan gebied dient twee hoofdontsluitingen te hebben om het verkeer goed te kunnen afwikkelen. Het betreft een hoofdontsluiting op de Hoofdweg en een tweede hoofdontsluiting op de Schoutweg. De verbinding van het plangebied met de Romeijnstraat wordt ingericht als langzaam verkeer verbinding voor voetgangers en fietsers. Daarnaast wordt de langzaam verkeerverbinding, het Cory Vonkpad, wat gelegen is aan de westzijde van het plangebied, aangesloten op de aan te leggen wegenstructuur in het plangebied.

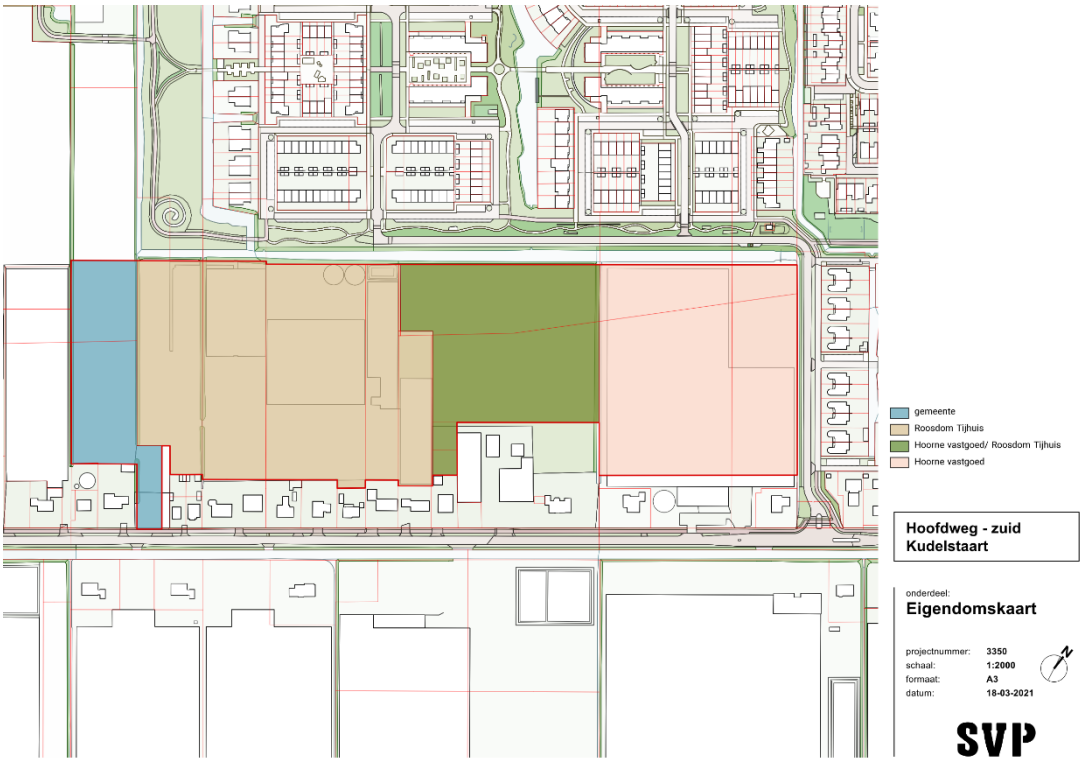
Het rapport van Goudappel Coffeng is recent aangevuld met verkeersonderzoeken op detailniveau rond het plangebied, waarin het nieuwe woonprogramma van ca. 300 woningen is opgenomen evenals de toevoeging van een supermarkt in dit gebied. Daaruit blijkt dat de bestaande kruisingen en wegvakken direct aansluitend aan het plangebied, de toename van de verkeersstromen goed en op een verkeersveilige manier kunnen verwerken. Daarnaast wordt het wegvak van de Schoutweg tussen de kruisingen Hoofdweg en Zuiderpark opnieuw ingericht. Het wegvak wordt verbreedt van 5,5m naar 6,5m1 en er wordt een parkeerverbod ingesteld. Het verlies van de mogelijkheid om te parkeren op de Schoutweg over dit wegvak wordt gecompenseerd door langs de ventweg Zuiderpark circa 7 langsparkeerplaatsen te creëren in samenspraak met de bewoners.

2.7 Eigendomssituatie

Het plangebied heeft een oppervlakte van in totaal circa 8,5 hectare. De binnen het plangebied gelegen gronden zijn grotendeels in eigendom van Hoorne Vastgoed Ontwikkeling B.V. en Roosdom Tijhuis. Deze twee partijen, beide projectontwikkelaars, werken samen en zijn gezamenlijk de primaire initiatiefnemers van het project. Zij bezitten het eigendom van dan wel hebbende kooprechten op circa 85% van het plangebied.
De overige gronden in het plangebied (circa 15%) zijn eigendom van de gemeente Aalsmeer.



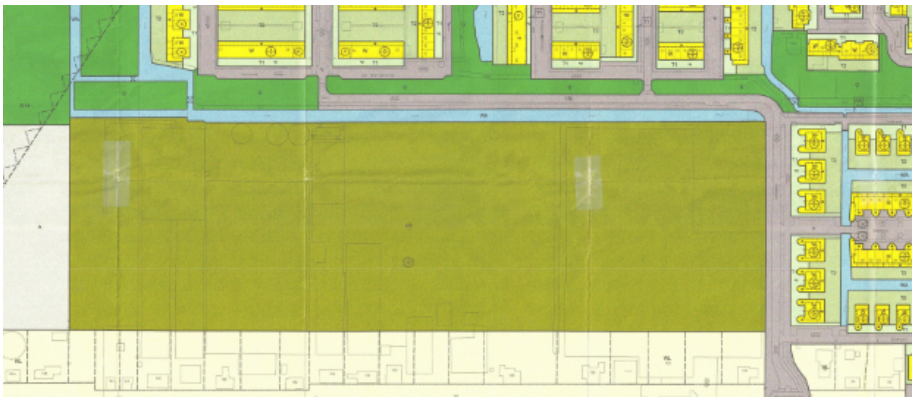
Afbeelding 2. Bestaande bestemming en huidige kadastrale kaart



Afbeelding 3. Eigendommen per april 2021

2.8 Geldend planologisch-juridisch kader

De gronden binnen het plangebied vallen binnen het op dit moment binnen het bestemmingsplan Kudelstaart 2006. Dit bestemmingsplan is consoliderend van aard. In september 2021 is het algemeen bestemmingsplan Kudelstaart 2020 in werking getreden voor het omliggend gebied. Hierin is de locatie Hoofdweg niet opgenomen zodat de eerdere bestemming uit 2006 gehandhaafd blijft. De gronden zijn nu grotendeels bestemd voor Glastuinbouw. Toegestaan zijn glastuinbouwbedrijven, tuinen en erven met inbegrip van bijbehorende bijgebouwen, groenvoorzieningen en water. Een klein deel van de gronden, gelegen aan de zuidwestzijde van het plangebied, is op dit moment bestemd voor agrarische doeleinden. Op onderstaande afbeelding 4 is de plankaart van het nu geldende bestemmingsplan weergegeven.



Afbeelding 4. Plankaart geldend bestemmingsplan

Dit huidig, vigerend bestemmingsplan voor de te ontwikkelen locatie is consoliderend van aard. Om de beoogde gebiedsontwikkeling mogelijk te maken zal een bestemmingsplan opgesteld en in procedure gebracht waarmee te zijner tijd gedeeltelijk het bestemmingsplan Kudelstaart 2006 wordt herzien.

Alvorens het college van burgemeester en wethouders overgaat tot het opstellen van een nieuw bestemmingsplan is het van belang inzicht te hebben in relevante beleidskaders, wet- en regelgeving, op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. In het volgende hoofdstuk wordt hier nader op ingegaan.

3. Toetsingskader (beleid, wet- en regelgeving)

In dit hoofdstuk worden de van toepassing zijnde algemene beleidsregels omschreven vanuit de verschillende overheden.

3.1 Beleid, wet- en regelgeving rijksoverheid

In september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) van kracht geworden. Het NOVI biedt perspectief om grote, complexe opgaven integraal op te pakken op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. Daar waar het gaat om de toekomst van de fysieke leefomgeving geeft de rijksoverheid prioriteit aan ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Het grote woningtekort ziet het rijk bij uitstek als een opgave die zowel voor de korte als langere termijn inzet van alle partijen vraagt, lokaal, regionaal, provinciaal en aan de zijde van het Rijk. Het inlopen van het woningtekort vraagt van de gezamenlijke overheden ruimte te bieden of te creëren voor het in een hoog tempo ontwikkelen van voldoende plannen met de juiste kwaliteiten. De uitdaging is dit zo te doen dat steden en stedelijke regio's hier sterker en gezonder uitkomen.

Ondanks het geconstateerde woningtekort dient op basis van het landelijke Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bij woningbouwplannen de Ladder voor duurzame verstedelijking te worden doorlopen. Dit betekent dat in het kader van de planologische procedure de behoefte aan de voorgenomen woningbouw dient te worden aangetoond.

Het gaat om een nadere motiveringseis die in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen ten behoeve van een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Bij elke nieuwe stedelijke ontwikkeling moet gemotiveerd worden dat er behoefte is aan deze ontwikkeling. Eerst dient te worden aangegeven dat er een actuele regionale behoefte is aan de voorgenomen ontwikkeling, daarna dient te worden aangegeven of de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen en daarna dient te worden aangegeven of de nieuwe locatie goed kan worden ontsloten of valt te ontsluiten. De ladderonderbouwing betreft de woningen en de supermarkt.

Wat betreft de energietransitie in relatie tot woningbouw geldt vanaf 1 januari 2021 het zogenaamde 'BENG' (Bijna Energieneutrale Gebouwen) als nieuwe wetgeving in Nederland. Deze wetgeving vervangt de EPC-norm voor nieuwbouw. BENG is gebaseerd op de "Trias Energetica", een driestappenstrategie om een energiezuinig ontwerp te maken. De huidige EPC-methode om de energieprestatie van woningen te berekenen voldoet niet meer. Bij de huidige EPC nieuwbouweis is het bijvoorbeeld mogelijk om het energieverlies van een woning door de gebouwvorm, bijvoorbeeld door een grote glaswand, te compenseren met zonnepanelen. Er is daardoor bij de huidige eis geen relatie met het energieverbruik per m^2. De BENG-eisen houden hier wel rekening mee. Er wordt een aparte eis gesteld aan de buitenkant van een gebouw, de zogenoemde schil, om de energiebehoefte te limiteren. Dit noemen we BENG 1. Daarnaast moet de energievraag van een gebouw zo veel mogelijk uit hernieuwbare energie bestaan: de BENG 3-eis. En tenslotte moet de resterende energiebehoefte zo efficiënt mogelijk worden ingevuld: BENG 2. De nieuwbouw van de woningen moet aan deze normen gaan voldoen.

Naar aanleiding van de invoering van Wet VET (Wet Voortgang Energietransitie) op 1 juli 2018, is aansluiting voor kleinverbruikers op het aardgasnet niet meer mogelijk. Een te ontwikkelen woongebied zal aardgasvrij gerealiseerd moeten worden. Tijdig overleg met de netbeheerder is noodzakelijk om te zorgen dat de energie-infrastructuur geschikt is voor het aansluiten van nieuwe gebouwen.

3.2 Beleid, wet- en regelgeving provincie

In de Omgevingsvisie NH2050 van de provincie is de doelstelling opgenomen om vraag en aanbod van woon- en werklocaties kwantitatief en kwalitatief beter met elkaar in overeenstemming te brengen. Een zorgvuldig gebruik en verdeling van de schaarse ruimte is van belang. Gekozen is voor het behouden van het metropolitane landschap, maar met mogelijkheden voor toevoeging of verandering van functies. Om het landschap te sparen, is in de Omgevingsvisie gekozen voor verdichting van de bestaande kernen. Sterke kernen en sterke regio's zijn van cruciale betekenis voor de leefbaarheid.

De Omgevingsvisie gaat uit van ontwikkelprincipes waarbij wonen en werken zoveel mogelijk binnenstedelijk worden gerealiseerd en geconcentreerd. Nieuwe ontwikkelingen van woningbouw en voorzieningen worden geconcentreerd in kernen, passend bij de rol van de kernen in het regionale netwerk, en voegen zich naar de vraag op basis van de meest actuele cijfers.

Door middel van de Omgevingsverordening is de doorwerking van de Omgevingsvisie naar gemeentelijke ruimtelijke plannen geregeld. In de verordening is het provinciale beleid in regels vertaald. Het betreft regels voor de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen binnen het gehele provinciale grondgebied en specifiek voor het landelijke gebied van Noord-Holland waarmee een provinciaal belang gemoeid is.
Bij de (woningbouw)ontwikkeling Hoofdweg Zuid moet rekening worden gehouden met de bepalingen die gelden op basis van de werkingsgebieden 'MRA – landelijk gebied' en 'LIB5 zone Schiphol'.

In de Omgevingsverordening is de woningbouwlocatie Hoofdweg Zuid aangeduid als landelijk gebied/MRA landelijk gebied.

Ontwikkelingen in het landelijk gebied zijn niet per definitie uitgesloten maar hiervoor geldt een aanvullend afwegingskader waarin aangetoond moet worden dat de ontwikkeling voldoet aan:

- de Ladder van duurzame verstedelijking voor zowel wonen als supermarkt.
- binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken
- de landschappelijke inpassing van het plan getoetst is door de commissie ARO.

Nadat de Provincie akkoord is met c.q. geen bezwaar aantekent tegen de wijziging van het bestemmingsplan o.b.v. voorgaande criteria, wordt parallel de aanduiding Landelijk gebied voor de te ontwikkelen locatie Hoofdweg Zuid door de provincie opgeheven.

MRA – landelijk gebied



Afbeelding: Omgevingsverordening, in groen het werkingsgebied landelijk gebied / MRA landelijk gebied. Woningbouwlocatie Hoofdweg Zuid in rood

Hoofdweg Zuid en regionale afstemming.

De ontwikkeling van Hoofdweg Zuid gaat uit van de realisatie van circa 300 woningen en een supermarkt. Daarmee is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Op basis van artikel 6.3 van de Omgevingsverordening is een nieuwe stedelijke ontwikkeling in het huidig landelijk gebied mogelijk, onder voorwaarde dat deze ontwikkeling in overeenstemming is met binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken waarbij de provincie parallel de aanduiding Landelijk gebied op de te ontwikkelen locatie verwijdert. Dit artikel is daarmee aanvullend op de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Bestuurlijke afspraken over regionale woningbouwlocaties zijn binnen de regio Amstelland – Meerlanden gemaakt en vastgelegd in het in 2021 afgesloten Woonakkoord tussen de provincie Noord-Holland en de gemeenten in de regio Amstelland-Meerlanden. De woningbouwlocatie Hoofdweg Zuid is hierin opgenomen.

Ladder duurzame verstedelijking

*D*e ladderonderbouwing is verplicht in dit geval omdat de locatie onderdeel is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Onder invloed van Europese regelgeving ligt het accent bij bestemmingsplanwijzigingen in mindere mate op een onderbouwing in economische termen (concurrentie met bestaande voorzieningen) maar meer in ruimtelijk relevante termen. Hierbij valt te denken aan mobiliteitseffecten, de ruimtelijke uitstraling van de activiteit op de omgeving, leefbaarheid en leegstand als een negatieve factor in de ruimtelijke kwaliteit. In het geval van een wijziging naar wonen of detailhandel dient ook voldaan te worden aan de Ladder voor Duurzame Stedelijke Vernieuwing (artikel 3.1.6 lid 2 Bro). De drie treden waaraan voldaan moet worden zijn:

a) Er moet een actuele behoefte aangetoond worden voor de voorgenomen ontwikkeling.
b) Als deze behoefte er is moet beschreven worden in hoeverre daarin voorzien kan worden in bestaand stedelijk gebied.
c) Als dat dat laatste niet kan, is het toegestaan ruimte buiten bestaand stedelijk gebied te gebruiken mits deze goed multimodaal ontsloten is.

De mate waaraan voldaan wordt aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking dient middels gedegen onderzoek aangetoond te worden.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Een andere randvoorwaarde bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het werkingsgebied landelijk gebied is dat bij het opstellen van het bestemmingsplan rekening wordt gehouden met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Aandacht moet bijvoorbeeld besteed worden aan de ontstaansgeschiedenis, de kernwaarden van het toepasselijke ensemble en de toepasselijke provinciale structuren.

Definities Bestaand stedelijk gebied in relatie tot LIB.

Voor de definitie van het begrip Bestaand stedelijk gebied (BSG) wordt verwezen naar artikel 1.1.1, eerste lid, onder h van het Besluit Ruimtelijke Ordening (Bro). Als BSG wordt volgens dit artikel aangemerkt: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Volgens de Nota van Toelichting bij het Bro is de kwalificatie van bestaand stedelijk gebied afhankelijk van de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het bestemmingsplan en de aard van de omgeving.

De woningbouwlocatie Hoofdweg Zuid kan, gelet op de omstandigheden van het geval, worden beschouwd als onderdeel van bestaand stedelijk gebied. In het geval agrarische gronden aan alle zijden omsloten worden door stedelijke functies, zijn deze agrarische gronden namelijk te beschouwen als onderdeel van het bestaand stedelijk gebied. In het reeds genoemde bestemmingsplan Kudelstaart 2006 en bij de komende herziening worden de gronden aan alle zijden omsloten door bestemmingen ten behoeve van de woonfunctie, water, groenvoorzieningen en verkeer. Daarmee maakt de locatie onderdeel uit van een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing alsmede de daarbij behorende voorzieningen en stedelijk groen.

Gelet op bovenstaande omstandigheden is de locatie Hoofdweg Zuid aan te merken als Bestaand stedelijk gebied in de zin van het LIB.

Hoofdweg Zuid en LIB5 zone Schiphol.

Ter plaatse van de woningbouwlocatie Hoofdweg Zuid is het werkingsgebied LIB 5 zone van kracht. Dat betekent dat in de toelichting van het bestemmingsplan rekenschap gegeven moet worden van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer. Daarnaast moeten de redenen worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.



Afbeelding: Omgevingsverordening, met contour LIB5 zone Schiphol, in rood woningbouwlocatie Hoofdweg Zuid

Dit artikel moet worden gelezen in samenhang met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB), dat de ruimtelijke regels op rijksniveau bevat in verband met de aanwezigheid en het gebruik van luchthaven Schiphol. Met de wijziging van de regels voor externe veiligheid en geluid in het LIB per 1 januari 2018 is het beleid uit de voormalige Nota Ruimte voor het gebied binnen de zogenaamde 20 Ke-contour in het LIB verankerd. Het gebied binnen de 20 Ke-contour is daartoe als een nieuwe zone, te weten het afweginggebied (zone 5) aan het beperkingengebied toegevoegd. In het LIB is bepaald dat binnen zone 5, buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties zijn toegestaan.

Bij nieuwe ontwikkelingen in zone 5 LIB dienen ook de externe veiligheidsaspecten met het oog op de luchtvaart te worden betrokken bij de afweging. Gemotiveerd moet worden op welke wijze rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

3.3 Beleidskaders gemeente

3.3.1 Gebiedsvisie Aalsmeer

Voor het gehele grondgebied van Aalsmeer is door de gemeente samen met de bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en instellingen de "Gebiedsvisie Aalsmeer 2020" opgesteld. Deze ruimtelijke visie is op 26 november 2009 door de gemeenteraad vastgesteld en heeft op grond van de Wet op de ruimtelijke ordening de status van een structuurvisie. Daarmee is de gebiedsvisie een strategisch beleidsdocument waarin het integrale ruimtelijk beleid van de gemeente vastligt. In de "Gebiedsvisie Aalsmeer 2020" is aangegeven dat het beleid nader wordt uitgewerkt aan de hand van thema's. Op 18 november 2014 heeft de gemeenteraad een uitvoeringsparagraaf en uitvoeringsagenda vastgesteld en daarbij tevens de Gebiedsvisie expliciet aangeduid als structuurvisie.

De Gebiedsvisie beschrijft de aantrekkingskracht van Aalsmeer als woonplaats. Aantrekkelijk zijn de ligging in het centrum van de metropool met veel voorzieningen onder handbereik, het prettige woonmilieu in de wijken van Aalsmeer en de onderlinge betrokkenheid met het drukke verenigingsleven. Deze voordelen wegen op tegen de nadelen van een mindere bereikbaarheid en de (geluid-)overlast van het luchtverkeer van en naar de nabij gelegen luchthaven Schiphol. Volgens de Gebiedsvisie is het beleid gericht op het op peil houden van het woningaanbod en het in de toekomst kunnen blijven aanbieden van geschikte woningen passend bij de vraag en het karakter van Aalsmeer. Dit is belangrijk om ook in de toekomst een aantrekkelijk vestigingsgebied te kunnen zijn, in de eigen behoefte te kunnen voorzien en een bijdrage te leveren aan de regionale opgave.

In de Uitvoeringsparagraaf is aangegeven dat woningbouw in Kudelstaart Zuid na 2020 is voorzien, dat de sportfunctie eventueel geïntensiveerd wordt en dat voor het landelijk gebied de agrarische doelstelling gehandhaafd blijft. De voorgenomen woningbouw binnen het plangebied past binnen het ruimtelijk beleid zoals dat is vastgesteld door de gemeenteraad. Voor de functie supermarkt wordt hiervan gemotiveerd afgeweken.

3.3.2 Schiphol-dossier

Volgens de Gebiedsvisie is een heroverweging van het woningbouwbeleid aan de orde in het geval zich veranderingen voordoen ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol. Sinds de

vaststelling van de Gebiedsvisie in 2009 en de uitvoeringsparagraaf in 2014 heeft de luchthaven Schiphol een aanzienlijke groei doorgemaakt. Inmiddels is het plafond van 500.000 vluchten per jaar dat in het Aldersakkoord is afgesproken voor de periode tot en met 2020, nagenoeg bereikt (pre Corona). Dit aantal wordt verankerd in het ontwerp Luchthavenverkeersbesluit dat in 2021 ter inzage heeft gelegen en waarop de gemeente Aalsmeer een zienswijze heeft ingediend.
De effecten van de groei van het luchtverkeer hebben hun weerslag op het leefklimaat in Aalsmeer. Verdere groei heeft bijvoorbeeld nadelige gevolgen voor de geluidbelasting in Aalsmeer. In december 2017 heeft de gemeenteraad het Position Paper "De mensen achter de cijfers" vastgesteld. Volgens het Position paper was verdere groei van de luchthaven niet verantwoord met het oog op de leefbaarheid in Aalsmeer. Inmiddels zijn het college en de voltallige gemeenteraad unaniem van mening dat de hinder van Schiphol die door inwoners wordt ervaren te groot is. Van verdere groei van het aantal vluchten kan, zonder een aantoonbare en meetbare afname van die hinder, geen sprake meer zijn.
Alleen door afname van het aantal vluchten kan er volgens college en raad een substantiële afname van hinder worden bereikt. Deze boodschap heeft het gemeentebestuur van Aalsmeer in november 2020 in een open brief verkondigd aan het kabinet en de Tweede Kamer.

Bij het mogelijk maken van nieuwe woningbouw maken wij een brede afweging. De invloed van het luchtverkeer, de geluidsbelasting en de beperkingenzones rondom de luchthaven spelen daarbij zeker een rol. Maar wij hebben ook oog voor de behoefte vanuit de woningmarkt, het feit dat er lange wachtlijsten zijn en dat bijvoorbeeld ook het voorzieningenniveau op peil gehouden moet worden. Ook dat zijn aspecten die een rol spelen bij het investeren in de leefbaarheid van onze kernen.

In het 'Plan van Aanpak voortvarende woningbouw' heeft het college verschillende locaties aangewezen waar nog een substantieel aantal woningen gebouwd kan worden. Ook de locatie Hoofdweg Zuid valt daaronder. Deze locatie ligt binnen LIB zone 5. Deze zone geeft echter geen beperking voor woningaantallen zolang de ontwikkeling plaatsvindt binnen bestaand stedelijk gebied (zie ook 3.2). En dat is hier het geval. Conform de regels voor het LIB 5 zal bij de planuitwerking wel rekenschap worden gegeven ten aanzien van het aspect externe veiligheid. In de toelichting van het bestemmingplan zal ook nader worden ingegaan op het geluidsaspect.

3.3.3 Groenvisie

Voor het hele grondgebied van de gemeente Aalsmeer is een groenvisie opgesteld genaamd "Groen en Blauw voor jou". In deze visie is het groen langs het Corry Vonkpad, de Clantstraat en de Schoutweg aangeduid als structureel groen. De groene rand langs de westrand van Kudelstaart is aangeduid als onderdeel van de ecologische structuur van Aalsmeer.

3.3.4 Mobiliteitsagenda

In januari 2022 zal de Mobiliteitsagenda door de gemeenteraad, naar verwachting, worden vastgesteld. De Mobiliteitsagenda gaat uit van 3 uitgangspunten, welke zijn voort gekomen uit de eerder door de gemeenteraad vastgestelde koersen in het Koersdocument.

Uitgangspunt 1: Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar

- Wanneer we werken aan de bereikbaarheid van Aalsmeer, doen we dat met een regionale blik vanuit alle modaliteiten samen
- We maken lopen aantrekkelijker en veiliger, onder meer door verbetering van de bestaande routes en aanleg specifieke routes
- We versterken de rol van de (e-)fiets in de bereikbaarheid van Aalsmeer
- We werken aan een regionaal en lokaal bereikbaar Aalsmeer per openbaar vervoer voor iedereen
- De bereikbaarheid per auto blijft op orde, tegelijkertijd verleiden we automobilisten om vaker via de andere vervoerwijzen te reizen en de spits te mijden
- We werken aan slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer om de doorstroming te verbeteren en de overlast te beperken

Uitgangspunt 2: Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk

- Iedereen moet deel kunnen nemen in het verkeer en we streven naar nul dodelijke verkeersslachtoffers in 2050
- Bij wegwerkzaamheden zorgen we voor goede (alternatieve) routes voor alle vervoerswijzen

Uitgangspunt 3: Aalsmeer innovatief, duurzaam bereikbaar

- Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit worden vroegtijdig in de planvorming aan elkaar gekoppeld
- We kijken naar slimme vormen van mobiliteit
- Bij mobiliteitsvraagstukken kijken we naar het beter benutten van de bestaande infrastructuur en naar gedragsbeïnvloeding van inwoners en werknemers
- We houden de ontwikkeling van de bereikbaarheid van Aalsmeer goed in de gaten
- Duurzame mobiliteit draagt bij aan een schoon, gezond en leefbaar Aalsmeer

Vanuit de uitgangspunten betekent dit dat er in het plangebied wordt gekeken naar de bereikbaarheid vanuit alle modaliteiten, bijvoorbeeld door de aansluiting te vinden met het openbaar vervoer en in te zetten op een goede aansluiting van het fietsnetwerk, zodat gebruik van fiets en openbaar vervoer wordt gestimuleerd. Ook houdt dit bijvoorbeeld in dat wordt ingezet op duurzame mobiliteit. De wijze waarop (openbare)laadinfrastructuur wordt ingepast in het plangebied moet tijdig worden afgestemd met de netbeheerder om zo voldoende capaciteit te kunnen genereren.

3.3.5 Nota Parkeernormen Aalsmeer

Voor de toepassing van de parkeernormen in het plangebied geldt op dit moment de "Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016" en wordt gewerkt aan de herziening van deze nota. Na eventuele herziening zal de dan geldenede parkeernota het beleidsuitgangspunt vormen. De huidige Nota Parkeernormen is gebaseerd op landelijke richtlijnen en wordt in de gehele gemeente gehanteerd. Door middel van een parkeerbalans zal de ontwikkelaar aan moeten tonen dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid conform de parkeernormen die gelden op moment van vergunningverlening.

Voor de geprojecteerde woningbouw in het plangebied gelden op basis van bruto vloeroppervlak de volgende parkeernormen:

Wonen

Type	**Eenheid**	**Parkeernorm**
Woning groot >140m²	Per woning	2,2
Woning middel 100m²-140m²	Per woning	1,9
Woning klein < 100m²	Per woning	1,5
Kamerverhuur	Per kamer	0,8
Aanleunwoning & serviceflat	Per woning	1,2

Duurzame mobiliteit zal door de ontwikkelaar moeten worden meegenomen in de planvorming.

3.3.6 Woonbeleid

Randvoorwaarden Volkshuisvesting

Inleiding

Uitgangspunten Woonagenda Aalsmeer 2020

Programmatisch:

- *Prijssegmenten:*
  - *25 % sociaal waaronder sociale huur eventueel aangevuld met sociale koop:*
    Binnen het sociale segment moet worden gezocht naar een mix van woningen tot de aftoppingsgrens voor huurtoeslag en de sociale huurgrens. Voor de sociale koop gelden de maximale stichtingskosten zoals genoemd in de vigerende Woonagenda Aalsmeer.
  - *30 % middelduur:*
    - *Woningen in het middensegment worden zowel in de koop- als in de huursector aangeboden;*
    - *Het aanbod in het middeldure koopsegment bestaat uit een mix van woningen behorende tot de subcatogorie "middelduur laag" en de subcategorie "middelduur hoog".*
  - *45 % overig*

Tabel 1: Prijssegmenten Woonagenda Aalsmeer, prijspeil 1 januari 2021

	Prijspeil 2019 (woonagenda)	**Indexering 1-1-2020**	**Indexering 1-1 2021**
CPI (2015 = 100)	104,05	106,16	107,62
Prijsstijging	n.v.t.	2,11%	1,46 %
Koopwoningen			
Sociaal/goedkoop	< €200.000	< €204.000	< €207.000
Middelduur	€200.000 - €363.000	€204.000 - €371.000	€207.000 - €376.000
- Middelduur laag	€200.000 - €290.000	€204.000 - €296.000	€207.000 – €300.000
- Middelduur hoog	€290.000 - €363.000	€296.000 - €371.000	€300.000 - €376.000
Duur	> €363.000	> €371.000	> €376.000
Huurwoningen			
Sociaal/goedkoop*	< €720 p/m	< €737 p/m	< €752 p/m
Middelduur	€720 - €900 p/m	€737 - €919 p/m	€752 - €932 p/m
Duur	> €900 p/m	> €919 p/m	> €932 p/m

*De grens tussen sociale huur en middeldure huur wordt wettelijk bepaald

paraaf :

Doelgroepen:

(N.B. Onderstaande is geen letterlijke tekst uit de Woonagenda maar een samenvatting + nadere invulling van hetgeen er in de Woonagenda staat)

Aalsmeer streeft naar gemengde wijken. Mensen met verschillende achtergronden, van verschillende leeftijden en met verschillende inkomens moeten samen kunnen leven in een wijk. In de Woonagenda wordt specifiek aandacht gevraagd voor jongeren en starters, senioren en inwoners met een beperking. Ervaring in de afgelopen jaren leert dat:

- Senioren met een verhuiswens veelal op zoek zijn naar een appartement met minimaal 3 kamers (woonkamer/keuken en 2 slaapkamers);
- Jongeren (tot 27 jaar) die alleenstaand zijn, ook best tevreden zijn met een 2 kamerwoning mits deze in het laagste prijssegment wordt aangeboden;
- De groep starters heel divers is: voor een groot deel zijn dit jongeren, maar er is ook een oudere groep die herstart. Bepalend voor de woonwensen van deze groep zijn huishoudensamenstelling en inkomen.
- Inwoners met een psychische beperking vooral op zoek zijn naar een kleine 2 kamerwoning in het sociale segment, het liefst met enkele geclusterd;
- De woonwensen van mensen met een fysieke beperking, afhankelijk van de aard van de beperking, sterk verschillen.

Anti-speculatie en zelfbewoning:

- Alle nieuwbouwwoningen in Aalsmeer hebben een zelfbewoningsplicht van 5 jaar, gemeten vanaf het moment dat de woning wordt opgeleverd. Gedurende deze 5 jaar moet de eigenaar van de woning de woning bewonen. Dit betekent dat de woning in deze periode best verkocht mag worden, maar dat ook dan de nieuwe eigenaar, gedurende de resttand looptijd van de zelfbewoningsplicht ook daadwerkelijk zelf de woning bewoond;
- Op het moment dat een nieuwbouwwoning wordt verkocht voor een prijs beneden de actuele marktwaarde, wordt er een anti-speculatiebeding opgelegd van 5 jaar. Er zijn bestaande koopconstructies, zoals KoopStart en Koopgarant die eigen standaard bepalingen hebben om speculatie tegen te gaan. Toepassing van deze bepalingen is ook akkoord.

Uitgangspunten Verordening doelgroepen woningbouw Aalsmeer 2019

De verordening doelgroepen Aalsmeer 2019 doet uitspraken over de zaken m.b.t. sociale – en middeldure huurwoningen:

a) De huurprijsgrenzen van deze categorieën woningen (deze komen overeen met de grenzen uit de Woonagenda);
b) De doelgroep voor deze categorieën woningen;
c) De minimale instandhoudingstermijn van deze categorieën woningen.

M.b.t. punt b: Artikel 3. Doelgroep

1. Als doelgroep voor sociale huurwoningen worden aangemerkt huishoudens met een maximaal inkomen tot de DEAB-norm.

2. Als doelgroep voor middeldure huurwoningen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder c van deze verordening worden aangemerkt huishoudens met een inkomen tot maximaal 1,5 keer de DAEB-norm.

M.b.t. punt c: Artikel 4. Instandhoudingstermijn

1. Sociale huurwoningen dienen gedurende een termijn van tenminste 20 jaar na de eerste ingebruikname voor de doelgroep beschikbaar blijven.
2. Middeldure huurwoningen, als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder c van deze verordening dienen gedurende een termijn van tenminste 20 jaar na de eerste ingebruikname voor de doelgroep beschikbaar te blijven.
3. Burgemeester en wethouders kunnen indien economische omstandigheden daartoe aanleiding geven de in lid 1 en 2 van dit artikel genoemde instandhoudingstermijn termijn ten gunste van de aanvrager aanpassen.

De vastgestelde Verordening doelgroepen woningbouw Aalsmeer 2019 definieert onder andere het begrip sociale huurwoning en middeldure huurwoning. De omschrijving daarvan wordt opgenomen in het nader op te stellen bestemmingsplan en daarmee juridisch afdwingbaar door derden in de toekomst. Daarnaast wordt vooruitlopend op het onherroepelijk worden van het toekomstig bestemmingsplan in een anterieur overeenkomst tussen ontwikkelaar en gemeente afspraken van dezelfde strekking gemaakt zodat deze begrippen vroegtijdig en tussentijds geborgd worden.

Prestatieafspraken Eigen Haard – Gemeente – Huurdervereniging

Eigen Haard is veruit de grootste verhuurder van sociale huurwoningen in de gemeente Aalsmeer. Naast Eigen Haard heeft ook woningcorporatie Habion bezit (= specialist in woonconcepten voor senioren) en belegger MN-services (= pensioenfonds van de Metaalsector). In de Woonagenda is bewust niet vastgelegd dat sociale huurwoningen gerealiseerd en beheerd moeten worden door een toegelaten instelling. Ook andere partijen mogen hiervoor ingezet worden. In de prestatieafspraken die de gemeente met Eigen Haard heeft is gemeentelijke inspanningsverplichting openomen om ontwikkelaars in contact te brengen met Eigen Haard, maar ook dat de ontwikkelaar vervolgens vrij is om uiteindelijk met een andere partij in zee te gaan.

Huisvestingsverordening Aalsmeer 2020

Sociale huurwoningen in de gemeente Aalsmeer worden toegewezen op basis van regels die zijn vastgelegd in de Huisvestingsverordening Aalsmeer 2020. Voor sociale huurwoningen in het bezit van een toegelaten instelling is de huisvestingsverordening van toepassing zolang de woningen in het sociale segment worden verhuurd. Voor sociale huurwoningen in het bezit van een andere partij geldt de Huisvestingsverordening alleen bij de eerste verhuur.

3.3.7 Klimaatadaptatiebeleid en rioleringsbeleid

Het klimaat in Nederland verandert. Om te zorgen dat een nieuwe gebouwde omgeving ook toekomstbestendig is dient zoveel mogelijk met deze verandering rekening te worden

gehouden bij het ontwerp. Klimaatadaptatie is het proces waarbij de samenleving zich aanpast aan het actuele of verwachte klimaat en de effecten daarvan, om de schade die gepaard kan gaan met klimaatverandering te beperken en de kansen die de klimaatverandering biedt te benutten. Instrumenten zijn o.a. vermindering/beperking van verhard oppervlak, stimulering van groen en waterdoorlatendheid en voorkomen van hittestress.
Weersextremen nemen toe in aantal, omvang en intensiteit. Internationaal onderzoek toont aan dat deze trends duurzaam zijn. Daarom richt klimaatadaptatiebeleid zich op bestrijding van wateroverlast, van droogtestress, van hittestress en op waterveiligheid.
Gemeente Aalsmeer zal binnenkort nieuw klimaatadaptatiebeleid bestuurlijk vaststellen. Dit is vastgelegd in het *Actieplan en Agenda klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026.* Dit beleid geldt voor alle stedelijke ruimte, openbaar en particulier.

De **waterparagraaf** (ook wel: klimaattoets) bij nieuwe plannen, ontwikkelingen en bij reconstructies en herinrichtingen is een wettelijk verplicht onderdeel in de voorbereiding. De waterparagraaf heeft geen wettelijk voorgeschreven format, maar moet de onderbouwing bevatten van de te behalen doelen op het gebied van klimaatadaptatie, riolering, water en waterbeheer.
Verschillende partners stellen eisen ten aanzien van het watersysteem. Primair zijn dit gemeente en waterbeheerder, maar ook de drinkwatersector kan eisen stellen of wensen aangeven, die moeten worden meegenomen.

De eisen en uitgangspunten van de betrokken waterbeheerder Waterschap Amstel, Gooi en Vecht zijn separaat beschreven. De Keur, de Legger, de geldende Waterbeleidsplannen en watergebiedsplannen omvatten een groot deel van het geldende beleid. Actuele en/of aanvullende eisen zijn bij de waterschappen verkrijgbaar.

De gemeente zelf stelt eisen over klimaatadaptatie, riolering (afvalwaterverwerking, hemelwaterverwerking) en grondwaterbeheer. Het *Actieplan en Agenda Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026* zijn recent vastgesteld. Hieronder is het beleid per thema aangegeven.

Klimaatadaptatie algemeen

Het beleid geeft invulling aan de thema's die zijn benoemd in het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) en sluiten op hoofdlijnen aan bij de te behalen normen die zijn opgesteld door de metropoolregio Amsterdam (MRA). Per thema zijn de eisen als *ambitie* beschreven. Steeds is de aanpak voor *nieuwbouw en nieuwe stedelijke ontwikkelingen* beschreven.
In het gemeentelijk actieplan Aalsmeer 2021 -2026 worden naast beleid en maatregelen in de bestaande buitenruimte vooral kaders en randvoorwaarden gegeven voor nieuwe ontwikkelingen. De thema's waar het stedelijk gebied van Aalsmeer aan moet voldoen zijn:

A. **Wateroverlast**: inrichting voor verwerking van extreme buien en bestrijding van extreme grondwaterstanden
B. **Hitte**: beperking van de impact;
C. **Droogte**: vergroten sponswerking;
D. **Waterveiligheid**: regionaal samenwerken aan gevolgbeperking.

In onderstaand overzicht is op hoofdlijnen per thema aangegeven waar bij de planontwikkeling rekening mee moet worden gehouden. Verdere achtergrond en eisen zijn terug te vinden in het Actieplan en Agenda Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026.

A. <u>Wateroverlast: inrichting voor extreme buien;</u>
Ambitie:

Bij een bui van 70 mm in één uur (die gemiddeld 1x per 100 jaar voorkomt) stroomt er vanuit de openbare ruimte geen water gebouwen in; daarnaast blijven nutsvoorzieningen en vitale/kwetsbare objecten functioneren bij een bui van 90 mm in één uur. Op openbaar en privaat terrein streeft de gemeente ernaar dat regenwater als waardevol product wordt gezien. De gemeente streeft ernaar dat regenwater zoveel mogelijk opgevangen wordt waar het valt, hergebruikt wordt (groen, grondwater, toilet) of vertraagd wordt afgevoerd (invulling van de drietrapsstrategie Vasthouden-Bergen-Afvoeren)

Nieuwbouw:
Voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen geldt een waterbergingseis van 70 mm voor het te ontwikkelen gebied. Deze waterberging moet primair een plaats vinden in oppervlaktewater (minimaal 10% van het plangebied). De openbare ruimte en privaat terrein moeten zo zijn ontworpen en ingericht dat de resterende berging hier plaatsvindt en het water zonder schade kan worden vastgehouden, geborgen en afgevoerd. Dit moet worden aangetoond in het ontwerp.

B. Hitte, beperken van de impact
Ambitie:
De hitte impact is in 2050 niet erger dan in 2020; knelpunten van kwetsbare groepen uit de stresstest zijn onderzocht en waar nodig maatregelen getroffen. De negatieve gezondheidsimpact op kwetsbare groepen wordt verkleind; de openbare ruimte, gebouwen, nutsvoorzieningen en vitale functies worden hittebestendiger ingericht.

Nieuwbouw:
Bij nieuwbouwontwikkeling streeft de gemeente naar een zodanige inrichting van het gebied dat de gevoelstemperatuur binnen aanvaardbare normen blijft. Koele verblijfsplekken van minimaal 200 m^2 omvang zijn aanwezig op maximaal 300 meter loopafstand om (de gevolgen van) hitte voor mens en natuur te beperken. Verblijfsplekken worden met minimaal 50% groen en 30% schaduw ingericht (bomen tellen voor beide). Daarbij is het van belang dat rekening wordt gehouden met de bestaande flora en fauna en voor nieuwe beplanting keuzes worden gemaakt voor gebiedseigen flora en fauna.

C. Droogte: vergroten sponswerking;
Ambitie:
Droogte leidt niet tot onomkeerbare schade aan gebouwen, infrastructuur en natuur.

Nieuwbouw:
Een gebied bij een nieuwbouwontwikkeling wordt neerslag bergend en afvoer vertragend ingericht. Zodanig dat bij droogte bomen, groen, (dak)tuinen of andere voorzieningen van water worden voorzien. Daarom wordt het principe van de verdringingsreeks gehanteerd: vasthouden, bergen en afvoeren.
Maatregelen die schade door bodemdaling tegengaan en die kostenefficiënt zijn over de levensduur van 30 jaar worden in het ontwerp opgenomen, zoals langdurige voorbelasting om restzetting te beperken.

D. Waterveiligheid: regionaal samenwerken aan gevolgbeperking.
Ambitie:
Om de waterveiligheid blijvend te borgen draagt de gemeente actief bij aan de regionale samenwerking. Het waterschap is leidend bij dijkversterkingen en de Veiligheidsregio bij gevolgbeperking van overstromingen.

Nieuwbouw:

Inpassing van waterkeringen en gevolgbeperking van overstromingen zijn onderdeel van het ontwerpproces van de gebouwen en nieuwe inrichting.

De gemeente heeft er voor gekozen om de uitwerking van klimaatadaptieve eisen met de programmering van reconstructies en herinrichtingen (bestaande bouw) en de SO projecten (nieuwbouw) mee te nemen ("meekoppelkansen benutten").

Rioleringsbeheer

Het *Gemeentelijk Rioleringsplan Aalsmeer 2021-2026 (GRP)* is eind 2020 door de gemeenteraad van Aalsmeer vastgesteld. Het borgt het beheer en onderhoud van het bestaande rioleringsstelsel en gaat in op de zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater, zowel voor bestaande bouw, als ook voor nieuwe ontwikkelingen. Ook beschrijft het de ambities hoe we in de toekomst klimaatbestendig, duurzaam en zorgzaam met de afvoer van afvalwater, het vasthouden, bergen en afvoeren van hemelwater en het reguleren van het grondwater omgaan. Tevens is het GRP de basis voor de hoogte van de jaarlijkse rioolheffing.

Het rioleringsbeheer voor de periode 2021-2026 sluit direct aan op de eisen die gesteld zijn in het Actieplan Klimaatadaptatie. Beheer, onderhoud en nieuw aanleg van riolering en drainage moeten bijdragen aan de eisen uit het Actieplan Klimaatadaptatie.

Achtergronden en nadere technische eisen zijn opgenomen in het *Gemeentelijk Rioleringsplan Aalsmeer 2021-2026.*

<u>Inspelen op herontwikkeling en nieuwbouw</u>
In Aalsmeer vinden in de komende periode verschillende ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Bij herontwikkeling en nieuwbouw bouwen we zoveel mogelijk klimaatadaptief, energieneutraal en aardgasvrij. Tegelijkertijd brengen we vroegtijdig in beeld wat uitbreiding betekent voor ons stedelijk watersysteem en de bestaande structuur van het riool.
We streven naar meer waterveiligheid door het versterken van de sponsfunctie van (nieuw én oud) stedelijk gebied en optimale grondwaterniveaus.

De ruimtelijke ontwikkelingen hebben invloed op de bestaande afvoerstructuur. Kosten voor extra maatregelen aan het bestaande stelsel als gevolg van belasting door stedelijke ontwikkelingen komen in principe voor rekening van ontwikkelaars. De gemeente stelt wanneer nodig een afvoerstructuur op. Hierin houden wij rekening met toekomstige ontwikkelingen, maar ook met het verwachte vervangingsregime en ontwikkelingen op het gebied van afvalwatertransport. Het afvoerstructuurplan kan gebruikt worden als onderlegger om ontwikkelaars op de hoogte te brengen van de gevolgen van uitbreidingen en daar gezamenlijk het gesprek over aan te gaan.

<u>Grondwaterbeheer</u>
Grondwaterbeheer is een wettelijk verplichte taak voor gemeenten en is in Amstelveen primair *functiegericht grondwaterbeheer:* het richt zich op de afstemming van het stedelijk grondwater op de grondgebruiksfuncties in de gemeente voor zover dit technisch mogelijk is en voor zover het andere doelen niet schaadt.
Grondwaterbeheer is een complexe opgave waarvoor de gemeente een separaat *Grondwaterzorgplan Aalsmeer 2021-2026* heeft opgesteld, als bijlage bij het Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2026.
In dit grondwaterzorgplan staan de eisen beschreven die de gebruiksfuncties stellen aan het stedelijk grondwater; en hoe deze eisen invulling gegeven kan worden. Onder meer is beschreven welke maximale en minimale grondwaterstanden voor gebruiksfuncties gelden.

Klimaatadaptatie procesmatig

Klimaatadaptieve eisen richten zich niet alleen op uit te voeren maatregelen, maar ook op de te behalen doelen volgens het Actieplan Klimaatadaptatie 2021-2026.

Reconstructies en herinrichtingen door de gemeente
De gemeente volgt een meerjarenprogrammering waarin reconstructies en herinrichtingen van de openbare ruimte in wijken gepland zijn die onderhoudsbehoeftig zijn en waarin nieuw beleid ingepast moet worden.
Klimaatadaptieve eisen worden in de voorbereiding van projecten meegenomen. Met technisch onderzoek tijdens de ontwerpfase, met name in de schetsontwerpen en voorontwerpen, moet aangetoond worden welke ontwerpen leiden tot het voldoen aan de klimaatadaptieve eisen.

Stedelijke ontwikkelingen (gemeente en ontwikkelende partijen)
In nieuwe stedelijke ontwikkelingen worden gebieden voorbereid op geheel of gedeeltelijk nieuwe inrichtingen en/of nieuwbouw. Nieuwe verkavelingen worden ontworpen in een nieuw vorm te geven openbare en particuliere ruimte.
Klimaatadaptieve eisen worden meegenomen in de voorbereidingstrajecten (visievorming, startnotitie, ontwerptraject met gemeente, architecten, ontwerpers en ontwikkelaars). Met technisch onderzoek moet worden aangetoond in hoeverre de gebiedsontwerpen voldoen aan de klimaatadaptieve eisen.

Particuliere ruimte (bewoners en bedrijven)
De gemeente heeft geen bevoegdheden in de particuliere ruimte, maar heeft deze ruimte wel nodig om klimaatadaptieve doelen te behalen. De gemeente heeft in het beleid gekozen voor een faciliterende rol, waarin stimuleren, aanjagen en ondersteunen kernbegrippen zijn. Voor de particuliere ruimte gelden dezelfde klimaatadaptieve eisen, maar deze kunnen niet afgedwongen worden. De gemeente staat het evenwel vrij om, indien nodig, bindende verordeningen op te stellen ten aanzien van particulier waterbeheer. Op dit moment zijn alleen regels gesteld voor hemelwaterverwerking door particulieren, die opgenomen zijn in de aansluitverordening.

4. Onderzoeken met betrekking tot de uitvoerbaarheid

Om de gewenste woningbouwontwikkeling planologisch-juridisch mogelijk te kunnen maken dient in het ruimtelijke plan de uitvoerbaarheid te worden aangetoond. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke onderzoeken dit minimaal betreft.

4.1 Milieueffectrapportage

Voor het plangebied dient met oog op de beoogde ontwikkeling van ca. 300 woningen en een supermarkt een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaats te vinden. Het opstellen van een aanmeldnotitie zal de eerste stap in de procedure zijn voor het uitvoeren van een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling.

4.2 Milieuzonering bedrijven

Ten behoeve van het opstellen van een bestemmingsplan dient onderzocht te worden in hoeverre er richtafstanden aangehouden dienen te worden ten opzichte van bedrijven.

Daarbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de bestaande bedrijven niet in hun bedrijfsvoering beperkt worden. Relevant voor het op te stellen bestemmingsplan is onderzoek naar de aan te houden afstand ten opzichte van het glastuinbouw aan de westzijde van het plangebied.

4.3 Geluid

Omdat een deel van de woningbouw in het plan Hoofdweg Zuid binnen de geluidzone van de Hoofdweg is geprojecteerd, zal een akoestisch onderzoek wegverkeer moeten worden uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is om de geluidsbelasting op de geplande woningen te bepalen. De toetsing van de berekende waarden vindt plaats aan de eisen van de Wet geluidhinder en aan het gemeentelijke geluidbeleid, zoals vastgesteld in de Deelnota Hogere Waarden.

4.4 Luchtkwaliteit

De voorgenomen ontwikkeling dient ingevolge de 'Regeling wel/niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) te worden getoetst aan deze regeling. Als NIBM-categorie is aangewezen een woningbouwontwikkeling van maximaal 1500 woningen met twee ontsluitingswegen. Het onderhavige project valt hier onder.

4.5 Archeologie

In opdracht van initiatiefnemers is door Transect verkennend onderzoek uitgevoerd in de vorm van een archeologisch bureauonderzoek. De conclusie van dit onderzoek is dat het plangebied een middelhoge verwachtingswaarde heeft waardoor wordt geadviseerd nader onderzoek te doen in de vorm van een booronderzoek. In opdracht van initiatiefnemers heeft Transect in augustus 2019 dit booronderzoek uitgevoerd. Conclusie van dit onderzoek is dat op grond van de onderzoeksresultaten de kans klein is dat bij uitvoering van de voorgenomen woningbouwplannen archeologische waarden zullen worden verstoord. Op basis hiervan wordt voor het plangebied in het kader van de voorgenomen bodemingrepen *geen* vervolgstap uit het proces van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) noodzakelijk geacht.

4.6 Flora en fauna

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000 gebied of het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De nabijgelegen Westeinderplassen behoren tot het Natuurnetwerk Nederland. De dichtstbijzijnde Natura 2000 gebieden zijn Botshol en de Nieuwkoopse Plassen en de Haeck, deze liggen op meer dan 10 km van het plangebied Hoofdweg Zuid.

Binnen het plangebied bevinden zich geen waardevolle / behoudenswaardige groenelementen. In het kader van het bestemmingsplan zal ecologisch onderzoek worden verricht. Er zal worden onderzocht of en op welke wijze het project gelet op de natuurwetgeving kan worden uitgevoerd. Dit onderzoeksrapport zal ook worden gebruikt bij de vergunningverlening ten behoeve van de sloop binnen het plangebied.

Daarnaast zal ook specifiek onderzoek verricht moeten worden dan de effecten van de beoogde ontwikkeling in relatie tot het aspect stikstof.

4.7 Bodem

In het kader van de voorgestane ontwikkeling moet een verkennend onderzoek (NEN 5740) aantonen dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde (gewijzigde) gebruik. Eerdere onderzoeken, waarvan de resultaten inmiddels zijn gedateerd, hebben

aangetoond dat in het plangebied, geen ernstige bodem- of grondwaterverontreiniging voorkomt.
Voor het grootste gedeelte van het plangebied is reeds een verkennend bodemonderzoek verricht. Hieruit blijkt dat er rekening moet worden gehouden met een beperkte, lokale sanering. De kosten van deze sanering zijn voor rekening van de eigenaren. Na sanering van de geconstateerde verontreinigingen, is het plangebied geschikt voor de voorgestane nieuwe functie.

4.8 Externe veiligheid

Het plangebied is niet binnen de invloedsgebieden van hogedruk aardgasleiding, LPG-tankstation, Bevi-bedrijf of route gevaarlijke stoffen gelegen. Nader onderzoek naar het groepsrisico of plaatsgebonden risico is in dat kader niet nodig.
Wel ligt het plangebied binnen de LIB5 zone. Vanwege dit Luchthavenindelingbesluit Schiphol dient bij nieuwe ontwikkelingen in dit gebied te worden gemotiveerd op welke wijze rekening is gehouden met de mogelijkheid van een vliegtuigongevallen.

Voor wat betreft zogenaamde 'niet gesprongen explosieven' (NGE) blijkt dat het plangebied op de NGE Risicokaart Aalsmeer voor een (beperkt) deel de aanduiding "loopgraven" is opgenomen. Omdat de betreffende gronden na de 2e Wereldoorlog zijn bewerkt c.q. geroerd, zal worden bezien of voor deze locatie nog een projectgebonden risicoanalyse moet worden uitgevoerd.

4.9 Water

Het plangebied ligt in het beheergebied van AGV/Waternet.
Wanneer er in de toekomstige situatie sprake is van een groter aandeel verharding dan in de huidige situatie dan dient conform de regels van het waterschap van het oppervlakte aan extra verharding minimaal 10% als oppervlaktewater te worden gecompenseerd. Het precieze percentage wordt bepaald door AGV/Waternet. De locatie en bouwvormen lenen er zich ook voor om in het gebied en in de bebouwing maatregelen te nemen waardoor de opvang van hemelwater vertraagd kan worden en dit water in het gebied vastgehouden kan worden. Door dit soort maatregelen kan ook worden voldaan aan de doelstellingen van de gemeente om klimaatadaptief te bouwen. Hierbij wordt het hemelwater in het gebied opgevangen, geïnfiltreerd of afgevoerd naar het oppervlaktewater en niet alleen via het riool het gebied uitgeleid.

4.10 Energie en duurzaamheid

Bij de ontwikkeling van woningbouwprojecten wordt in gezamenlijkheid (stedenbouwkundigen, architect, installateur en ontwikkelaar) gezocht naar effectieve en efficiënte invulling van de energievraag van het project en de mogelijkheden tot duurzame opwek van energie. De netbeheerder wordt hierbij in een vroeg stadium betrokken. Collectieve warmte-oplossingen hebben de voorkeur boven individuele warmte-oplossingen omdat deze de piekvraag beperken en daarmee het elektriciteitsnet minder belasten. Nieuwbouw wordt waar mogelijk als startmotor ingezet om bestaande bouw verder te helpen in de warmtetransitie en zal minimaal de transitie voor de bestaande bouw niet bemoeilijken. Verder geven de nutsbedrijven aan wellicht een beperkte aansluitcapaciteit binnen het plangebied te kunnen leveren vanwege de sterke groei van de vraag naar electrische energie.

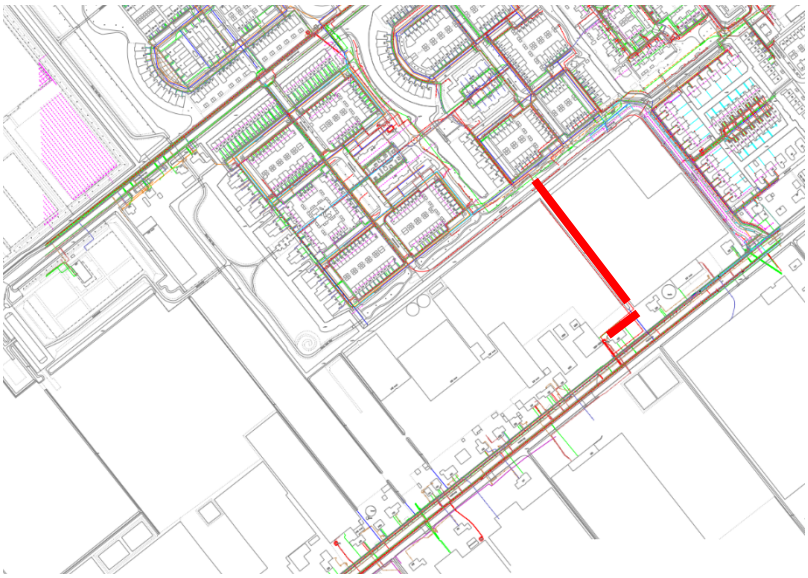
4.11 Klimaatadaptatie en riolering

Om aan de in het beleid vastgelegde normen te voldoen is kwantitatief onderzoek nodig naar de robuustheid van *het gebied* om met name aan nieuwe wateroverlastnormen en

hittestressnormen te voldoen. Daarvoor kan een "Tygron" onderzoek worden ingezet. Ontwikkelaars dienen in beginsel aan te tonen dat het gebied na inrichting hieraan kan voldoen.
Bij de uitwerking in het onderzoek van water- en klimaatadaptieve maatregelen is de drietrapsstrategie "vasthouden-bergen-afvoeren" de leidraad.
Tevens zal een riolering moeten worden ontworpen, gebaseerd op de uitgangspunten van volledig gescheiden hemelwater- en afvalwaterrioolstelsels. Hierbij moet het waterschap worden betrokken in verband met de effecten op het open water (waterkwaliteit en waterpeilstijgingen door hevige regenval).

4.12 Kabels en leidingen

Uit het onderzoek blijkt dat er binnen het plangebied een middenspanningsleiding loopt. De ligging van de leiding is aangegeven op onderstaande afbeelding. Bij de uitwerking van de plannen zal rekening worden gehouden met de ligging van deze leiding.



Afbeelding: ligging middenspanningsleiding in plangebied

4.13 Rekenschap geven van vliegtuiggeluid

Sinds 2010 wordt volgens een nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS) gevlogen: het zogenaamde strikt geluid preferentiële vliegen. Dit stelsel is overeengekomen in het zogenaamde Aldersakkoord en ging, onder meer, gepaard met de afspraak dat het vliegverkeer niet verder mocht groeien dan 500.000 vliegbewegingen per jaar.
Dit NNHS en het maximum aantal vluchten wordt momenteel verankerd in een nieuw Luchthavenverkeerbesluit. Ten behoeve van de geluidberekeningen in de milieueffectrapportage wordt het Nederlands rekenvoorschrift geactualiseerd op basis van het in Europees verband ontwikkelde rekenmodel Doc29. Op basis van de uitkomsten van deze geluidberekeningen en de besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling van

Schiphol moeten ook de contouren in het Luchthavenindelingbesluit nog worden geactualiseerd.

De ligging van een woningbouwlocatie ten opzichte van de geluidcontouren in het Luchthavenindelingbesluit geeft daarom bij benadering aan hoe de specifieke akoestische situatie op een bepaalde locatie is.

Specifieke situatie van Kudelstaart

Vergeleken met andere delen van Aalsmeer ligt Kudelstaart verder af van de luchthaven, zodat de geluidbelasting hier relatief lager is dan elders in de gemeente. Kudelstaart ligt echter ingeklemd tussen de aanvliegroutes van de Aalsmeerbaan, de Zwanenburgbaan (Zuid) en de Kaagbaan. De cumulatie van geluid vergt daarom in het bijzonder de aandacht. De kans is immers groot dat er op enig moment altijd wel één van de banen in gebruik is, zodat de aanwezigheid van vliegtuiggeluid een constante factor is. Daarom is het ook van belang inzicht te hebben in het baangebruik.

De Aalsmeerbaan wordt hoofdzakelijk als tweede start- of landingsbaan gebruikt in combinatie met de Kaagbaan voor starts en landingen naar het zuiden. Het hangt van de weersomstandigheden af of de Aalsmeerbaan als start of landingsbaan wordt gebruikt. Voor de Aalsmeerbaan geldt een nachtregime. Dit betekent dat de baan tussen 23.00 uur en 07.00 uur niet mag worden ingezet.

Ook de Zwanenburgbaan is een niet-preferente baan en wordt hoofdzakelijk ingezet als tweede start- of landingsbaan in combinatie met de Polderbaan voor starts naar of landingen vanuit het noorden. Voor de geluidbelasting in Kudelstaart is echter van belang dat de Zwanenburgbaan ook als tweede start- of landingsbaan wordt gebruikt voor starts naar en landingen vanuit het zuiden, bijvoorbeeld bij een krachtige zuidelijke wind, zuidoostelijke wind, bij mist of na zonsondergang. Dit gebruik van de Zwanenburgbaan is van invloed op het akoestisch klimaat in Kudelstaart.

De Kaagbaan is een zogenaamde preferente baan. De Kaagbaan wordt ingezet voor starts naar of landingen vanuit het zuidwesten. De Kaagbaan wordt ook ’s nachts bij voorkeur ingezet. Daar komt bij dat sinds 1 januari 2017 wordt geëxperimenteerd met een vaste bochtstraal voor het startend verkeer richting het oosten vanaf de Kaagbaan. Het experiment is om Leimuiden te ontlasten, maar heeft effecten voor de geluidbelasting in Kudelstaart. Het gevolg van het experiment is dat de bocht meer aan de binnenkant wordt gevlogen en vliegtuigen gemiddeld 100 meter dichter en 86 meter lager langs Kudelstaart vliegen.

In het westelijk deel van Kudelstaart dragen starts van de Kaagbaan en daarna van de Zwanenburgbaan relatief het meest bij aan de geluidbelasting. In het oostelijke deel is vooral het landend verkeer van de Aalsmeerbaan samen met het startend verkeer van de Aalsmeerbaan bepalend voor de geluidbelasting. In de gebruiksjaren 2018 en 2019 bleef de gerealiseerde geluidsbelasting min of meer gelijk aan de geprognosticeerde geluidsbelasting.

De geluidbelasting van vliegverkeer op Hoofdweg Zuid

De woningbouwlocatie Hoofdweg Zuid kent een jaargemiddelde berekende geluidbelasting overdag tussen de 48 dB (A) Lden en de 58 dB (A) Lden. Voor de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur ’s nachts geldt een berekende jaargemiddelde geluidbelasting van lager dan 50 dB (A) Lnight.

Op de locatie Hoofdweg Zuid hebben vooral starts van de Kaagbaan, landingen van de Zwanenburgbaan en starts van de Zwanenburgbaan impact. Het startend verkeer van de Zwanenburgbaan levert naar verhouding de grootste bijdrage aan de geluidbelasting. Door

de groei van het aantal vluchten worden ook de secundaire banen, zoals de Zwanenburgbaan, vaker ingezet.

Toekomstige ontwikkelingen en belangenafweging invloed luchtverkeersgeluid
In 2019 is het maximum van 500.000 vluchten nagenoeg bereikt zoals eerder in het Aldersakkoord overeengekomen, en dit wordt in 2021 verankerd in het Luchtverkeerbesluit (LVB-1). Dat betekent dat binnen de afspraken van het huidige Aldersakkoord geen verdere groei meer mogelijk is. In het LVB wordt naast het maximum aantal vluchten ook het preferent baangebruik vastgelegd. De primaire banen Polderbaan en Kaagbaan worden zoveel mogelijk gebruikt voor het afhandelen van het vliegverkeer, maar als het aanbod vliegverkeer groter is dan de capaciteit van de banen, dan worden de secundaire Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan ingezet.
De MER behorend bij het LVB-1 laat zien dat ten opzichte van de situatie in 2015 een toename van het vliegverkeer ook leidt tot een toename van gebruik van deze banen. Schiphol zet daar zelf tegenover het stiller worden van de vloot en het inzetten van glijvluchten. Hierdoor is er minder vermogen van de vliegtuigmotoren nodig en wordt er als gevolg daarvan ook minder geluid geproduceerd.

Op basis van de in 2020 door het kabinet vastgestelde Luchtvaartnota is er voor de luchthaven Schiphol perspectief voor verdere groei geboden. Deze groei van het aantal vluchten moet wel verdiend worden door minder hinder voor de omgeving. Wat dit precies inhoudt moet nog verder uitgewerkt worden. Standpunt van de Bestuurlijke Regie Schiphol is in ieder geval dat iedereen in de Schipholregio er in meer of mindere mate op vooruit moet gaan en dat hinderverschuiving geen hinderbeperking is.

De (berekende) geluidsbelasting in Kudelstaart, locatie Hoofdweg Zuid, ligt nog altijd onder de grens van 58 dB(A) Lden waarboven het Rijk het nodig acht beperkingen aan de mogelijkheid van nieuwe woningbouwontwikkelingen op te leggen. Wat betreft de geluidsbelasting in de nacht speelt een rol dat het aantal nachtvluchten wordt gereduceerd. Vanuit de luchtzijdige belangen is de voorgenomen ontwikkeling uitvoerbaar.

Wel is het van groot belang dat toekomstige bewoners zorgvuldig en objectief worden geïnformeerd over de geluidbelasting en de mogelijkheid dat zij hiervan hinder ondervinden. In de anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar worden afspraken gemaakt over de informatievoorziening. Daarnaast wordt de ontwikkelaar gevraagd bij de uitwerking van het woningbouwplan rekening te houden met het vliegtuiggeluid en maatregelen te nemen om de hinder van het vliegtuiggeluid te beperken, bijvoorbeeld door het voorzien in geluidluwe plekken in de woning. Hiermee dient bij het ontwerp van de woningen rekening te worden gehouden.

Wat landzijdige belangen betreft kan deze locatie een significante bijdrage leveren aan de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte van Kudelstaart en Aalsmeer. Andere invullingen van het gebied liggen niet voor de hand en zijn vanuit het beleid van rijk, provincie en gemeente eveneens minder gewenst. Door invulling van de locatie met hoogwaardige woningbouw kan bovendien een belangrijke positieve impuls worden gegeven aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving in Kudelstaart. Met de ontwikkeling van woningen en groen, grenzend aan het landelijk gebied, kan een belangrijke verbetering worden bewerkstelligd van de ruimtelijke kwaliteit in dit deel van Kudelstaart. De supermarkt levert een bijdrage aan het voorzieningenniveau binnen Kudelstaart.

4.14 Spuitzone

Aan de westzijde grenst het plangebied aan een bestaand kassencomplex. Hier dient onderzocht te worden in hoeverre de spuitzone bestrijdingsmiddelen van invloed is op de afstand van de kas tot de achtergevel van de toekomstige woningbouw.

5. Projectdefinitie / Uitgangspunten

In de Projectdefinitie worden de algemene beleidsuitgangspunten vertaald naar en aangevuld met de locatie-specifieke randvoorwaarden vanuit de gemeente en overige overheden.

Het doel van de ontwikkeling betreft de realisatie van een duurzame woningbouwlocatie inclusief supermarkt in Kudelstaart, waarbij rekening wordt gehouden met omgevingsfactoren zoals de omliggende woonbebouwing en luchthaven Schiphol.

De plancapaciteit van de woningbouwlocatie bedraagt ca. 300 woningen en een supermarkt. De rol van de gemeente is faciliterend van aard. Dit betekent dat de gemeente de kaders (o.a. in de vorm van een bestemmingsplan) voor de ontwikkeling vaststelt maar derden, i.c. de ontwikkelaars, verantwoordelijk zijn voor de realisatie. Hiermee is de gemeentelijke investering beperkt inclusief de bijbehorende risico's.

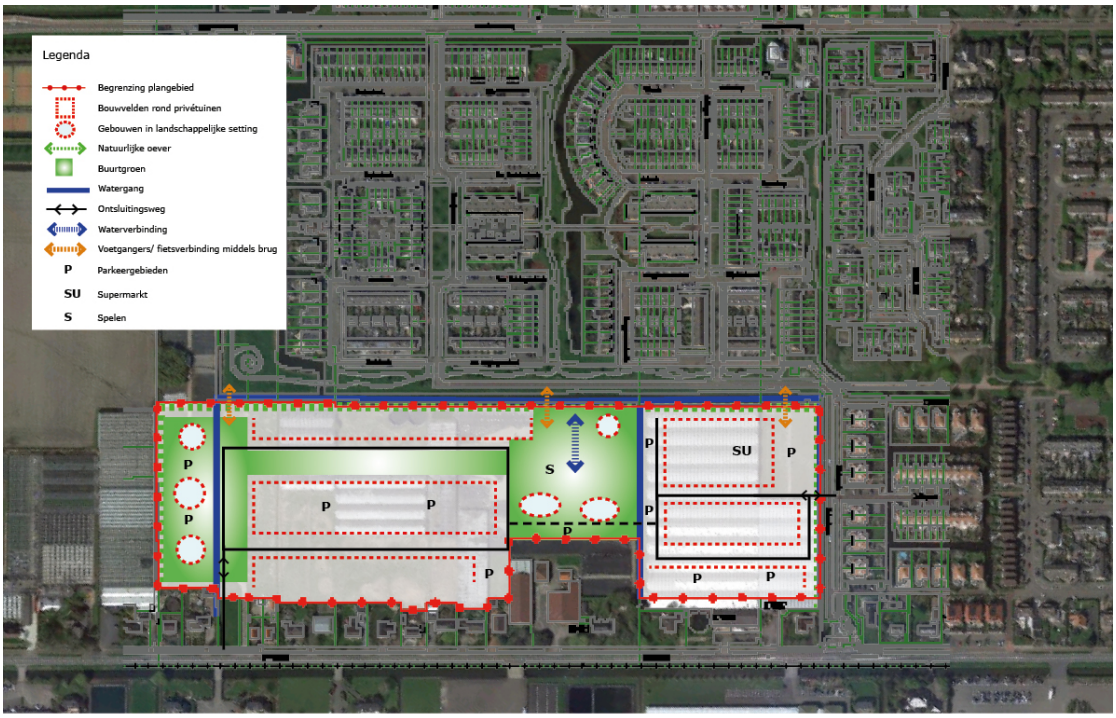
5.1 Randvoorwaarden

Randvoorwaarden nabijheid luchthaven Schiphol

Gezien de ligging van de planlocatie binnen de 20 Ke-zone is het van belang in de ontwerpfase aandacht te besteden aan de mogelijkheid van geluidhinder vanwege het vliegverkeer en de akoestische situatie De initiatiefnemer dient in het stedenbouwkundig plan, bij de inrichting van de openbare ruimte en bij het ontwerp van de woningen en de keuze van materialen de geluidbelasting van vliegverkeer in ogenschouw te nemen en maatregelen te treffen om hinder zoveel mogelijk te beperken. Tevens dient initiatiefnemer zorg te dragen voor een deugdelijke en objectieve informatievoorziening van toekomstige bewoners over de situatie met betrekking tot het vliegverkeerslawaai.

Randvoorwaarden Stedenbouw

De stedenbouwkundige kaders/ uitgangspunten voor het project en plangebied zijn mede vastgelegd in onderstaande ruimtelijke randvoorwaardenkaart. Deze kaart is weergegeven op onderstaande afbeelding 5.



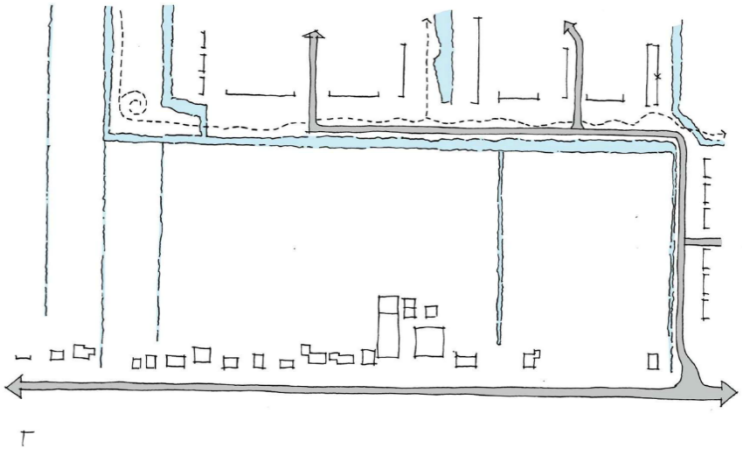
Hoofdweg Zuid - Ruimtelijke randvoorwaardenkaart
Gemeente Aalsmeer
15 oktober 2021

Afbeelding 5. Ruimtelijke Randvoorwaardenkaart

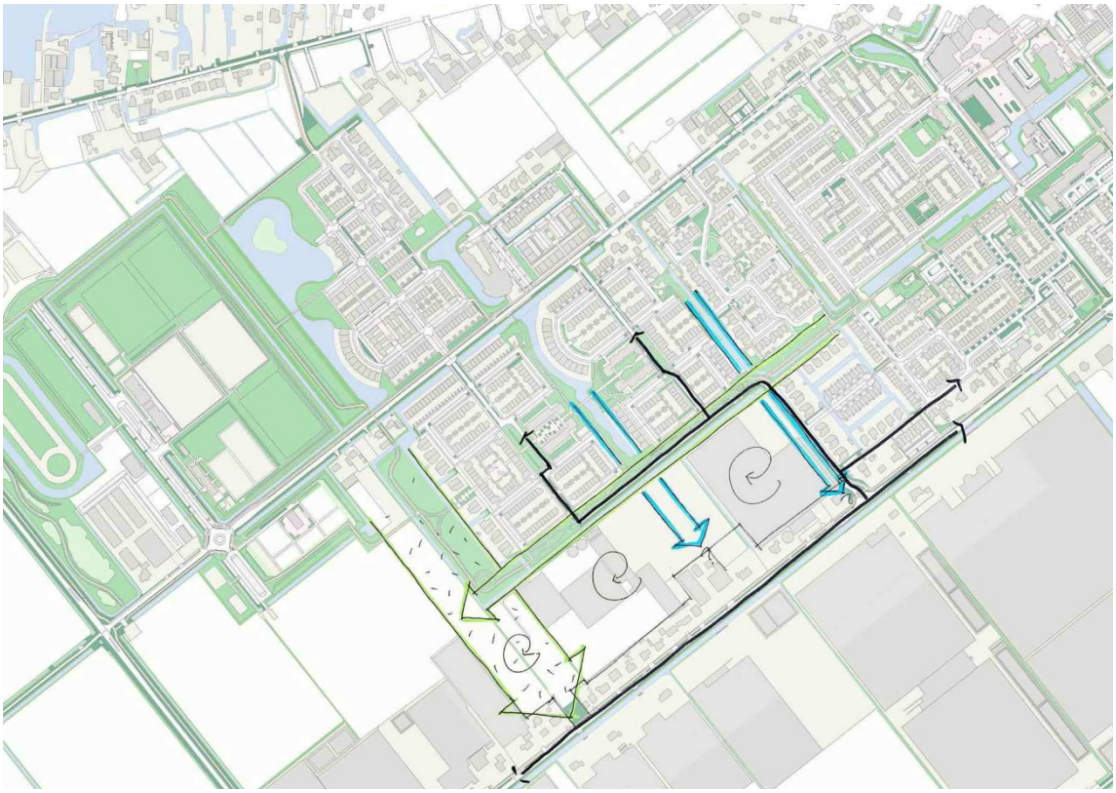
Aan de hand van de kenmerken van de locatie zijn de volgende aanvullende stedenbouwkundige randvoorwaarden / uitgangspunten vastgesteld:

1. Bestaande groen-blauwe structuren versterken

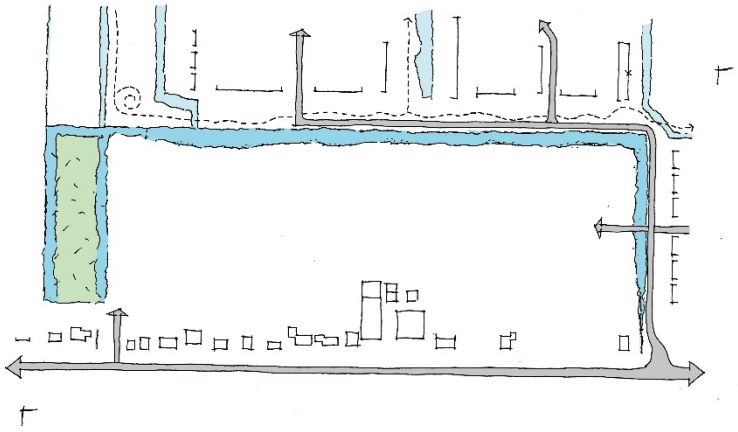
- De bestaande watergangen langs de Schoutweg en Romijnstraat worden verbreed en voorzien van brede groene bermen;
- De watergangen lang het Corry Vonkpad en Van Heijningenstraat worden in het plangebied doorgetrokken;
- Geen doorgaande autoverbinding tussen het Westelijk en Oostelijk plandeel zodat de doorgaande verbindingen door het centrale groengebied gericht zijn op langzaam verkeer en er tenminste een verbinding geschikt is voor hulpdiensten.



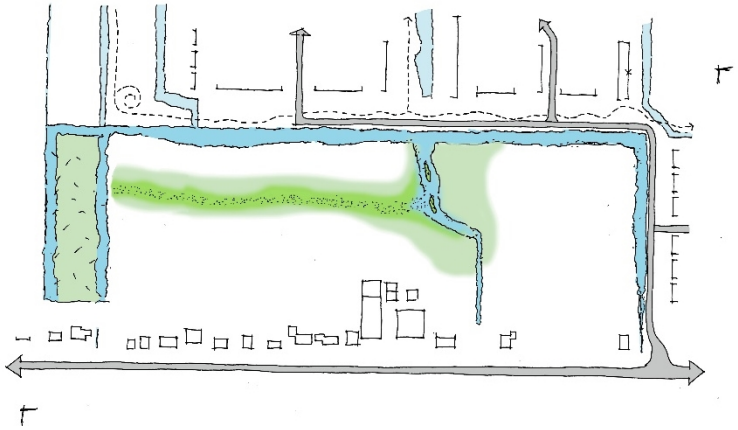
Bestaande situatie



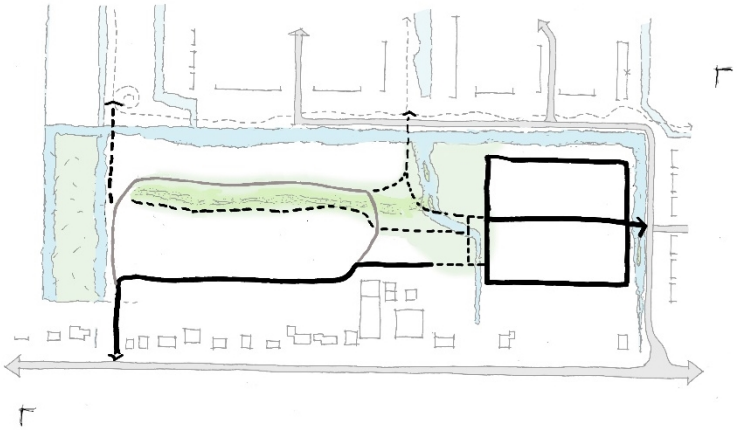
Relatie omliggend landschap en gebieden



Principe Hoofdontsluitingen



Principe Groenstructuur



Principe Verkeersontsluitingen

2. Hart van het plangebied

Het bestaande groen met zijn watergang tussen Stuurboordstraat en Romeijnstraat wordt in het plangebied doorgetrokken en als groenvoorziening ingericht als het hart van het plangebied.

- In het hart van het plangebied zijn bijzondere woningen of complexen (hoogbouw, maximaal 5 lagen) aan het park/water aanwezig;
- Parkeren zo veel mogelijk scheiden van de groenvoorziening;
- Speelplek en trapveld krijgen een plek in de groenvoorziening.
- Geen doorgaande autoverkeersweg door het centrale groengebied;

3. Verkeer en parkeren
   - (Hoofdweg, Schoutweg en Romeijnstraat (ook langzaam verkeer) worden aangesloten op het plangebied. Het Corry Vonkpad wordt doorgetrokken voor uitsluitend langzaam verkeer aan de Noordzijde. Binnen het plangebied krijgt het verlengde van het Corry Vonkpad een ontsluiting voor autoverkeer rechtstreeks op de Hoofdweg.
   - Geen doorgaande autoverbinding tussen het Westelijk en Oostelijk plandeel zodat de doorgaande verbindingen door het centrale groengebied gericht zijn op langzaam verkeer en er tenminste een verbinding geschikt is voor hulpdiensten.
   - Inpassing van bomen in de openbare ruimte is van belang om de stenige parkeerstraten minder hittestressgevoelig te maken.

4. Overige stedenbouwkundige punten
   - Frontvormige bebouwing tegenover Hoofdweg ;
   - Groene overgang tussen Romeijnstraat en het nieuwe woongebied;
   - Verbindingsroute tussen park richting buitengebied (Corry Vonk pad en richting Groene Hart)

Algemeen

Het is van belang om bij de invulling van het plangebied de karakteristieke (landschappelijke) kenmerken van de omgeving te respecteren, teneinde de identiteit van het gebied te bewaren.

Verder is het van belang de kleinschalige bebouwingstructuur met traditionele uitstraling langs de Hoofdweg te behouden/versterken.

De woningtypologie in Hoofdweg Zuid zal voor een groot deel uit grondgebonden woningen bestaan. Gestapelde bebouwing mag alleen gepositioneerd worden op plekken die hiervoor stedenbouwkundig aanleiding geven, zoals het hart van het plangebied, de overgang richting het Corry Vonkpad en ter plaatse van de supermarkt.

Specifiek

Voor woningen die met zowel de voorgevel als de zijgevel grenzen aan openbaar gebied, zijn bijzondere hoekoplossingen gewenst.

Voor de erfscheidingen vanaf de openbare weg bij alle woningtypes geldt dat bijzondere eisen worden gesteld. Dit betreft dus ook achtertuinen, zijtuinen en voortuinen voor zover zichtbaar vanaf de openbare weg. Integraal vormgegeven erfscheidingen vormen hierbij het uitgangspunt.

Voor het plangebied zal een afzonderlijk beeldkwaliteitsplan worden opgesteld en vastgesteld worden als onderdeel van het bestemmingsplan.

Randvoorwaarden Volkshuisvesting

Op 12 december 2019 heeft de gemeenteraad de Woonagenda Aalsmeer 2020 vastgesteld. De Woonagenda 2020 formuleert (op hoofdlijnen) de volgende 3 opgaven:

- Een passende woningvoorraad: meer gericht op 1- en 2-persoonshuishoudens;
- Toekomstbestendige woningen: aardgasloos en zoveel mogelijk energieneutraal;
- Leefbare buurten: gericht op zowel fysieke (woonmilieu, klimaatadaptatie, wonen en vliegen) als sociale (voorkomen van segregatie) aspecten.

Doel van deze woonagenda is om zorg te dragen dat er voor specifieke doelgroepen woningen beschikbaar komen en blijven. Daarbij is voor nieuwe woningbouwplannen zoals onderhavige het volgende bepaald:

- 25% van de woningen binnen nieuwbouwprojecten groter dan 50 woningen moet behoren tot het sociale segment. Binnen het sociale segment moet worden gezocht naar een mix van woningen tot de aftoppingsgrens voor de huurtoeslag en de sociale huurgrens;
- Minimaal 30% van de woningen wordt gerealiseerd in het middel dure segment. Hierbij wordt gezocht naar een mix van huur en koopwoningen;

Figuur 5 *Prijssegmenten woningbouw ((prijspeil 2019)*

	Sociaal/goedkoop	Middelduur	Duur
Huur	< € 720 p/m	€ 720 - € 900 p/m	> € 900 p/m
Koop	< € 200.000	€ 200.000 - € 363.000*	> € 363.000

** De categorie middelduur wordt opgesplitst in 2 subcategorieën: "middelduur laag" van € 200.000 tot € 290.000 en "middelduur hoog" van € 290.000 tot € 363.000.*

- Vrije sector huurwoningen worden in overleg met de corporatie met voorrang toegewezen aan huurders die een sociale huurwoning achterlaten;
- Toevoegen van kleinere wooneenheden specifiek voor jongeren en starters in het sociale segment, zowel als onderdeel van de ontwikkeling van grote projectlocaties als in separate ontwikkelingen;
- Het aantal woningen dat geschikt is voor 1- en 2persoons huishoudens dient te worden vergroot;
- Vasthouden aan de doelgroepenverordening Aalsmeer, waarin onder meer is bepaald dat de maximale huurprijs voor middel dure huurwoningen €900,- per maand bedraagt (prijspeil 2019) en deze huurwoningen minimaal 20 jaar in stand moeten worden gehouden;

Op basis van de omvang van het plangebied wordt een plancapaciteit van circa 300 woningen verondersteld. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat op basis van deze Woonagenda en de verdeling van de doelgroepen met daarbij behorende VON-prijzen voorliggende ontwikkeling haalbaar lijkt

Randvoorwaarden Verkeer, Parkeren en Mobiliteit

Algemeen

- Het plangebied dient tenminste twee ontsluitingen te hebben voor autoverkeer, te weten een ontsluiting op de Schoutweg ten oosten van het plangebied, en een ontsluiting op de Hoofdweg ten zuiden van het plangebied. Er dient een langzaam verkeerverbinding te komen ten noorden van het plangebied, als verbinding met de Romeijnstraat. Het Corry Vonkpad dient als langzaam verkeerverbinding te worden doorgetrokken en worden aangesloten op het plangebied, zodat een verbinding ontstaat richting de sportvelden.
- Geen doorgaande autoverbinding tussen het Westelijk en Oostelijk plandeel zodat de doorgaande verbindingen door het centrale groengebied gericht zijn op langzaam verkeer en er tenminste een verbinding geschikt is voor hulpdiensten.

De Hoofdweg is een gebiedsontsluitingsweg en valt daarbinnen onder een wijkontsluitingsweg met fietspad, waarbij een snelheidsregime van 50 km/uur geldt en een capaciteit van maximaal 15.000 mvt/etm, conform de gestelde richtlijnen van Duurzaam Veilig. De nieuwe woonbuurt zal, zo blijkt uit het onderzoek van Goudappel Coffeng, een beperkt verhoogde verkeersdruk op de Hoofdweg veroorzaken. De verwachte verkeersintensiteiten passen ruim binnen de maximale capaciteit op de Hoofdweg. Het verkeer van en naar Kudelstaart maakt voornamelijk een noord-zuid beweging, waarbij het grootste deel van het verkeer verder wordt afgewikkeld via de kruising Hoofdweg-N231. Het planeffect heeft een beperkte bijdrage op de verminderde kwaliteit van de afwikkeling van de kruispunten op de N231, die al ontstaan bij een autonome situatie.

Net als de Hoofdweg, betreft de Schoutweg een gebiedsontsluitingsweg en valt daarbinnen onder een wijkontsluitingsweg met fietspad. Er geldt een snelheidsregime van 50 km/uur. Doordat er mag worden geparkeerd op de rijbaan wordt gerekend met een maximum capaciteit van 4000 mvt/etm. Om tegemoet te komen aan een supermarkt in het plangebied dient de Schoutweg, tussen de Hoofdweg en de aansluiting met het plangebied te worden heringericht. Aanvullend verkeersonderzoek geeft aan dat de Schoutweg moet worden verbreed van 5,5m1 naar 6,5m1 in combinatie met het instellen van een parkeerverbod. Het verlies van de parkeermogelijkheden op de Schoutweg voor de aanliggende woningen aan het Zuiderpark kunnen worden gecompenseerd door de aanleg van circa 7 parkeerplaatsen langs de ventweg Zuiderpark. Daarnaast dient de kruising van het plangebied met de Schoutweg en het Zuiderpark verkeersveilig worden ingericht, waarbij aandacht is voor het passeren van vrachtwagens en langzaam verkeer. Om sluipverkeer naar de omliggende wijken en richting de Bilderdammerweg te voorkomen wordt geadviseerd om de rijbaanbreedte vanaf het plangebied richting Calslagen Bancken en het parkeren op de rijbaan hier te behouden. De uitwerking van de inrichting van de Schoutweg dient nog technisch onderzocht te worden en voor de aanleg van ca. 7 parkeerplaatsen langs het Zuiderpark is overleg met aanwonenden gewenst.

In het plangebied dient voldoende aandacht te zijn voor alle modaliteiten. Dit betekent dat er wordt gekeken naar de aansluiting van belangrijke voorzieningen voor fietsers en voetgangers, ook naar het openbaar vervoer toe.

Erftoegangswegen

De wegen in het plangebied vallen allen in de categorie erftoegangswegen (30 km/h zone) en dienen conform Duurzaam Veilig ingericht te worden. Kruisingen tussen erftoegangswegen zijn gelijkwaardig en in beginsel worden geen éénrichtingswegen toegepast. De erftoegangswegen worden in open verharding uitgevoerd waarbij bochtstralen geschikt moeten zijn voor vuilniswagens en brandweerauto's.

Daar waar het plangebied wordt ontsloten op de bestaande wegenstructuur, te weten de Hoofdweg en de Schoutweg, dient een verhoogde inritconstructie te komen conform de CROW richtlijnen om de overgang van het plangebied (30 km/uur regime) naar de gebiedsontsluitingwegen (50 km/uur) verkeersveilig en eenduidig in te richten.

De fietsverbindingen in de wijk, dienen toegankelijk te zijn voor nood- en hulpdiensten.

Parkeren
Het uitgangspunt is dat parkeren binnen het plangebied wordt opgelost, waar mogelijk op eigen terrein. Zoals in hoofdstuk 3 van de startnotitie opgenomen, gelden de specifieke parkeernormen inclusief uitgangspunten, toepassingsregels en juridisch kader die zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016. Op het moment van vergunningverlening geldt de op dat moment geldende parkeernota.

Daarnaast zal duurzame mobiliteit door de ontwikkelaar moeten worden meegenomen in de planvorming. Laadpalen worden, daar waar mogelijk, bij woningen op eigen terrein gesitueerd. Er wordt tijdig in kaart gebracht wat de beoogde vraag zal zijn, om zo tijdig voldoende capaciteit op het net te kunnen waarborgen.

Voetpaden/trottoirs
Trottoirs zijn minimaal 1,80 m^1 breed maar bij voorkeur 2,50 m^1 of breder (exclusief opsluitingen). Bij puntversmallingen geldt een minimum van 1,20 m^1.

(Brom) fietspaden
Fietsroutes dienen herkenbaar, direct, sociaal veilig en comfortabel te zijn en langs voorzieningen te lopen. Nieuwe eenrichtingsfietspaden zijn bij voorkeur minimaal 2,25 m^1 breed (exclusief opsluitingen). Tweerichtingsfietspaden zijn bij voorkeur 4,00 m^1 breed. Fietspaden worden uitgevoerd in rood asfalt.

Randvoorwaarden groen, water en openbare ruimte

Overeenkomstig de Groenvisie van Aalsmeer moet het groen in het plan de hoofdgroenstructuur respecteren en waar mogelijk versterken. In het plan kan dat worden ingevuld door het structureel groen met een ecologische waarde en een landschappelijk karakter langs de westrand van Kudelstaart zoveel als mogelijk door te zetten tot aan de Hoofdweg. Bij de aansluiting op de Hoofdweg ontstaat een nieuwe entree van de bebouwde kom waarvan een versterking van het groene karakter wordt aanbevolen.
De groenstructuur binnen het plan moet op een goede manier aansluiten op de groenstructuur van de bestaande wijk die aan het plangebied grenst.
Het aan te leggen groen in het plangebied moet een gevarieerd beeld bieden met een goede belevingswaarde. Aalsmeer wil een kleurig en bloemrijk beeld van het groen op beeldbepalende plekken, en een gedifferentieerd beheer.

Het groen in het plan moet de bewoners recreatieve voorzieningen bieden in de vorm van wandelpaden, speelplekken voor kleine en grotere kinderen en ontmoetingsplekken. Speelplekken voor kleinere kinderen liggen iet verder dan 300 meter uit elkaar, en speelplekken voor grotere kinderen als trapveldjes en verharde speelveldjes liggen niet

verder dan 600 meter uit elkaar. Bij de situering van speelplekken moet rekening gehouden worden met mogelijke barrières als verkeerswegen en waterpartijen. Er moet gelet worden op veilige routes naar speelvoorzieningen.

Ter voorkoming van te grote opwarming moet gezorgd worden voor voldoende bomen in de woonstraten en voldoende schaduwplekken. Wateroverlast door hevige regenval moet worden voorkomen door in het plan voorzieningen op te nemen voor tijdelijke wateropslag. Voor het aanleggen van beplantingen en het planten van bomen moeten de technische richtlijnen in de gemeentelijke LIOR worden aangehouden. Bomen worden in principe in open grond geplaatste en niet in de verharding. Groenstroken hebben een breedte van minstens drie meter.
Taluds langs water hebben een helling van 1:3 of flauwer, en in geval van gazon 1:5 of flauwer.

Water
In het plan moet een stelsel van waterlopen worden aangelegd dat een goede verbinding heeft met de waterlopen in de aangrenzende gebieden en met het afwateringsstelsel in de polder. Watergangen moeten een robuust karakter hebben. Vanwege de toename van verhard oppervlak moet compenserend oppervlaktewater worden aangelegd volgens de eisen van de waterbeheerder.

Spelen
Voor jonge kinderen zijn kleinschalige speelvoorzieningen dicht bij huis nodig. Een afstand tussen kleuterspeelplekken is maximaal 300 meter. Grotere kinderen hebben een grotere actieradius, dus voor voorzieningen als trapveldjes en verharde speelvoorzieningen is een onderlinge afstand van 600 meter acceptabel. Veilige routes naar speelvoorzieningen zijn een belangrijk aandachtspunt.

Randvoorwaarden openbare ruimte

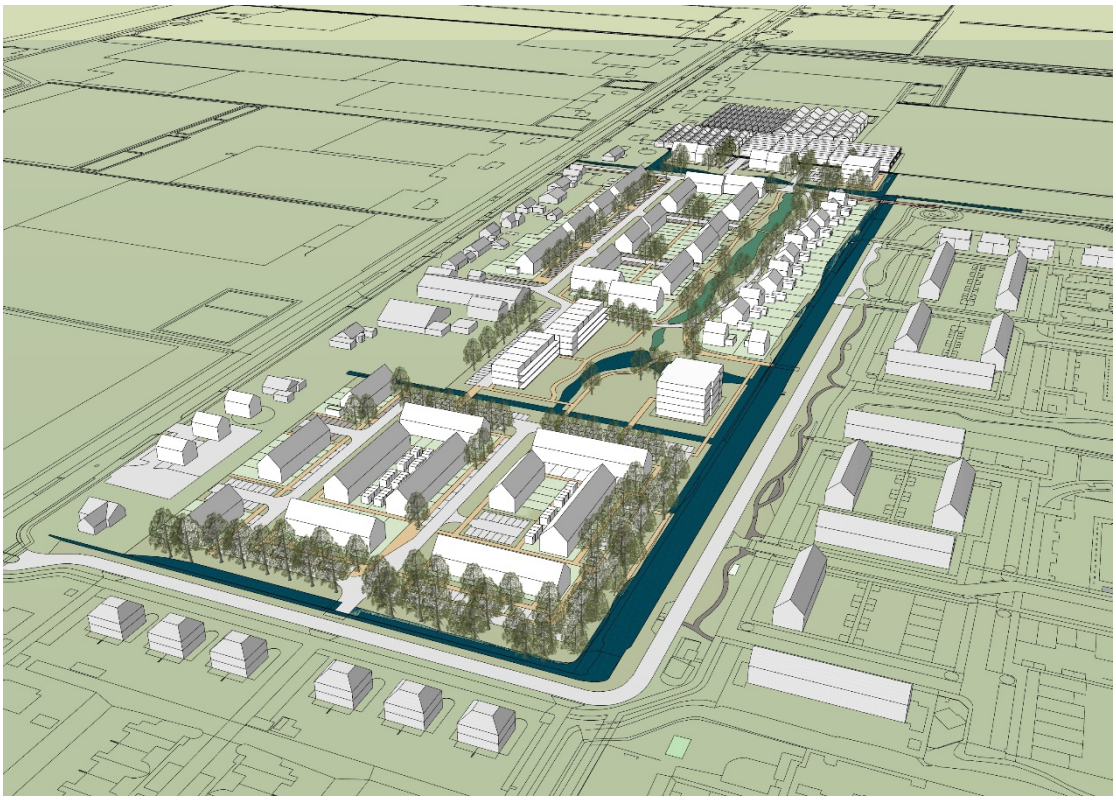
De inrichting van de openbare ruimte dient te geschieden op basis van de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte van de gemeente Aalsmeer (LIOR) . Voor de openbare verlichting wordt ROVL 2011 en het Politiekeurmerk gehanteerd; uitgangspunt is dat er LED-verlichting wordt toegepast.

Voor het hemelwater en vuilwater dient een (verbeterd) gescheiden rioolstelsel te worden aangelegd. Daarbij moet het hemelwaterafvoer (HWA) afwateren op de nabijgelegen watergangen. Verder moeten er zoveel mogelijk duurzame materialen worden toegepast zodat uitloging van materialen wordt voorkomen.

De afvalinzameling verloopt volgens de hiervoor geldende regelingen en wordt door de gemeente verzorgd. Daarbij moet voldoende opstelruimte gereserveerd worden voor eventuele ondergrondse of bovengrondse containers.

6. Indicatieve Verkavelingsschets Ontwikkelaar

Voor het plangebied is, op basis van de gestelde randvoorwaarden en uitgangspunten, een indicatief schetsmatig Voorlopig Stedenbouwkundig Ontwerp in de vorm van een proefverkaveling opgesteld **door de initiatiefnemer / ontwikkelaar**. Het doel van deze schets is onder andere om omwonenden meer inzicht te kunnen geven in de (mogelijke) uitwerking van het plangebied en daarmee wat er in hun directe woonomgeving zou kunnen gaan gebeuren. Benadrukt wordt dat de getoonde verkaveling geen blauwdruk voor de invulling van het plangebied is maar, gezien de verwachte looptijd van de realisatie, aan veranderingen onderhevig kan zijn.



Afbeelding 9:uitwerking naar een indicatieve verkavelingsschets door de ontwikkelaar 100% woningbouw

Uitgangspunt voor de stedenbouwkundige opzet is een groen woonmilieu, goed verbonden met de bestaande groen/ blauwe hoofdstructuur van Kudelstaart en met het landschap. De bestaande watergang langs de Schoutweg en de Romeijnstraat worden verbreed en zorgen voor een groene rand. De bestaande brede singel wordt doorgetrokken in het plangebied. Dit is het hart van de buurt. Een brede groenstrook met wadi brengt het groen verder de buurt in en verbindt het hart van de buurt met het landschap van de Groene Poort.

De buurt kent een duidelijke gradiënt, waarbij de buurt richting het landschap steeds groener, landschappelijker en informeler wordt. Er worden vier verschillende deelgebieden onderscheiden. De hoofdontsluiting heeft een lus vormige opzet en rijgt alle deelgebieden aan elkaar.

Vier deelgebieden
In grote lijnen kunnen vier verschillende deelgebieden worden onderscheiden.

- Het deel aan de Schoutweg kent een rationele opzet. Deze buurt bestaat voornamelijk uit een reeks van rijtjeswoningen met een orthogonaal stratenpatroon. De hoofdontsluitingsweg heeft een breder profiel met dubbele bomenrij. Maar ook de overige woonstraten hebben een groen karakter met een brede berm, waarin eventueel ook water kan worden vastgehouden.

- Het hart van de buurt is groen met een enkel, losstaand appartementengebouw. Hier wordt de singelstructuur het plangebied ingetrokken. Het groen biedt ruimte voor ontmoeting en spelen. Het centrale groengebied wordt niet door een autoweg doorsneden.

- In de lusvorm van de hoofdontsluiting wordt het groen vanuit het hart van de buurt doorgetrokken de buurt in, via een brede groenstrook met wadi. Ten noorden hiervan is een mix van vrijstaande- en twee onder één kapwoningen voorzien met tuinen aan het water. De andere zijde bestaat uit rijtjeswoningen langs een groene woonstraat of langs de wadi. De gebouwen staan niet strak in de rooilijn, maar hebben een speelsere opzet. De auto en het parkeren zijn zoveel mogelijk uit de groenzone weggehouden, zodat deze ook echt als speelplek en verblijfsplek kan worden ingericht.

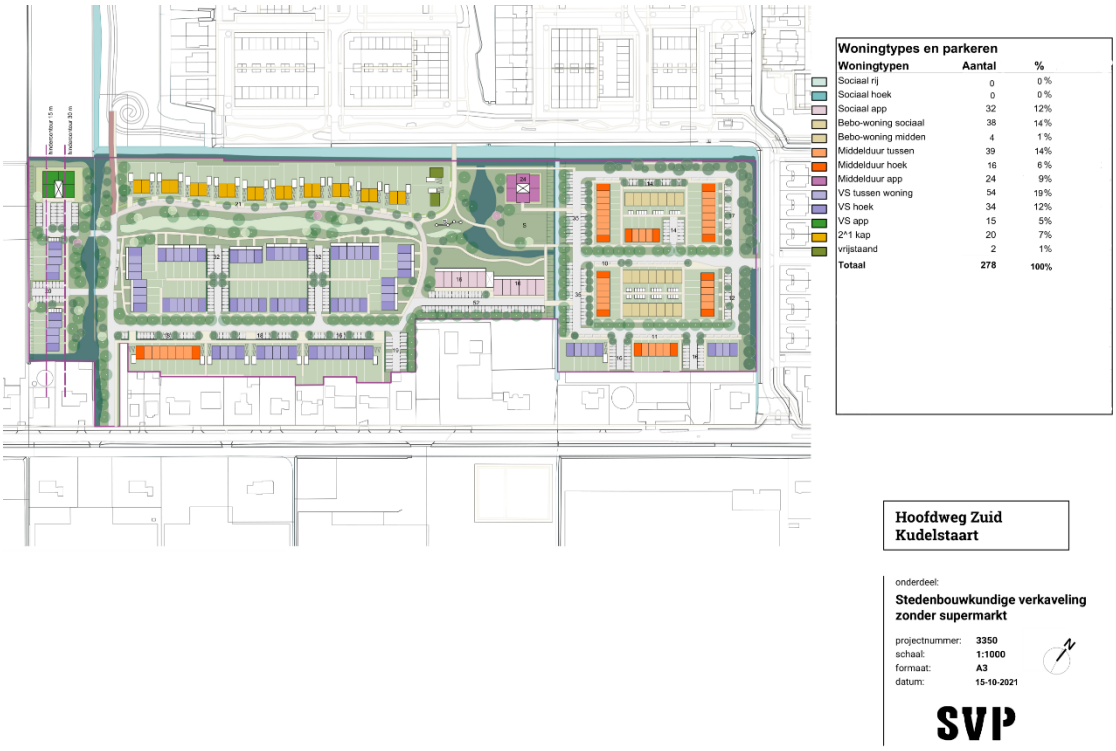
- De wadi komt uit bij het meest westelijk deelgebied, waar aansluiting wordt gemaakt met het landschap van de Groene Poort. Dit deelgebied vormt de overgang van het dorp naar het landelijk gebied. Hier is ruimte voor enkele rijtjeswoningen en een kleinschalige appartementengebouw. Het Corry Vonkpad wordt doorgetrokken naar de Hoofdweg langs een bestaande maar verbrede watergang.

Verkeer
Voor het autoverkeer wordt de nieuwe wijk op twee punten ontsloten. Het plangebied wordt in zijn geheel aangemerkt als 30 km-zone. Een duidelijke en continue hoofdontsluiting voert door de buurt en rijgt alle deelgebieden aaneen. De hoofdontsluiting is gelegen aan de Schoutweg en op de Hoofdweg wordt een 2e ontsluiting gerealiseerd in het verlengde van het Corry Vonkpad.

Voor langzaam verkeer is een aantakking voorzien op het Corry Vonkpad, zodat er een fietsverbinding ontstaat tussen Hoofdweg en Bilderdammerweg en tevens tussen het hart van de buurt en de Romeijnstraat.

Het parkeren wordt zowel in de openbare ruimte als op eigen erf opgelost. Voor vrijstaande woningen en twee-onder-één-kap woningen op eigen erf. Voor rijwoningen en appartementen in de openbare ruimte, in verscholen parkeerkoffers, of langs de straat in langsparkeervakken of parkeervakken haaks op de weg. Het plan voorziet in voldoende parkeergelegenheid volgens de gemeentelijke normering.

Aanvullend verkeersonderzoek geeft aan dat de Schoutweg tussen de Hoofdweg en Zuiderpark verbreed moet worden van 5,5m1 naar 6,5m1 in combinatie met een 30km snelheidsregime. Verder een parkeerverbod op dit deel van de Schoutweg. De vereiste inrichting van de Schoutweg dient nog technisch onderzocht te worden, waarbij voor het aanleggen van ca. 7 parkeerplaatsen langs het Zuiderpark is overleg met aanwonenden gewenst.



Afbeelding 10: Indicatieve verkavelingsschets Ontwikkelaar plus woningbouwaantallen zonder supermarkt sept 2021

Woningen

De indicatieve verkavelingsschets in het scenario zonder supermarkt kent een mix van verschillende woningtypen, zowel qua vormgeving en qua financieringscategorie. De proefverkaveling voorziet vooralsnog in circa 278 woningen in totaal, bestaande uit: circa 98 appartementen waaronder 42 beneden-boven woningen. Verder circa 165 grondgebonden woningen, waaronder circa 143 rijenwoningen, 20 twee-onder-één-kap woningen en circa 2 vrijstaande woningen.

De appartementen zijn verdeeld over twee locaties. Eén vrijstaand appartementengebouw in de zuidwesthoek van het plangebied met een hoogte van 4 bouwlagen en centraal in het hart van het plangebied 1 appartementen gebouw met 5 lagen, 2 appartementengebouwen met een hoogte van 3 bouwlagen. De grondgebonden woningen en beneden-boven woningen hebben een hoogte van twee bouwlagen plus een kap.

Circa 32 appartementen en 38 beneden-bovenwoningen zijn bedoeld voor sociale huur of koop, totaal 70 stuks. Dit is een aandeel van 25% van het totale aanbod. Het programma voldoet aan de Woonagenda 2020 met een verdeling 25% sociaal, 30% middelduur en 45% vrije sector.

Groen

De omvang van het groen beslaat circa 15% van het totale plangebied. Daarmee is het groene karakter van de wijk gegarandeerd. Daarbij speelt met name het groene hart van de buurt en de groenzone met wadi dwars door de buurt een belangrijke rol. Het groen biedt ruimte aan verblijf en spelen door de hele buurt, maar zorgt ook voor een klimaatadaptieve buurt en voldoende ruimte om water vast te houden in het gebied. Voor de jonge kinderen zijn er op korte loopafstand van de woningen drie plekken aan gewezen. Voor de jeugd is er

centraal in de wijk één grotere plek aangewezen, enigszins op afstand van de woningen om overlast van jongeren zoveel mogelijk te voorkomen. Deze plek biedt ruimte aan een trapveldje van ca. 20 x 40 m. Vanzelfsprekend moet de inrichting van deze plekken nog nader worden uitgewerkt.
Om het groene karakter van de wijk extra te benadrukken zijn langs alle straten brede bermen met bomen opgenomen. In de stroken met haakse parkeervakken is ook ruimte voor bomen gecreëerd tussen de parkeervakken. Deze bomen dragen bij aan het groene beeld in de straat en zorgen voor schaduw in deze versteende plekken.

Water
De omvang van het water beslaat circa 15% van het totale plangebied. Daarmee voldoet het plan ruimschoots aan de norm van het Waterschap. Gebaseerd op de vereisten hebben alle hoofdwatergangen een minimale breedte van 7 m.
Het waterstelsel krijgt een eigenstandig peil. Om te voorzien in een goede afwatering van het plangebied sluit het waterstelsel aan op de waterlopen in de aangrenzende gebieden.

Randen
De rand van de buurt aan de Romeijnstraat en Schoutweg is groen, met een watergang en groene oevers. De oevers zijn grotendeels openbaar, alleen ter hoogte van de tweekappers en vrijstaande woningen grenzen de privétuinen direct aan het water. Het is van belang dat deze privé oevers zorgvuldig worden mee ontworpen en ook als zodanig in stand worden gehouden.

De grens met de bestaande percelen langs de Hoofdweg wordt zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken door hier op aan te sluiten met achtertuinen van de nieuwe woningen. Er moet nader worden onderzocht of er bij ophoging een peilverschil ontstaat en hoe dit moet worden opgevangen. Ook de afwatering van de bestaande percelen moet daarin worden meegenomen.

Aan de zuidwestzijde grenst het plangebied aan een bestaand kassencomplex. Hier is een nader te bepalen spuitzone van toepassing.

7. Supermarkt

7.1 Waarom een tweede supermarkt Kudelstaart op de locatie Hoofdweg Zuid?

In Kudelstaart neemt het aantal inwoners toe onder andere door de ontwikkeling van de nieuwbouwplannen Hoofdweg Zuid en het plan Westeinderhage. Daarmee doet de vraag zich voor of deze groei qua inwoneraantal om het uitbreiden van de commerciële voorzieningen vraagt en meer specifiek of behoefte is aan een tweede supermarkt in Kudelstaart. Nu blijkt een groot deel van de inwoners naar Aalsmeer of elders te rijden om daar boodschappen te doen in verband met een eenzijdig aanbod qua supermarkt. Verder moet een afweging gemaakt worden tussen de wens vanuit de inwoners om te komen tot een tweede supermarkt, de vraag of er voldoende marktruimte is en of er een geschikte locatie beschikbaar is. Tevens is het van belang dat de 2e supermarkt zich in een ander prijssegment bevindt dan de huidige Albert Heijn vestiging. Deze behoort tot de zogenaamde full service supermarkt.

Er heeft een uitgebreid, onafhankelijk onderzoek plaatsgevonden via persoonlijke interviews in welke mate er onder de inwoners van Kudelstaart behoefte bestaat aan een tweede supermarkt. Uit dit aanvullend onderzoek is inmiddels gebleken dat 76% van de bevolking van Kudelstaart voor de vestiging van een 2e supermarkt in Kudelstaart is, 16% is neutraal en 8% is tegen.

Verder is er een voorlopig onderzoek gedaan of er voldoende theoretische marktruimte is voor een extra supermarkt is zodat mogelijke overbewinkeling en toekomstige leegstand voorkomen wordt. Uit dit onderzoek volgt dat deze marktruimte aanwezig is. Daarbij kan het ook een kans zijn om meer bewoners in Kudelstaart te houden voor hun boodschappen en zelfs een aantrekkende werken van buiten Kudelstaart wat een kans biedt voor de overige winkels in het centrum van Kudelstaart.

Daarnaast is het de vraag waar in Kudelstaart een nieuwe supermarkt zich idealiter zou moeten of kunnen vestigen. Daarbij spelen factoren een rol zoals bereikbaarheid (per auto, fiets en te voet) en het in stand houden van een duurzame voorzieningenstructuur in Kudelstaart. In het centrumgebied zijn vooralsnog geen mogelijkheden om te komen tot de vestiging van een tweede supermarkt. Het plan Hoofdweg Zuid biedt deze mogelijkheid en is de beste locatie die op korte en lange termijn beschikbaar is.

Aansluitend is de ontwikkeling van de supermarkt overall getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Daaruit blijkt dat er een behoefte aanwezig is om te komen tot een tweede supermarkt en er voldoende marktruimte is. Verder leidt de supermarkt niet tot leegstand elders en is ruimtelijk-functioneel goed inpasbaar in het plangebied Hoofdweg Zuid.

Ook vanuit verkeer heeft een aanvullend onderzoek plaatsgevonden om de optie voor een supermarkt in het plangebied af te wegen. Hieruit komt naar voren dat het verkeer op de bestaande wegenstructuur voldoende kan worden afgewikkeld. Wel is een andere inrichting nodig van de Schoutweg, gelegen tussen de Hoofdweg en de aansluiting van het plangebied, om te komen tot een verkeersveilige weginrichting.

7.2 Beleidsuitgangspunten supermarkt vanuit Provincie Noord Holland / MRA

Naast de goedkeuring van de gemeenteraad voor de realisatie van een tweede supermarkt, dient in het kader van de planologische procedure ook voldaan te worden aan het provinciaal beleid. Hieronder worden de beleidsuitgangspunten voor een supermarkt uit het provinciaal beleid nader toegelicht.

Omgevingsverordening PNH NHN2020
De omgevingsverordening van de Provincie Noord Holland kent beperkingen ten aanzien van detailhandel als het gaat om bedrijventerreinen of kantoorlocaties. Detailhandel dient in beginsel binnen bestaand stedelijk gebied te worden gerealiseerd. (artikel 6.13 lid 1 en 2). Voor de realisatie van detailhandel in toekomstig stedelijk gebied geldt dat getoetst moet worden aan de regels die gelden voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling (artikel 6.3), waarvoor wordt aangesloten bij de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Veder staan regionale afstemming staat centraal en de behoefte moet aangetoond worden.

Regionaal Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2021
Voor afwegingen rond detailhandelslocaties hanteert de Provincie Noord Holland het Regionaal Detailhandelsbeleid van de Stadsregio Amsterdam 2021.

In dit kader zijn de gemeenten verplicht bij een bestemmingsplanwijziging binnen bestaand stedelijk gebied die een winkellocatie mogelijk maakt met meer dan van 1.500 m^2 verkoopvloeroppervlak advies te vragen aan de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid (ADZ). De voorgestelde supermarkt kent een oppervlak van 1400m2 verkoopvloeroppervlak en behoeft daarom niet aan de ADZ te worden voorgelegd.

Wel dient de supermarkt regionaal te worden afgestemd binnen het verzorgingsgebied van de nieuwe ontwikkeling.

Ladder voor duurzame verstedelijking
*D*e ladderonderbouwing is verplicht in dit geval omdat de locatie van de supermarkt onderdeel is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Onder invloed van Europese regelgeving ligt het accent bij bestemmingsplanwijzigingen naar detailhandel in mindere mate op een onderbouwing in economische termen (concurrentie met bestaande voorzieningen) maar meer in ruimtelijk relevante termen. Hierbij valt te denken aan mobiliteitseffecten, de ruimtelijke uitstraling van de activiteit op de omgeving, leefbaarheid en leegstand als een negatieve factor in de ruimtelijke kwaliteit. In het geval van een wijziging naar detailhandel dient ook voldaan te worden aan de Ladder voor Duurzame Stedelijke Vernieuwing (artikel 3.1.6 lid 2 Bro). De drie treden waaraan voldaan moet worden zijn:

d) Er moet een actuele behoefte aangetoond worden voor de voorgenomen ontwikkeling.
e) Als deze behoefte er is moet beschreven worden in hoeverre daarin voorzien kan worden in bestaand stedelijk gebied.
f) Als dat dat laatste niet kan, is het toegestaan ruimte buiten bestaand stedelijk gebied te gebruiken mits deze goed multimodaal ontsloten is.

De mate waaraan voldaan wordt aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking dient middels gedegen onderzoek aangetoond te worden. Uit het onderzoek moet blijken of een supermarkt op de ze locatie levensvatbaar is; er geen andere locatie binnen Kudelstaart of directe omgeving beschikbaar is; de eventuele komst van deze supermarkt niet leidt tot leegstand elders en tenslotte goed inpasbaar is qua ruimtelijke en verkeerstechnische kwaliteit.
Inmiddels is op deze punten uitgebreid, aanvullend onderzoek uitgevoerd en is gebleken dat een tweede supermarkt voldoet aan deze ladderonderbouwing.

De actuele behoefte is via onafhankelijke onderzoeken aangetoond vanuit het perspectief van de consument en vanuit de beschikbare marktruimte. Ten tweede is de locatie Hoofdweg Zuid de best beschikbare locatie op korte en lange termijn. Verder leidt de vestiging van een 2e supermarkt niet tot leegstand elders, wel tot verschuiving in koopstromen die goed binnen de bedrijfsvoering van de bestaande supermarkten opgevangen kunnen worden. Voor de bestaande winkels in het centrum van Kudelstaart wordt een eventuele daling van het bezoek aan de full-service supermarkt in het centrum van Kudelstaart gecompenseerd doordat er minder afvloeiing van koopstromen optreedt naar de omliggende kernen. Tenslotte blijkt uit onderzoek dat de 2e supermarkt binnen de locatie Hoofdweg Zuid verkeerstechnisch goed en veilig ontsloten kan worden en niet leidt tot een sterke toename van sluipverkeer in de omliggende wijken. Daarmee wordt voldaan aan de ladderonderbouwing. De ladderonderbouwing is inmiddels via een separaat rapport uitgewerkt.

7.3 Gemeentelijke beleids- en ruimtelijke uitgangspunten optie supermarkt.

7.3.1 Detailhandelsnota gemeente.

Beleidsmatig streeft de gemeente Aalsmeer naar het versterken en behouden van de bestaande dorpscentra. Een solitaire supermarkt buiten het centrum van Kudelstaart voldoet in basis daar niet aan. Daartegenover staat dat er geen ruimtelijke mogelijkheden zijn om een tweede supermarkt in het centrum te positioneren. Hier is door BRO (2017) in opdracht van de gemeente een locatiestudie gemaakt voor een vestiging van een 2e supermarkt. De mogelijke locaties in het centrum zijn niet beschikbaar gebleken. Verder is door de gemeente onderzoek naar de marktruimte gedaan waaruit blijkt dat er destijds ruimte was voor het toevoegen van circa 532 m^2 dagelijks aanbod. Uit recent onderzoek blijkt dat er ruimte is voor een uitbreiding van 1.160 m^2 supermarkt areaal wanneer er rekening gehouden wordt met meer koopkrachtbinding binnen Kudelstaart en meer toevloeiing van buiten en een toename van het inwoneraantal de komende jaren. Een zeer recent, onafhankelijk tweede onderzoek geeft een uitbreidingsruimte van 1.660m2 winkelruimte oppervlak aan voor een tweede supermarkt in Kudelstaart. De beoogde supermarkt kent een winkelvloeroppervlak van circa 1.450m2. Daarmee kan gemotiveerd afgeweken worden van de Detailhandelsnota van de gemeente Aalsmeer.

Ruimtelijk Uitstraling.

De eventuele supermarkt dient:

- Ruimtelijk zorgvuldig ingepast te worden.
- Eventueel appartementen boven de supermarkt in het basissegment.
- Zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de supermarkt, geen volledig blinde gevels en een aantrekkelijke, transparante gevel aan de noordzijde aan de watergang
- Het handhaven van een doorgaande openbare wandelroute tussen de supermarkt en de watergang aan de Noordzijde van het plangebied.
- Parkeren omzoomd door groen c.q. groene hagen.
- Fustopslag en bevoorrading via een inpandige laad- en los ruimte c.q. inpandige expeditiehof.

Verkeer.

Het toevoegen van een eventuele supermarkt heeft consequenties voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op de omliggende wegen, als ook op de wegen in het plangebied. Dit geldt met name voor de Schoutweg en de Romeijnstraat en in mindere mate voor de Hoofdweg. De intensiteiten op deze wegen zullen gaan toenemen, als gevolg van het toevoegen van een supermarkt.

De toename van het verkeer met betrekking tot een eventuele supermarkt dienen op een verkeersveilige en goede manier te worden gefaciliteerd. Dit betekent dat er een zo kort en direct mogelijke aansluiting noodzakelijk is op de hoofdinfrastructuur, te weten de Schoutweg en daarmee samenhangend de Hoofdweg. Verkeer wat samenhangt met de supermarkt dient zoveel als mogelijk te worden afgewikkeld via de hoofdinfrastructuur. Dit geldt voor zowel het bestemmingsverkeer van en naar de supermarkt, als ook voor bevoorradingsverkeer. Het bevoorradingsverkeer dient in één rijrichting, met daarin opgenomen een inpandige expeditiehof, te worden voorzien zodat achteruitrijden van vrachtwagens wordt voorkomen.

Voor de toepassing van de parkeernormen voor de supermarkt geldt op dit moment de "Nota Parkeernormen Aalsmeer 2020". De Nota Parkeernormen is gebaseerd op landelijke richtlijnen en wordt in de gehele gemeente gehanteerd. Door middel van een parkeerbalans zal de ontwikkelaar aan moeten tonen dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid conform de parkeernormen die gelden op moment van vergunningverlening.

Voor een supermarkt gelden op basis van bruto vloeroppervlakte de volgende parkeernorm:

Winkelen

Type	**Eenheid**	**Parkeernorm**
Supermarkt/groothandel	Per 100m² bvo	6,0
Tuincentrum	Per 100m² bvo	2,7
Overige detailhandel	Per 100m² bvo	5,0

Er dient tevens gekeken te worden naar fietsparkeerplekken ten behoeve van klanten van de supermarkt. In de Nota Parkeernormen Aalsmeer is daarvoor de volgende parkeernorm opgenomen:

Winkelen

Voorziening	**Eenheid**	**Parkeernorm**
Winkelcentrum	100m² bvo	2.7
Supermarkt	100m² bvo	2.9
Bouwmarkt	100m² bvo	0.25
Tuincentrum	100m² bvo	0.4

8. Globaal voorstel uitwerking supermarkt binnen Hoofdweg Zuid door de ontwikkelaar.

Voor de tweede supermarkt is, op basis van de gestelde randvoorwaarden en uitgangspunten, een indicatief schetsmatig Stedenbouwkundig Ontwerp in de vorm van een proefverkaveling opgesteld **door de initiatiefnemer / ontwikkelaar**. Het doel van deze schets is onder andere om omwonenden en andere stakeholders meer inzicht te kunnen geven op de (mogelijke) uitwerking van het plangebied en daarmee wat er in hun directe woonomgeving zou kunnen gaan gebeuren. Benadrukt wordt dat de getoonde verkaveling geen blauwdruk voor de invulling van het plangebied is maar bij de eventuele uitwerking nog aan verandering onderhevig kan zijn.

Marktruimte.

Er is door het bureau BRO recent een aanvullende studie uitgevoerd naar de marktruimte voor een tweede supermarkt in Kudelstaart. Conclusie is dat er normatief marktruimte is voor een supermarkt met een 1.160m2 winkelvloeroppervlak. Uit een tweede onderzoek blijkt een marktruimte van 1.660m2. Daarbij is rekening gehouden met de groei van het inwoneraantal de komende jaren door de verschillende nieuwbouwplannen. Daarnaast wordt het supermarktaanbod binnen Kudelstaart versterkt waarbij de supermarkten ieder een onderscheidend profiel en marktsegment bedienen. Dit zal leiden tot een hogere koopkrachtbinding binnen Kudelstaart waarbij meer inwoners hun boodschappen binnen de kern Kudelstaart doen in plaats van in omliggende kernen.

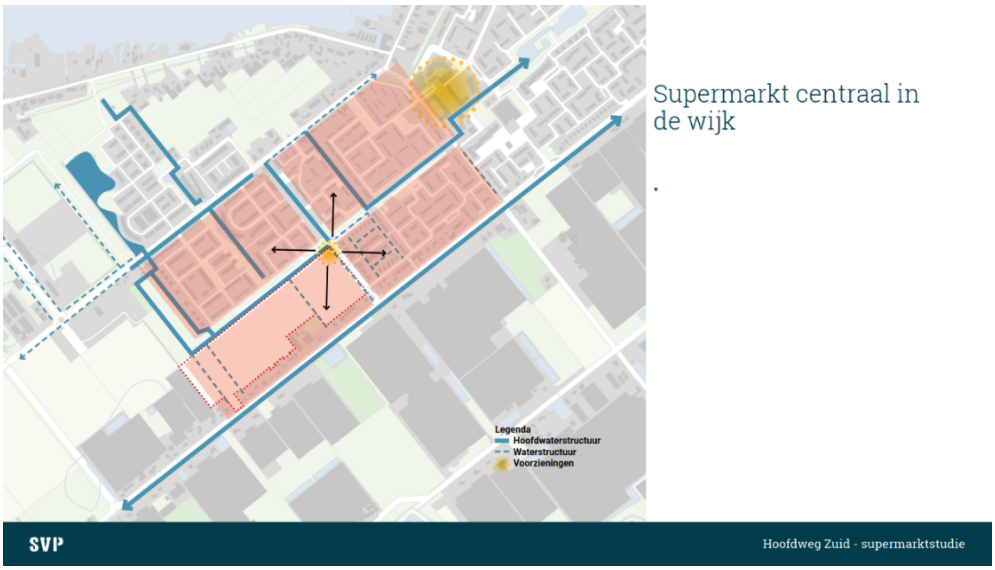
De conclusie is dan ook dat de toevoeging van een tweede supermarkt in Kudelstaart voorziet in een behoefte, niet zal leiden tot leegstand elders en de differentiatie binnen het aanbod in Kudelstaart zal versterken.

Locatie 2e supermarkt.

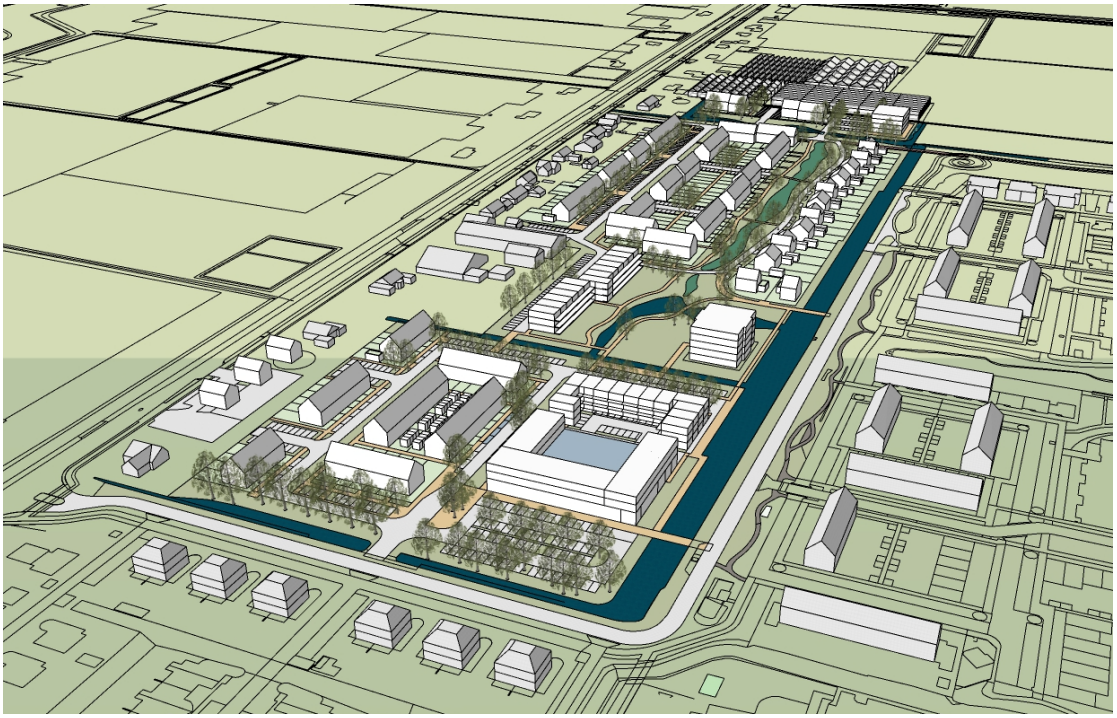
In basis is er een voorkeur om de winkelvoorzieningen te concentreren in het centrumgebied van Kudelstaart om zo de koopstromen maximaal te bundelen. In het centrumgebied is echter geen uitbreidingsruimte beschikbaar. Binnen het plan Hoofdweg Zuid is er ruimtelijke mogelijkheden om de 2e supermarkt in Kudelstaart in te passen.

Ruimtelijk functioneel inpasbaar.

Daarbij is het voorstel de supermarkt in het Noordoostelijk deel van het plangebied op te nemen zodat er een centrale ligging ontstaat binnen de bestaande wijken in combinatie met een efficiënte verkeersafwikkeling voor bezoekersverkeer met de auto via de Hoofdweg. Ook voor het langzaam verkeer is de locatie goed bereikbaar.



Afbeelding: Centrale positie supermarkt in de (bestaande) wijk

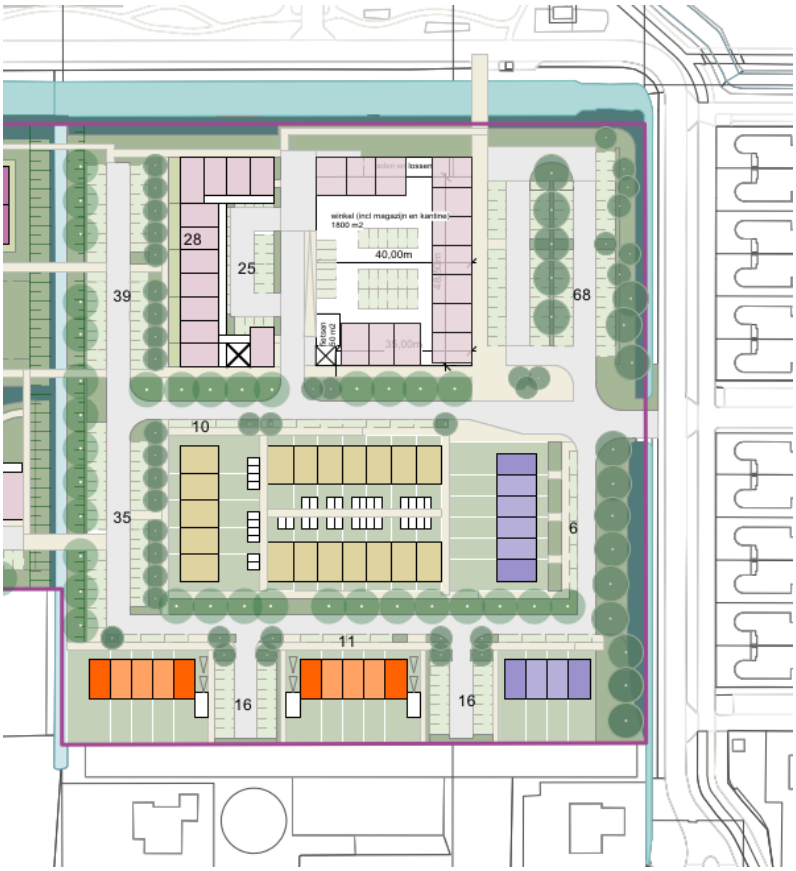


Afbeelding 9:uitwerking naar een indicatieve verkavelingsschets door de ontwikkelaar woningbouw in combinatie met supermarkt.

Verkavelingsschets optie supermarkt binnen Hoofdweg Zuid door ontwikkelaar.



Afbeelding: Supermarkt binnen plan Hoofdweg Zuid



Afbeelding: locatie supermarkt in detail

Verkeersafwikkeling supermarkt.

De locatie van de supermarkt wordt direct vanaf de Schoutweg ontsloten zodat bestemmingsverkeer voor de supermarkt door het plangebied Hoofdweg Zuid voorkomen wordt.



Afbeelding: Routing bestemmingsverkeer van buiten het plangebied van en naar de supermarkt.

Daarnaast is er gekozen voor een uitvoering van de supermarkt met een inpandige expeditie in combinatie met een bevoorradingsroute in een rijrichting. De inpandige expeditiehof beperkt geluidsoverlast van ladende en lossende vrachtwagens. De routing voor de bevoorrading in een rijrichting voorkomt achteruitrijden met vrachtwagens binnen de locatie en vergroot de verkeersveiligheid.

Aanvullend verkeersonderzoek geeft aan dat de Schoutweg tussen de Hoofdweg en Zuiderpark verbreed moet worden van 5,5m1 naar 6,5m1. Verder een parkeerverbod op dit deel van de Schoutweg. Het verlies van de parkeermogelijkheden op de Schoutweg voor de aanliggende woningen aan het Zuiderpark wordt gecompenseerd door de aanleg van circa 7 parkeerplaatsen langs de ventweg Zuiderpark. De herinrichting dient nog technisch onderbouwd te worden. Daarnaast is afstemming met aanwonenden gewenst voor het aanleggen van ca. 7 parkeerplaatsen langs de ventweg Zuiderpark.

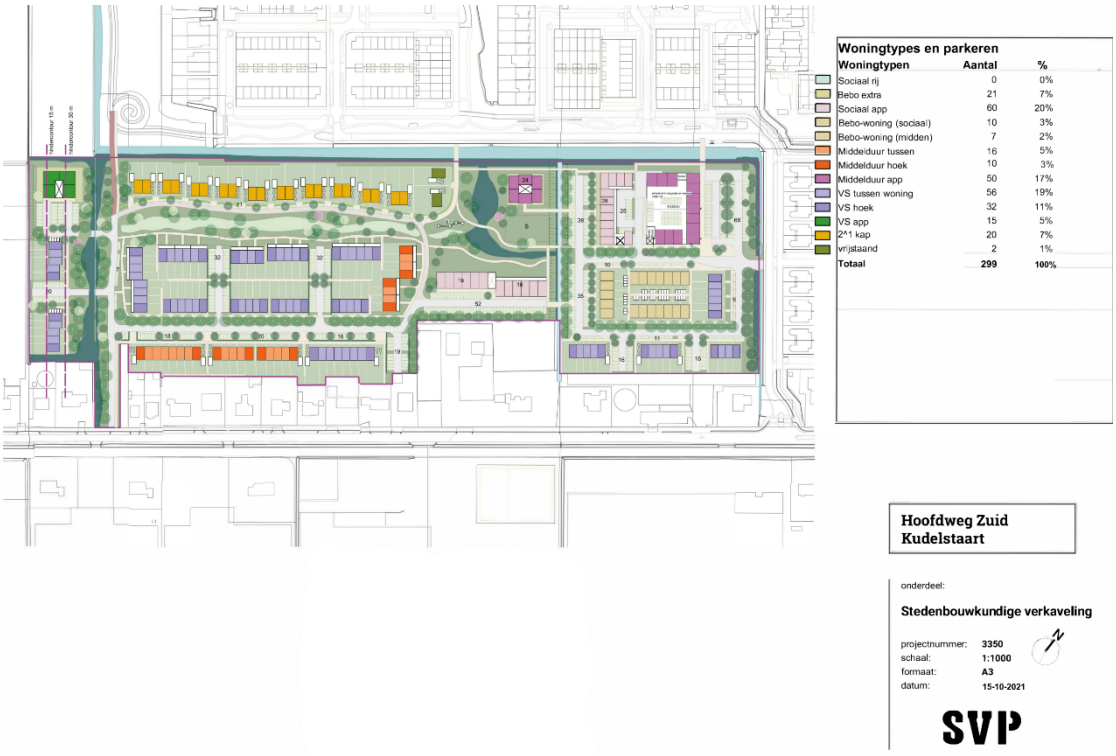


Afbeelding: route bevoorrading supermarkt.

Invloed supermarkt op de woningbouw.

Door het inpassen van de supermarkt vervallen er diverse eengezinswoningen in de middeldure en vrije sector. De vestiging van een twee supermarkt binnen het plan Hoofdweg Zuid gaat niet ten koste van woningen. Er worden op en rond de supermarkt appartementen ter compensatie gerealiseerd die speciaal aansluiten voor de doelgroepen startende jongeren of (alleenstaande) ouderen. Daarmee stijgt het woningaantal van 278 woningen in het terugvalscenario zonder supermarkt, naar circa 299 woningen in combinatie met een supermarkt.

De proefverkaveling voorziet vooralsnog in circa 299 woningen in totaal, bestaande uit: circa 125 appartementen en 38 beneden-boven woningen. Verder circa 136 grondgebonden woningen, waaronder circa 114 rijenwoningen waaronder 20 twee-onder-één-kap woningen en circa 2 vrijstaande woningen.
De appartementen zijn verdeeld over drie plekken. Eén vrijstaand appartementengebouw in de zuidwesthoek van het plangebied met een hoogte van 4 bouwlagen en centraal in het hart van het plangebied 1 appartementen gebouw met 5 lagen, 2 appartementengebouwen met een hoogte van 3 bouwlagen en appartementen op en rond de supermarkt. De grondgebonden woningen en beneden-boven woningen hebben een hoogte van twee bouwlagen plus een kap.
Het programma kent in de basis een verdeling 25% sociaal, 30% middelduur en 45% vrije sector over totaal 278 woningen. Daarnaast worden nog 21 betaalbare woningen extra toegevoegd gericht op het starterssegment waarmee het totaalplan bestaat uit 299 woningen plus een supermarkt.



Afbeelding: woningaantallen in combinatie met optie supermarkt.

9. Financiën

De ontwikkeling van Hoofdweg Zuid tot woningbouwlocatie betreft een privaat initiatief hetgeen betekent dat de kosten voor de realisatie ten laste van de samenwerkingsvorm van private partijen.

Indien de plannen financieel, maatschappelijk en ruimtelijk haalbaar zullen zijn, zal de gemeente met de grondeigenaar een anterieure overeenkomst tot kostenverhaal sluiten. Daarmede zal het kostenverhaal zijn verzekerd en is het opstellen van een exploitatieplan in het kader van de bestemmingsplanprocedure niet noodzakelijk voor de gemeente. In de anterieure overeenkomst worden ook afspraken gemaakt over verkoop(waarden) van de gemeentelijke gronden en eventuele verrekening van mogelijke (civieltechnische) kosten. Verder wordt in deze anterieure overeenkomst opgenomen dat eventuele toekenning van planschade voor rekening van de initiatiefnemer komt.

Voor de dekking van de gemeentelijke voorbereidingskosten, onder andere voor het opstellen van de onderhavige startnotitie, is een voorovereenkomst met de private partijen gesloten.

Nadat voorliggende startnotitie door de gemeenteraad is vastgesteld wordt een anterieure overeenkomst opgesteld en gesloten tussen gemeente en de samenwerkingsvorm van private partijen. Dit om onder meer de plankosten en overige (bovenwijkse) kosten te kunnen verhalen. Parallel zal een ontwerpbestemmingsplan worden opgesteld en in procedure worden gebracht.

10. Planproducten en planning

Voor dit plangebied is op basis van de huidige inzichten als ook de door de gemeenteraad vastgestelde bijlage 3 van de Nota Grondbeleid 2016 (planproces particuliere initiatieven groot) een activiteitenplanning opgesteld. Deze is verkort weergegeven in onderstaand overzicht.

activiteit	**planning**
1. Vaststellen ontwerp startnotitie door college	Medio mei 2021
2. participatiebijeenkomst	Eind mei – begin juni 2021
3. aanvullende onderzoeken verkeer en 2e supermarkt	Juni – september 2021
4. inspraakperiode ontwerp startnotitie	Juni 2021
5. besluitvorming vaststellen startnotitie door gemeenteraad	Najaar 2021
6. start bestemmingsplanprocedure met ter visie legging ontwerp bestemmingsplan	Medio 2022
7. besluitvorming vaststelling bestemmingsplan door gemeenteraad	Zomer 2022

11 Projectcommunicatie

Omgevingsanalyse/krachtenveldanalyse

De belanghebbenden van dit project zijn onder te verdelen in de volgende groepen:

1. woningzoekenden Kudelstaart
2. dorpsraad
3. omwonenden plangebied
4. inwoners Kudelstaart (ivm optie 2e supermarkt)
5. Hoorne Vastgoed Ontwikkeling en Roosdom Tijhuis als grondeigenaren plangebied

De omwonenden van het plangebied worden op verschillende momenten in het proces betrokken bij het project en de planontwikkeling.

Het eerste officiële moment betreft de ter visie legging van deze ontwerp startnotitie en de informatie avond die hierover mei/juni 2021 is gehouden. Een ieder kan zijn of haar zienswijze geven ten aanzien van deze startnotitie en de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied. Vervolgens kan een ieder inspreken tijdens de besluitvorming over de vaststelling van deze startnotitie.

Op basis van de door de gemeenteraad vastgestelde startnotitie en het hierbij behorende inspraakverslag, zullen de plannen verder worden uitgewerkt in een ontwerp bestemmingsplan en een ontwerp beeldkwaliteitsplan. Het beeldkwaliteitsplan vormt na vaststelling door de gemeenteraad het toetsingskader voor de toetsing aan de redelijke eisen van welstand.
Het Ontwerp Bestemmingsplan wordt vervolgens door het college ter visie gelegd voor een periode van 6 weken. Tijdens deze periode zal er een 2e informatie avond zijn.
Uiteindelijk zal de gemeenteraad een besluit nemen over de vaststelling van het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan en de hierop ingediende zienswijzen / bezwaren.

Gemeente Aalsmeer

Geanonimiseerde versie, openbaar

Nota van Beantwoording

Ontvangen reacties en beantwoording van reacties op de concept startnotitie Hoofdweg Zuid

Aalsmeer, 26 okt 2021

Z21-039686 D21-298068

Werkwijze.

De gemeente Aalsmeer stelt een Startnotitie Hoofdweg Zuid vast als leidraad voor het toekomstig bestemmingsplan Hoofdweg Zuid. Doel van de Startnotitie is om in een vroeg stadium van het proces de uitgangspunten van het proces helder te hebben en het draagvlak voor het plan te peilen zodat als vervolgstap gericht aan het Bestemmingsplan gewerkt kan worden. De reacties op de Ontwerp Startnotitie worden verzameld, samengevat en beantwoord inclusief een toelichting in de vorm van een afweging en er wordt aangegeven of een reactie leidt tot een het aanpassen van de Ontwerp Startnotitie. Daarna worden de eventueel aangepaste Startnotitie en de Nota van Beantwoording vrijgegeven door het College van B&W en doorgezonden ter goedkeuring door de gemeenteraad. De Gemeenteraad behandelt de voorgelegde Startnotitie in een openbare commissievergadering. In deze commissie kunt u eventueel inspreken. Daarna behandelt de gemeenteraad de gewijzigde Startnotitie en Nota van Beantwoording in de raadsvergadering inclusief formele besluitvorming. Bij een positief besluit wordt gestart met het opstellen en in procedure brengen van het toekomstig Bestemmingsplan. Het nader op te stellen Ontwerp Bestemmingsplan wordt opnieuw ter visie gelegd en kunnen belanghebbenden opnieuw een inspraakreactie geven. Na het afwegen van de reacties wordt het Bestemmingsplan ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

Hoofdopzet Beantwoording

De startnotitie heeft als Ontwerp Startnotitie van 31 mei t/m 30 juni 2021 ter inzage gelegen er zijn 35 schriftelijke reacties ontvangen. Daarbij is gebleken dat een groot aantal reacties overeenkomstige thema's aansnijden (wel of niet een 2e supermarkt, verkeer en het woningbouwprogramma). Om de omvang en leesbaarheid van deze Nota van Beantwoording optimaal te houden is ervoor gekozen om de veel gemaakte opmerkingen per thema te beantwoorden. Daarnaast per ingediende reactie een samenvatting van de reactie inclusief beantwoording waarbij voor de veel gestelde vragen naar de beantwoording per thema verwezen wordt. Vragen met een meer incidenteel karakter worden in de samenvatting per vraag beantwoord. De persoonsgegevens van de vragenstellers zijn geanonimiseerd in het kader van de Wet op de Persoonsgegevens en aangeduid met een nummer. Alle personen die een reactie ingediend hebben ontvangen een exemplaar van de Nota van Beantwoording en een opgave van het nummer waaronder de eerder ingediende reactie is beantwoord.

Wijzigingen ten opzichte van de Ontwerp Startnotitie naar aanleiding van aanvullend onderzoek en reacties van belanghebbenden.

De volgende onderdelen zijn gewijzigd:

Nr.	Wijziging	Toelichting
W1.	Ruimtelijk ontwerp Westrand van het plangebied aangepast.	Ontwerp aangepast zodat er een doorlopende groenstructuur ontstaat vanaf de aansluiting op de Hoofdweg via een langgerekte groenstructuur voor de twee onder een kap woningen langs naar het centrale groengebied in Centrum van het plan. Daarnaast de relatie met het wellicht toekomstig open landschap versterkt aan de Westzijde .
W2.	Geen doorgaande autoweg door de centrale groenzone.	De doorgaande weg voor het autoverkeer door het centrale groengebied is vervallen zodat een meer samenhangend groengebied in het centrumgebied ontstaat. De langzaam verkeersroutes zijn gehandhaafd inclusief een verbindende route voor hulpdiensten.
W3.	Aantal woningen in het plangebied gewijzigd.	Het herzien van het ruimtelijk ontwerp aan de Westrand leidt tot een reductie van 5 woningen. Daarnaast zijn 2 vrijstaande appartementengebouwen vervangen door een langgerekte bebouwing aan de Zuidzijde van het groengebied in combinatie met meer appartementen rond de supermarkt.
W4.	Parkeren Zuiderpark.	In de variant met en zonder supermarkt neemt de verkeersbelasting de Schoutweg als gebiedsontsluitingsweg toe tussen de aansluiting op de Hoofdweg en de kruising Zuiderpark en kan er niet langer op Schoutweg geparkeerd worden. Daarom worden er tussen de bomen langs de ventweg op het Zuiderpark circa 7 langsparkeerplaatsen opgenomen om het vervallen van een parkeermogelijkheid op de Schoutweg te compenseren voor de aanwonenden van dit deel van het Zuiderpark.
W5	Supermarkt is een vast uitgangspunt en niet langer een optie.	In de Ontwerp Startnotitie is de supermarkt genoemd als optie. Inmiddels is uit aanvullende onderzoeken gebleken dat er vanuit de inwoners behoefte is aan een tweede supermarkt, er marktruimte aanwezig is om te komen tot een tweede supermarkt, deze niet leidt tot leegstand elders en tenslotte verkeerstechnisch en ruimtelijk inpasbaar is. Daarom is de supermarkt niet langer een optie maar een uitgangspunt in de ontwikkeling Hoofdweg Zuid. Op de gehele locatie wordt er een woningbouwbestemming gelegd met daarnaast voor een specifiek deel van het plan een tweede bestemming supermarkt. Er is gekozen voor een flexibele bestemming rond de supermarkt zodat bij het eventueel niet tot stand komen van een supermarkt woningbouw als terugvalscenario kan fungeren.

Aanvullende onderzoeken.

Om tot een goede afweging te komen rond de ingediende reacties op de Ontwerp Startnotitie zijn de volgende aanvullende onderzoeken na de ter visielegging van de ontwerpstartnotie uitgevoerd:

- Gedetailleerd verkeerskundig onderzoek in de beide scenario's (280 woningen en 299 woningen plus supermarkt) naar de effecten van het plan Hoofdweg Zuid op de direct omliggende wegen. Verder is onderzocht wat het effect van het plan Hoofdweg Zuid is op de hoofdverkeersstructuur van Kudelstaart;
- Een aanvullend marktonderzoek onder de inwoners van Kudelstaart naar de behoefte aan een 2e supermarkt in Kudelstaart en naar welk type supermarkt daarbij de voorkeur uitgaat;
- Een gedetailleerd onderzoek naar de marktruimte voor een 2e supermarkt in Kudelstaart inclusief de effecten op de bestaande supermarkten in de omgeving en bestaande winkelvoorzieningen;
- Een zogeheten ladderonderbouwing voor de supermarkt. In deze verplichte "Ladder voor duurzame verstedelijking vestiging supermarkt" wordt onderzocht of er behoefte is aan een supermarkt. Verder of de nieuwe supermarkt leidt tot leegstand elders en of de nieuwe supermarkt ruimtelijk en functioneel goed inpasbaar is. Centraal in de afwegingscriteria van de ladder staat niet de invloed op de concurrentieverhoudingen maar het zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte in Nederland.

Beantwoording hoofdthema's Ontwerp Startnotitie.

Bij de reacties zijn een aantal terugkerende thema's waar te nemen die in onderstaande tabel uitgebreid beantwoord worden. Bij de aansluitende beantwoording per inspraakreactie worden deze punten globaal beantwoord en verder naar deze beantwoording per thema verwezen om de omvang van de nota te beperken en de leesbaarheid te vergroten.

Het betreft de volgende thema's die aansluiten bij het onderzoek naar de Ladder voor duurzame verstedelijking:

Supermarkt:

T1 Is er vanuit het perspectief van de consument behoefte aan een tweede supermarkt?

T2 Is er marktruimte voor een tweede supermarkt in Kudelstaart?

T3 Waarom geen 2e supermarkt in het centrumgebied van Kudelstaart?

T4 Leidt een 2e supermarkt niet tot leegstand onder bestaande supermarkten?

T5 Leidt een 2e supermarkt niet leegstand in het centrumgebied Kudelstaart?

Verkeer:

T6 Invloed woningen plus supermarkt op de verkeersintensiteiten.

T7 Toename verkeersdruk vanuit Hoofdweg Zuid op de direct omliggende wegen?

T8 Toename verkeersdruk vanuit Hoofdweg Zuid op de hoofdinfrastructuur?

T9 Verkeersveilige afwikkeling omliggende woonwijken

Nr.	Thema plus Beantwoording	Planwijziging?
	SUPERMARKT	
T1	***Behoefte aan een tweede supermarkt in Kudelstaart vanuit consumentenperspectief*** In augustus 2021 is door het marktonderzoekbureau Markteffect onderzoek gedaan onder de inwoners van Kudelstaart naar het huidige boodschappengedrag; hoe de inwoners aankijken tegen de komst van een tweede supermarkt en naar welk type supermarkt de voorkeur uitgaat. In de enquête zijn 214 willekeurige inwoners van Kudelstaart persoonlijk bezocht en bevraagd zodat een representatieve steekproef de gehele bevolking ontstaat statistisch gezien. 72% van de inwoners bezoekt regelmatig de vestiging van Albert Heijn in Kudelstaart en 14% geeft aan alle dagelijkse boodschappen bij de budget supermarkt Lidl of Hoogvliet in Aalsmeer te doen. 43% van de inwoners van Kudelstaart geeft aan voor basisproducten en aanbiedingen regelmatig de budget supermarkten in de omgeving te bezoeken. Het aandeel van online bestellingen is gering. De afstand tot de supermarkt is voor driekwart van de bewoners van Kudelstaart een belangrijk aspect in de keuze van een supermarkt. De helft van de inwoners van Kudelstaart geeft aan duidelijk iets te missen in het huidige supermarktaanbod in Kudelstaart. **Tenslotte staat 76% van de inwoners positief ten opzichte de komst van een tweede supermarkt, 16% is neutraal en 8% is negatief**. Daarmee is er sprake van draagvlak onder de bevolking om te komen tot een tweede supermarkt in Kudelstaart.	
T2	***Beschikbare Marktruimte 2e supermarkt in Kudelstaart*** In maart 2021 heeft onderzoeksbureau BRO aanvullend onderzoek gedaan naar de marktruimte voor een tweede supermarkt in Kudelstaart in aanvulling op een eerder onderzoek uit 2017. Uit het recent onderzoek door twee onafhankelijke bureaus blijkt dat 16% van het winkelaanbod van de Gemeente Aalsmeer in Kudelstaart gevestigd is. In verhouding met het inwoneraantal is het dagelijks winkelaanbod beperkt en vindt er een forse afvloeiing van koopstromen plaats vanuit Kudelstaart naar de omliggende kernen en met name naar Aalsmeer. Op dit moment is er een supermarkt in het centrum van Kudelstaart gevestigd met een winkeloppervlak van 2.300 m2. Het inwoneraantal van Kudelstaart neemt met 6,7% toe tot circa 9.990 inwoners in 2031. Het gemiddeld inkomen in Kudelstaart ligt 13% boven het landelijk gemiddelde. De gemiddelde vloerproductiviteit bedraagt € 9.300 per m2 winkelvloeroppervlak, circa 23% boven het landelijk gemiddelde door een relatief beperkt winkelaanbod. Bij uitbreiding van het supermarktaanbod in Kudelstaart nemen de bestedingen binnen Kudelstaart verder toe door een hogere binding en toevloeiing van de koopstromen. Wordt uitgegaan van het landelijk gemiddelde in combinatie met de verwachte bevolkingsgroei en een hogere binding en toevloeiing van de koopstromen binnen en naar Kudelstaart door een tweede moderne supermarkt in een ander marktsegment, dan ontstaat er ruimte voor een aanvullend supermarktaanbod met een vloeroppervlak van 1.160m2 winkelvloeroppervlak. Wordt er gerekend vanuit de gemiddeld beschikbare m2 supermarkt per inwoner in Nederland (0,27 m2 supermarkt per inwoner)	

	dan is er zelfs sprake van een uitbreidingsruimte van circa 1.660 m2 winkelvloeroppervlak voor een supermarkt in Kudelstaart.	
T3	**Waarom geen supermarkt in het centrum van Kudelstaart?** In 2017 heeft een onafhankelijk onderzoeksbureau de mogelijke locaties voor een tweede supermarkt in Kudelstaart onderzocht. Verplaatsen van basisschool de Graankorrel in het centrum van Kudelstaart en op die locatie een supermarkt ontwikkelen, kwam als voorkeur in beeld. Inmiddels is echter gebleken dat het verplaatsen van de Graankorrel geen optie is. Verder zijn er in het centrumgebied geen alternatieve locaties beschikbaar voor de vestiging van een tweede supermarkt. In 2021 zijn de mogelijke locaties inclusief het centrumgebied opnieuw afgewogen. Daarbij is gebleken dat de locatie in het plan Hoofdweg Zuid als beste scoort van alle beschikbare locaties op korte en lange termijn. De locatie is goed te ontsluiten vanaf de Hoofdweg in combinatie met een herinrichting van de Schoutweg tussen de kruising met de Hoofdweg en de kruising met het Zuiderpark. De supermarkt is ruimtelijk-functioneel goed inpasbaar uitgaande van een buffer met groen en water rond het parkeren zodat het zicht vanuit de bestaande bebouwing vanuit de overkant van de Schoutweg beperkt wordt. Geluidbelasting vanuit de bevoorrading wordt beperkt door een inpandig expeditiehof.	
T4	**Leidt een tweede supermarkt in Kudelstaart niet tot leegstand onder bestaande supermarkten?** Uit onderzoek naar de weerbaarheid van de omliggende supermarkten blijkt dat het toevoegen van een tweede supermarkt in Kudelstaart niet leidt tot leegstand in de omliggende supermarkten. Er vindt een herverdeling plaats van omzetten maar die is goed op te vangen voor de bestaande supermarkten door het beperkt aanpassen van de bedrijfsvoering. Binnen Kudelstaart is er op basis van circa 10.000 inwoners voldoende potentieel voor twee supermarkten met een onderscheidend profiel ook gezien de reisafstand naar de overige supermarkten in andere kernen. Ook voor de budgetsupermarkten die nu vanuit Kudelstaart in de omgeving bezocht worden is de omzetbijdrage van bezoekers uit Kudelstaart niet van doorslaggevend belang bij de instandhouding van de betreffende supermarkt.	
T5	**Leidt een tweede supermarkt tot leegstand in het centrumgebied Kudelstaart of winkels elders?** Het bestaande winkelcentrum Kudelstaart is gericht op dagelijkse boodschappen en frequente niet-dagelijkse boodschappen aangevuld met horeca en voorzieningen. Het huidige winkelaanbod past uitstekend als lokale aankooplocatie. Dat blijkt uit de hoge verkoopcijfers per m2 winkeloppervlak die duidelijk boven het landelijk gemiddelde liggen voor zowel de full-service supermarkt, de overige winkels en commerciële voorzieningen zoals horeca. De positie is ook sterk omdat de reisafstand naar frequent bezochte niet-dagelijkse winkels in andere kernen relatief groot is. Het winkelcentrum sluit goed aan bij de lokale behoefte en kent geen leegstand of winkels die opereren in risicovolle branches of sectoren. Kortom het winkelhart Kudelstaart staat er relatief sterk voor. Nadeel voor de bestaande winkels is dat nu een deel van de koopstromen gericht op budget supermarkten vanuit Kudelstaart afvloeit naar Aalsmeer. In het verlengde zullen consumenten als men in Aalsmeer verblijft ook daar eerder de niet-dagelijkse boodschappen doen. Kortom er is sprake van afvloeiing van koopstromen vanuit Kudelstaart, ook voor de	

	niet dagelijkse boodschappen. Met de komst van een budget supermarkt in Kudelstaart neemt de koopkrachtbinding met en binnen Kudelstaart verder toe. In het verlengde daarvan zullen consumenten uit Kudelstaart na een bezoek aan de budgetsupermarkt in Kudelstaart voor de frequente niet-dagelijkse boodschappen in Kudelstaart blijven en gezien de reisafstand niet snel naar een naastgelegen kern gaan en zich blijven richten op het winkelhart van Kudelstaart. Daartegenover staat dat het bezoekersaantal van de full service supermarkt in het centrum wellicht zal afnemen en dat daarmee een snel combinatiebezoek vanuit de supermarkt naar de naastgelegen winkels ook zal afnemen. Naar verwachting wordt voor de winkels voor de niet dagelijkse boodschappen in het centrum een eventuele afname van het bezoek aan de full-service supermarkt opgevangen wordt door een toename van de koopstromen vanuit de dagelijkse boodschappen binnen heel Kudelstaart. Wellicht een geringe daling van het combinatie bezoek aan het winkelhart Kudelstaart maar daartegenover meer consumenten die het winkelhart Kudelstaart zelfstandig bezoeken op basis van de aantrekkingskracht, reisafstand en assortiment. Het winkelhart van Kudelstaart heeft voldoende trekkracht om dit te bewerkstelligen. Eventuele terugloop van bezoekers vanuit Kudelstaart aan winkels in omliggende kernen kan goed opgevangen worden binnen de bedrijfsvoering van de betreffende winkels en zal niet leiden tot leegstand.	
T6 T7	**VERKEER.** Door een extern en onafhankelijk verkeersbureau (Goudappel Coffeng) is de invloed op verkeersbewegingen vanuit het plan Hoofdweg Zuid op de omgeving onderzocht vanuit de bestaande situatie, een variant met het toevoegen van 278 woningen en een variant uitgaand van circa 299 woningen plus supermarkt. Daarbij zijn de volgende stappen doorlopen: - Welke verkeersstromen ontstaan in de verschillende scenario's; - Wat is de invloed op de verschillende kruisingen rond het plan; - Wat betekenen de gewijzigde verkeersstromen voor de verkeersveiligheid binnen de woonwijken. **Verkeerstromen.** Op basis van langjarige verkeerstellingen is een beeld beschikbaar van de bestaande verkeersintensiteiten op wegvakniveau rond het plangebied Hoofdweg Zuid. In een algemeen provinciaal vastgesteld verkeersmodel zijn 300 woningen en apart de supermarkt Hoofdweg Zuid toegevoegd. Dit geeft een globaal beeld over de toename aan verkeersbewegingen. Als check is nog een tweede methode gevolgd waarbij geredeneerd wordt vanuit de gemiddelde extra verkeersbewegingen die iedere woning en supermarkt toevoegt. Aan de hand van deze beide methoden is een prognose opgesteld die als input gebruikt is om een check te doen of alle wegprofielen qua breedte en snelheidsregime voldoen. Conclusie daaruit is dat alle huidige wegprofielen en maximum snelheden voldoen waarbij alleen voor de Schoutweg tussen de kruising met het Zuiderpark en de Hoofdweg een geringe aanpassing in het wegprofiel ter plaatse wordt voorgesteld in combinatie met een parkeerverbod voor dit deel van de Schoutweg. Het parkeerverbod op de Schoutweg tussen de kruising Zuiderpark en Hoofdweg wordt voor direct aanwonenden van het Zuiderpark gecompenseerd door een zevental langsparkeerplaatsen langs de ventweg Zuiderpark aan te leggen tussen de bomen. **Verkeersafwikkeling kruispunten.**	**Gewijzigd**

	Voor de verkeersafwikkeling zijn de kruispunten maatgevend. Het is daarom van belang om op kruispuntniveau de kwaliteit van de verkeersafwikkeling te analyseren tijdens maatgevende periodes zoals bijvoorbeeld tijdens de ochtend- of avondspits. *Ontsluiting plangebied op de Schoutweg.* Uit de analyse blijkt dat er zeer korte verliestijden (wachttijden) optreden op het maatgevende moment van de dag. De fietsoversteek van en naar het plangebied over de Schoutweg is aan de Noordzijde gedacht zodat de fietsers niet het autoverkeer het plangebied Hoofdweg Zuid hoeven te kruisen. *Kruising Schoutweg – Hoofdweg.* Uit de analyse van verliestijden blijkt dat dit kruispunt het verkeersaanbod in alle varianten op een goede manier kan afwikkelen. De ochtend – en avondspits zijn daarbij de maatgevende momenten. In het scenario van de supermarkt dient de verkeersgeleider op de Hoofdweg iets aangepast te worden vanwege de draaicirkel van het afslaand vrachtverkeer. *Rechtstreekse aansluiting c.q. kruising plangebied Hoofdweg Zuid op de Hoofdweg.* Dit is een nieuw kruispunt waarbij wordt uitgegaan van een linksafvlak op de Hoofdweg voor het verkeer richting het plangebied. Doordat linksafslaand verkeer zich hier kan opstellen wordt de doorstroming van de Hoofdweg niet gehinderd en verbeteren doorstroming, wachttijden en verkeersveiligheid. De verliestijden zijn laag met minimale opstellengtes en de kruising kan het verkeer goed verwerken. *Kruispunt N231 - Hoofdweg.* Het kruispunt Hoofdweg met de provinciale weg N231 (Legmeerdijk) heeft in de huidige situatie moeite het verkeer in de ochtend- en avondspits ter verwerken. Dit wordt nog versterkt door de autonome groei van het wegverkeer de komende jaren. De invloed vanuit het plan Hoofdweg Zuid in de maximale variant is beperkt tot een toename van circa 2% in het totale verkeersaanbod en is daarmee niet maatgevend. Over het aanpassen van de kruising en de N231 voert de gemeente overleg met de provincie en de vervoersregio. *Kruispunt N231 - Mijnsherenweg* In de huidige situatie heeft de kruising in de ochtendspits structureel te weinig capaciteit. Hier draagt in de maximale variant het plan Hoofdweg Zuid minder dan 1% aan het verkeersaanbod bij en is daarmee vergaand ondergeschikt aan het overige aanbod. Ook over het aanpassen van deze kruising is de gemeente in overleg met provincie en vervoersregio.	
T8	**Verkeersveiligheid omliggende woonwijken.** De ontwikkeling van Hoofdweg Zuid zorgt voor extra autoverkeer op het omliggende lokale wegennet. Met behulp van een wegenscan kan de maximale capaciteit bepaald worden voor een wegvak die een verkeersveilige situatie voor alle verkeersdeelnemers oplevert. Daarbij wordt gekeken naar een groot aantal factoren die veiligheid bepalen zoals voetgangers- en fietsvriendelijkheid, wegbreedte, overzicht, oversteekplaatsen, parkeren en sociale interactie. *Verkeersveiligheid Calslager Bancken.* De Calslager Bancken is een erftoegangsweg van 5,5 m breed met een 30km regime. Er wordt geparkeerd op de rijbaan. De	

	weg kan de toename vanuit het plan Hoofdweg Zuid inclusief supermarkt goed verwerken waarbij overall gezien de intensiteit toeneemt tot 50% van de maximale capaciteit. Aandachtpunt daarbij is het parkeren van auto's op de rijbaan. Dit vermindert de snelheid van het autoverkeer en reduceert sluipverkeer maar draagt niet bij aan overzicht tijdens de deelname aan het verkeer. *Verkeersveiligheid Romeijnstraat.* De Romeijnstraat is vergelijkbaar met de situatie op het Calslager Bancken alleen is de intensiteit van het autoverkeer lager. Ook hier geldt dat het parkeren op de rijbaan een aandachtspunt is. *Verkeersveiligheid Schoutweg Zuid.* De Schoutweg is een wijkontsluitingsweg met een breedte van 5,5 m1 en een toegestane snelheid van 50 km uur. Het fietsverkeer wordt een vrijliggend fietspad in de vorm van een ventweg afgewikkeld. De situatie op de Schoutweg verandert vooral voor het deel tussen de Hoofdweg en de kruising met het Zuiderpark. Voor dit wegvak wordt voorgesteld het wegprofiel te verbreden tot 6,5m1 en een parkeerverbod in te stellen. De gevolgen van dit parkeerverbod kunnen voor aanliggende woningen aan het Zuiderpark gecompenseerd worden door tussen de bomen in de strook tussen de Schoutweg en ventweg Zuiderpark een zevental langsparkeerplaatsen aan te leggen die bereikbaar zijn vanaf de ventweg. Ook voor het Noordelijk deel van de Schoutweg kan overwogen worden om een parkeerverbod in te stellen in combinatie met langsparkeerplaatsen langs de ventweg Zuiderpark. Dit vergroot de doorstroming maar belemmert tegelijk ook het sluipverkeer in mindere mate. Met deze aanpassingen ontstaat een verkeersveilige oplossing rond het eerste deel van de Schoutweg.	**Gewijzigd**

	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
1	<u>Mail ontvangen 12 juni, 19 juni en 28 juni</u> *1a Reactietermijn te kort* Bij het opstellen van mijn vragen en opmerkingen omtrent de ontwerp startnotitie Hoofdweg Zuid stuitte ik op onduidelijkheid omtrent het besluitvormingsproces waarbij kennelijk de presentatie van dinsdag 7 juni 2021 de start is van de inspraakprocedure. Eerder is door mij aangegeven dat de reactietermijn zeer kort is en nog meer ingekort wordt doordat de presentatie nog niet achteraf terug te zien is (12 juni 2021) via de door de gemeente aangeven communicatiekanalen, waaronder de website. Ik verwacht hier een reactie op en stuur u daarom vooruitlopend mijn vragen per mail. 1b *Proces besluitvorming* In uw schrijven van 26 mei 2021 geeft u ook aan: 'Het college heeft de ontwerpstartnotitie Hoofdweg Zuid vrijgegeven voor inspraak. Het is mij daarbij niet duidelijk: - Wat met de door belanghebbenden gestelde vragen, opmerkingen, ideeën etc. gedaan wordt anders dan vastgelegd in een inspraakverslag (Nota van beantwoording) behorend bij deze startnotitie die in september vastgesteld gaat worden door de gemeenteraad. - Of en op welke wijze het inspraakverslag door belanghebbenden kan worden ingezien.	1a Mede naar aanleiding van uw reactie is de reactietermijn verlengd naar 30 juni 2021. De reactie was op 12 juni 2021 niet zichtbaar omdat het digitaal toegankelijk en doorzoekbaar maken van de opnamen van de bijeenkomst op 7 juni 2021 langer tijd vroeg dan verwacht. De reactie termijn is daarop verlengd. 1b *Proces Besluitvorming* In deze Nota van Beantwoording worden de reacties, vragen en antwoorden weergegeven. Daarnaast of de reactie leidt tot het aanpassen van de "Ontwerp Startnotitie" naar de "Startnotitie" zoals deze ter besluitvorming aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. De Startnotitie en de Nota van Beantwoording zijn openbaar vanaf het moment dat B&W besluit de stukken naar de gemeenteraad te verzenden, meestal 14 dagen voorafgaand aan de behandeling in de Commissie Ruimte en Economie. Na behandeling in commissie volgt behandeling en besluitvorming in de gemeenteraad. In de commissie kunnen belanghebbenden inspreken of schriftelijk reageren.	

	- Wat in september 2021 bij punt 4 uit 10. Planperiode en planning, door de gemeenteraad wordt besloten? En op welke wijze belanghebbenden daarover zullen worden geïnformeerd.		De gemeenteraad stelt de Startnotitie vast als leidraad voor nader uit te werken publiekrechtelijke procedures, waaronder het bestemmingsplan. Het besluit van de gemeenteraad wordt gepubliceerd via de gebruikelijke communicatiekanalen waaronder de gemeentelijke website. Verder wordt de vastgestelde Startnotitie op de website https://www.aalsmeer.nl/wonen-leven/project/ Hoofdweg-zuid geplaatst.	
1c	*Activiteitenplanning.* Graag ontvang ik de activiteitenplanning uit bijlage 3 van de Nota Grondbeleid 2016 (planproces particuliere initiatieven groot) als genoemd in 10. Planperiode en planning. Dit om kennis en inzicht te verkrijgen van de inspraak- en besluitvormingsprocedures die gevolgd zullen of dienen te gaan worden. De in startnotitie opgenomen verkorte weergave geeft te weinig informatie.	1c	*Activiteitenplanning* Wordt toegezonden.	
	Ook uw tekst (website https://www.aalsmeer.nl/wonen-leven/project/ Hoofdweg-Zuid (aalsmeer.nl): 'Het verloop van de inspraak en het verslag van toekomstige inspraakbijeenkomsten kunt u op een later tijdstip in detail volgen en vinden op de website Participatie Aalsmeer' geeft voor nu voor belanghebbenden geen verder inzicht in de inspraak- en besluitvormingsprocedures.		Zie voorgaand "Proces Besluitvorming"	
	U noemt deze periode een **bezwaartermijn** …. in een eerder schrijven heb ik al vragen gesteld over de (verdere) procedure. Ik ga er van uit dat de periode t/m 30 juni inzageperiode van de ontwerp startnotitie is waarop wij - met vragen - kunnen reageren. Graag zou ik willen weten wanneer en hoe wij - als vragensteller - deze vragen en antwoorden (nota van beantwoording) in kunnen zien voordat deze als bijlage bij de startnotitie naar de gemeenteraad wordt verzonden om de startnotitie vast te stellen.		Reactietermijn is verlengd t/m 30 juni 2021. Zie verder onder voorgaand "Proces Besluitvorming"	
1d	*Schoutweg in relatie tot de hoofdverkeerstructuur.* De gemeente heeft een concept brief ingezien van een	1d	*Schoutweg in relatie tot de hoofdverkeerstructuur.* Uit onderzoeken door het verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng	

	aantal betrokken bewoners aan alle bewoners van het Zuiderpark waarin de toenemende verkeersdruk op de Schoutweg centraal staat vanuit de realisatie van het plan Hoofdweg Zuid. Naar aanleiding hiervan heeft de gemeente in een persoonlijk gesprek mondeling aangegeven dat via deze rechtstreekse ontsluiting vanuit het plan naar de Hoofdweg een flink deel van de nieuwe bewoners het plan zal verlaten en binnenkomen. Wij (betrokken bewoners Zuiderpark) gaven aan dat vrijwel al het verkeer via de kruising Schoutweg / Zuiderpark het plan Hoofdweg Zuid zal plaatsvinden waarbij wij aanvullen dat de Schoutweg ook nu al een bredere functie kent als wijkontsluitingsweg voor de bestaande wijken kent en als verbinding gebruikt wordt tussen de Bilderdammerweg en Hoofdweg. Verder zal de verkeersbelasting op de Schoutweg toenemen vanuit het inrichten van de Kudelstaartseweg als eenrichtingsweg.	blijkt dat de verkeersbewegingen op de Schoutweg toenemen maar dat deze goed en veilig te verwerken zijn door het aanpassen van de weginrichting. De wegbreedte voor de Schoutweg tussen de kruising Hoofdweg en kruising Zuiderpark wordt verbreed van 5,50 m1 naar 6,5 m1. Verder wordt er voor dit deel een parkeerverbod ingesteld op de Schoutweg die door de aanleg van langsparkeervakken aan de ventweg Zuiderpark gecompenseerd worden. Zie verder onder het Thema Verkeer (T6 t/m T9) voor een uitgebreide toelichting. Zie bovenstaand.	**gewijzigd**
1e	*Integriteit van het proces.* Gemeente Aalsmeer heeft mij enkele keren enorm teleurgesteld en gekwetst bij verschillende zaken in het verleden. Ik sta normaliter heus mijn 'mannetje' maar in deze situaties hebben medewerkers van de gemeente mij zowel op nare wijze behandeld als tot op het bot gekwetst. Ik kom wantrouwend over, wellicht negatief. Dat is niet mijn bedoeling. Ik heb altijd geleerd dat je vertrouwen dient te verdienen. U start met een behoorlijke achterstand en de gang van zaken tot nu toe heeft deze achterstand niet kleiner gemaakt, eerder juist vergroot. Ik verwacht antwoorden op al mijn vragen en ga voor een eerlijke besluitvorming. Wetende dat ik niet op de hoogte ben van alle regels en procedures hoop ik dat u daar geen misbruik van maakt.	1e	*Integriteit van het proces.* De gemeente spant zich tot het uiterste in om in een goede en zorgvuldige dialoog te komen tot een afweging van belangen.	
1f	*Supermarkt van de toekomst.* Toekomst van de Supermarkt/ Supermarkt van de Toekomst	1f	*Supermarkt van de toekomst.* De gemeente voert een algemeen beleid rond thema's zoals duurzaamheid. Daarin wordt de nadruk gelegd op toekomstbestendige	

	1. Instore Experience 2. Beter voedselsysteem met minder verspilling 3. Klein en eenvoud 4. Meer (Nederlandse) ambacht 5. Eten als medicijn 6. Persoonlijke en individuele benadering 7. Gemak en tijdwinst 8. Weten wat je eet en waarom 9. Opscheppen met eten 10. Blurring: meerdere functies in 1 winkel Wat kunnen supermarkten met deze ontwikkelingen? Het is bij iedere trend en ontwikkeling belangrijk om goed te kijken wat relevant is voor de eigen formule en hoe deze trend vertaald kan worden naar de doelgroep. Het gedrag van supermarktverkopers is steeds meer aan verandering onderhevig. Hierdoor vinden verschuivingen plaats in marktaandelen en populariteit van supermarkten. Met die grillige klanten wordt het steeds belangrijker om trends en ontwikkelingen in de markt voortdurend te monitoren. En vooral ook: op tijd met de Retail formule reageren op veranderingen, uitdagingen en kansen in de markt.	exploitatie en gebruik van de schaarse ruimte binnen de gemeente. De daadwerkelijke positionering en marketing van de supermarkt zelf ligt meer binnen de invloedssfeer van de exploitant van de supermarkt. De gemeente ondersteunt trends op het gebied van duurzaamheid en gezondheid waar mogelijk.	
1g	- Bijlage 1 Toekomst van de supermarkt - Foto 1 t/m 4 geparkeerde auto's op Schoutweg tussen Zuiderpark nr. 6 t/m 11 en nr. 36 en 41.	De gemeente heeft nota genomen van de bijlagen en deze in de afwegingen verwerkt.	

	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
2	Mail ontvangen		
2a	Via deze mail willen wij kenbaar maken graag een tweede supermarkt te willen in Kudelstaart. We wachten de ontwikkelingen even af.	2a Uw reactie wordt meegenomen in de afwegingen.	

	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
3	Brief ontvangen		
	3c. De bouw van een supermarkt/ winkelcentrum midden in onze woonwijk. De bewoners van het Zuiderpark vrezen voor de komst van een supermarkt en maken hier ernstig bezwaar tegen op de volgende gronden: Ten eerste vragen wij ons af waarom er een parkeerplaats en een supermarkt op schaarse bouwgrond wordt gebouwd. Het is alom in de media, er is een groot tekort aan huizen. Wij hebben meer behoefte aan (starters)woningen dan aan een 2de Supermarkt. Binnen een straal van 8.1km zijn er 12 supermarkten, waarvan er zelfs 7 binnen de 5,5km zijn (de Poolse supermarkten niet meegerekend). Er bestaat dus al op korte afstand een divers supermarktaanbod van AH tot Lidl, Aldi, Jumbo, etc. Verder zijn er zowel in De Kwakel als in Leimuiden vergevorderde plannen voor een nieuwe supermarkt. Tevens verwijzen wij naar het onderzoek van de gemeente Aalsmeer naar de juiste locatie voor een tweede supermarkt. De locatie Zuiderpark kwam hierbij als de slechtste locatie naar voren (zie bijlage). Kudelstaart beschikt nu over een gezellig winkelcentrum. Het doet het huidige winkelcentrum geen goed als je een supermarkt in een andere wijk gaat	3c. De supermarkt maakt dubbel grondgebruik mogelijk waarbij er bovenop de supermarkt woningen gebouwd worden in het basissegment van de markt (starters, sociale huur). De supermarkt heeft vanwege dit dubbel grondgebruik een positieve invloed op de woningaantallen binnen het plan. Uit onderzoek blijkt dat er vanuit consumenten behoefte is aan een tweede supermarkt in Kudelstaart met een afwijkend profiel ten opzichte van de full service supermarkt in het centrum. De locatie in het plan Hoofdweg Zuid is de best beschikbare locatie op korte en lange termijn en voldoet aan alle eisen die aan een vestigingslocatie voor een supermarkt gesteld kunnen worden.	

	bouwen. Hou het winkelaanbod bij elkaar. Dit komt ook de andere winkeliers ten goede. Het is al gebleken in andere gemeentes dat als je een supermarkt aan de rand van het dorp bouwt, het winkelcentrum dit merkt in het afnemen van kopers. Dit werkt leegstand in de hand. Wij verwijzen hierbij naar het onderstaand citaat uit het detailhandelsbeleid 2015-2020 van de Provincie Noord-Holland: *3.4 Beleidsdoelen – Prioriteit geven aan hoofdwinkelgebieden. Detailhandel is gebaat bij clustering. Clustering van winkels maakt winkelgebieden aantrekkelijk. Gebieden waar consumenten 'alles kunnen vinden' en artikelen kunnen vergelijken zijn populair. De provincie kiest ervoor om prioriteit te geven aan hoofdwinkelgebieden. Deze hoofdwinkelgebieden zijn bepalend voor de aantrekkingskracht van de Noord-Hollandse detailhandel structuur en (boven) regionale koopkrachtbinding. Dit betekent dat uitbreidingen en nieuwe ontwikkelingen bij voorrang in of aansluitend aan deze bestaande hoofdwinkelgebieden worden geaccommodeerd. Daarnaast moet terughoudend worden omgegaan met het ontwikkelen van nieuwe winkelgebieden.* Voorts vragen wij ons af hoe de veiligheid op verkeersgebied gewaarborgd kan worden als verkeer vanuit omliggende woonwijken van Kudelstaart door andere wijken naar de geplande supermarkt gaan. De mens zal de kortste route nemen en niet via de Hoofdweg richting de supermarkt rijden maar via de Bilderdammerweg, Calslager Bancken of Romeijnstraat via de Schoutweg naar de supermarkt. Hierdoor wordt er in een woonwijk met veel kinderen extra verkeer gecreëerd, dit kan niet de bedoeling zijn en hier zijn de wegen ook niet op ingericht. De supermarkt zal waarschijnlijk tot 22.00 uur 's avonds open zijn en daarmee veel overlast (verkeer, geluid, licht) geven voor de aanliggende woningen.	Uit onderzoek blijkt dat een deel van de koopkracht uit Kudelstaart afvloeit naar de omliggende kernen omdat een deel van de consumenten een bezoek aan een supermarkt in de omgeving combineert met het bezoek van aanvullende winkels in die kermen. Op het moment dat meer inwoners in Kudelstaart hun basisinkopen doen zal genereert dit ook meer bestedingen in het centrumgebied Kudelstaart. De voorkeur gaat beleidsmatig uit naar een clustering van voorzieningen in het centrumgebed van Kudelstaart maar daar kan door de gemeente gemotiveerd van afgeweken worden. De locatie Hoofdweg Zuid is de best beschikbare locatie binnen Kudelstaart op korte en lange termijn. Uit gedetailleerd verkeersonderzoek blijkt dat circa 80% van de bezoekers van de supermarkt komen en gaan via de Hoofdweg. Verder zijn de omliggende staten zoals Romeijnweg en Calslager Bancken goed in staat het resterend, bijkomend verkeer vanuit het plan Hoofdweg Zuid inclusief supermarkt te verwerken. Het gedeelte van de Schoutweg tussen Hoofdweg en Zuiderpark wordt opnieuw ingericht. De supermarkt ligt op ruime afstand van de bestaande bebouwing en het parkeerterrein wordt met een groenzone afgescheiden van de omliggende bebouwing. De bevoorrading vindt plaats via een inpandige expeditiehof.	
3d.	De ontsluiting van de buurt via de Schoutweg. Wij zijn fel gekant tegen de ontsluiting van de nieuwe Hoofdweg Zuid	3d.	De Schoutweg heeft in het overall stedenbouwkundig plan een functie als ontsluitingsweg voor meerder buurten en is ook als zodanig	

	wijk via de Schoutweg en daarmee het Zuiderpark. Hierbij spelen de volgende argumenten een rol:		ingericht. De Schoutweg is uitgevoerd in asfalt i.p.v. klinkerbestrating, kent vrijliggende fietspaden en de aanliggende wijken/buurten zijn middels kruisingen en aparte ventwegen vormgegeven. Er zijn geen postadressen van woningen aan de Schoutweg.
	Het is volkomen logisch en gebruikelijk, om meerdere redenen, om een nieuwe wijk haar belangrijkste ontsluiting aan de Hoofdweg te geven. Het is ons niet duidelijk waarom van deze logica en dit gebruik afgeweken is.	3e.	Het plan Hoofdweg Zuid heeft voor het Westelijk plandeel een eigen ontsluiting op de Hoofdweg. Voor het Oostelijk deel is een ontsluiting via de Schoutweg gekozen omdat de Schoutweg na gedeeltelijk herinrichting het verkeer van en naar Hoofdweg Zuid de verkeersstromen veilig kan verwerken. Verder worden twee kruisingen dicht op elkaar op de Hoofdweg voorkomen.
3e.	In de plannen wordt de Schoutweg gelijkgesteld aan de Hoofdweg, het zouden beiden gelijkwaardige 50km wegen zijn. Wij zijn niet bekend met de formele classificatie van wegen maar in alle redelijkheid kunnen beide wegen nooit als gelijk of gelijkwaardig gezien worden. De Hoofdweg is al sinds jaar en dag een doorgaande weg waar alle aangelegen wijken op ontsluiten. De Schoutweg is een toegangsweg tot een tweetal wijken.		De Hoofdweg is onderdeel van de verkeerskundige hoofdstructuur van Kudelstaart. De Schoutweg is een wijk/ buurtontsluitingsweg en van een gelijkwaardige verkeerskundige classificatie die door de mogelijkheid van parkeren op de rijbaan een lagere wegcapaciteit kent.
3f.	De Schoutweg is een toegangsweg voor het Zuiderpark en voor de wijk Calslagen Bancken, Romeijnstraat etc. Waar het Zuiderpark circa 60 woningen groot is, de Calslagen Bancken/ Romeijnstraat wijk richting de 400 woningen. Het hieraan toevoegen van nogmaals 300 woningen is in onze ogen een veel te zware belasting met gevolgen voor veiligheid, woongenot en milieu.	3f.	Het deel van de Schoutweg tussen Hoofdweg en Zuiderpark wordt opnieuw ingericht en gering verbreed in combinatie met een parkeerverbod. Het vrijliggende fietspad wordt gehandhaafd. Daarmee is dit deel van de Schoutweg goed in staat de toekomstige verkeersstromen te verwerken.
	Mocht de geplande supermarkt doorgang vinden wordt de belasting van de Schoutweg verhoogd met een enorm aantal verkeersbewegingen per dag, heen en weer met daarbij vrachtverkeer.		Zie bovenstaande beantwoording.
	Bij de toegang van de nieuwe wijk ontstaat een kruispunt waar vrachtverkeer, ontsluitingsverkeer voor circa 850 woningen en een supermarkt gemengd worden met de toegang tot een woonerf.		De kruising Schoutweg en de entree naar het plan Hoofdweg Zuid en Zuiderpark worden opnieuw ingericht. Daarbij wordt het langzaam verkeer via een oversteek aan de Noordkant ter hoogte van het Zuiderpark geleid zodat langzaam verkeer op de kruising gescheiden wordt van het overig bestemmingsverkeer van en naar Hoofdweg Zuid.
3g.	Op het ogenblik is de capaciteit aan parkeerplaatsen onvoldoende om alle vervoermiddelen van het Zuiderpark een plaats te bieden. Volgens nu geldende normen zijn er	3g.	Het plan Hoofdweg Zuid moet qua parkeren voldoen aan de meest recente parkeernota van de gemeente Aalsmeer en voorziet daarmee in de eigen parkeerbehoefte. Wat betreft het Zuiderpark voldoet het

	te weinig parkeerplaatsen. Overloop dient, op aangeven van de gemeente, te parkeren op de Schoutweg. In de nieuwe plannen zou parkeren op de Schoutweg onmogelijk gecombineerd kunnen worden met de hoeveelheid (vracht)verkeer. Het nieuwe plan kent parkeercapaciteit met daarbij vaak de nuancering 'op eigen terrein', ook als het gaat om laadplaatsen voor elektrische auto's. Dit zou als gevolg hebben dat bewoners van het Zuiderpark geen parkeerruimte meer hebben en belast worden met parkeerders van supermarkt en nieuwe wijk.		normatief aanbod van parkeerplaatsen waarbij er voor bepaalde woningtypen binnen het Zuiderpark er sprake is van het verplicht in stand houden van parkeerplaatsen op eigen terrein. In de praktijk wordt er door aanwonenden van het Zuiderpark geparkeerd op de Schoutweg in overeenstemming met het huidig verkeersregime. Het deel van de Schoutweg tussen Hoofdweg en de entree van het Hoofdweg Zuid en Zuiderpark wordt opnieuw ingericht inclusief een parkeerverbod voor dit deel van de Hoofdweg. Om het verlies van parkeerplaatsen op de Schoutweg op te compenseren worden er tussen de bomen aan de ventweg Zuiderpark circa 7 parkeerplaatsen toegevoegd (zie T7) waarbij door een bestrating met graskeien het groen karakter maximaal gewaarborgd blijft. De uitwerking wordt vormgegeven in samenspraak met de aanwonenden.	
3h.	Zowel voor de Calslagen Bancken/ Romeijnstraat wijk als de nieuwe Hoofdweg Zuid wijk zijn er meerdere ontsluitingen welke als argument gebruikt worden voor een lagere verkeersbelasting. Voor Hoofdweg Zuid is een tweede ontsluiting in de richting van Bilderdam gepland. Redelijkerwijs kan echter verwacht worden dat de nieuwe bewoners in werk en privé zich met name in de richting Aalsmeer, Amstelveen en Schiphol zullen bewegen en daarbij de eerst mogelijke ontsluiting zullen kiezen. Voor de wijk Calslagen Bancken/ Romeijnstraat is er ontsluiting via de Bilderdammerweg. De in de ontwerpstartnotitie opgenomen verkeersmaatregelen ontmoedigen echter verkeer via de Bilderdammerweg, die al voor een deel een 30km weg is, met verder eenrichtingsverkeer op de Kudelstaartseweg. Het verkeer vanuit de wijk Calslagen Bancken/ Romeijnstraat over de Schoutweg zal daarmee toenemen. Wij vragen u bovenstaande bezwaren ter harte te nemen en met een aangepast plan te komen waarbij: - De geplande supermarkt verplaatst wordt dan wel in z'n geheel komt te vervallen. - De geplande ontsluiting van de wijk aan de Schoutweg naar de Hoofdweg verplaatst wordt.	3h.	Door Goudappel Coffing is een gedetailleerd aanvullend verkeersonderzoek gedaan naar de verkeerskundige gevolgen van het plan Hoofdweg Zuid inclusief supermarkt op de omgeving. Daaruit blijkt dat het plan op de wegen binnen de bestaande wijken de wijzigingen in de verkeersstromen goed kunnen opvangen. Alleen het deel van de Schoutweg tussen Hoofdweg en Zuiderpark moet opnieuw ingericht worden. Binnen de hoofdverkeersstructuur leidt het plan Hoofdweg Zuid tot een verkeerstoename in de spits van circa 1 tot 2% op de maatgevende kruisingen met de N231 en is daarmee van ondergeschikt belang.	
3i.	Binnen de bewonersgroep heerst ook twijfel over de procedure in deze. Wij zijn uitgenodigd voor een informatieavond over een ontwerp startnotitie voor een	3i.	De zienswijze termijn is verlengd tot 30 juni 2021 mede op basis van uw reacties op dit punt. Verder hebben uw reacties geleid tot het naar voren halen van aanvullend gedetailleerd onderzoek wat betreft de	

	nieuw project. De informatieavond bracht ons echter een bijna geheel uitgewerkt plan en hierna wordt gesproken over 'de laatste mogelijkheid tot inspraak'. De mogelijkheid tot het stellen van vragen was zeer kort, de instrumenten waren nog niet beschikbaar wat heeft geleid tot uitstel met slechts 1 week wat slechts toegekend werd na ons aandringen. In de planning resteert dan minder dan één maand voor de analyse van vragen en het geven van reacties waarna de definitieve startnotitie dan binnen 3 weken, in de vakantieperiode, definitief moet zijn. Dit laat vrijwel zeker te kort tijd voor het doorrekenen en tekenen van wijzigingen van enige substantie. Kan hier, gezien de korte termijnen in een vakantieperiode, gesproken worden van een zorgvuldige inspraak door de omwonenden en van behoorlijk bestuur? Als huidige bewoners hebben wij geen inzicht in en invloed op diegenen die onze vragen en bezwaren zal analyseren en op welke wijze deze aan de gemeenteraad voorgelegd zullen worden. Het is ons ook onduidelijk op welke wijze wij hier inspraak hebben. Rest de omwonenden straks alleen de gang naar de voorzieningenrechter en de Raad van State?		vestiging van de 2e supermarkt en het verkeer. Er is een reactietermijn aangegeven tijdens de infoavond die later verlengd is. Tijdens de vaststelling van de startnotitie in de raad kunt u eventueel aanvullend schriftelijk reageren of inspreken bij de commissievergadering. De vastgestelde startnotitie dient als leidraad voor het nader op te stellen Bestemmingsplan. Tijdens de ter visielegging van het ontwerpbestemmingsplan kunt u opnieuw schriftelijk reageren en inspreken.
	3h. Wij verzoeken u dringend om bovenstaande aspecten van de concept startnotitie Hoofdweg Zuid te herzien, de ontsluiting van deze wijk volledig via de Hoofdweg te laten verlopen en geen supermarkt op de huidige locatie te ontwikkelen.	3h.	De door u aangegeven aspecten leiden tot het wijzigen van de inrichting van de Schoutweg tussen Hoofdweg en Zuiderpark. Op uw verzoek om geen supermarkt in het plan Zuiderpark op te nemen is uitgebreid aanvullend onderzoek gedaan op het gebied van verkeer en de locatie van de supermarkt, de economische impact van een supermarkt op deze locatie en de ruimtelijke inpassing. Daaruit is gebleken dat de supermarkt verkeerstechnisch inpasbaar is; er maatschappelijk draagvlak in algemene zin is en de supermarkt kan ruimtelijk ingepast worden via een groene omzoming in combinatie met de ligging aan de rand van een relatief brede strook water met groen en een wijkontsluitingsweg zodat er afstand en afscherming naar de bestaande bebouwing ontstaat.
4	<u>Mail ontvangen datum</u> Hierbij wil ik reageren op de informatieavond van 7 juni 2021 over project Hoofdweg zuid.		

4a.	Er is ons die avond belooft dat de presentatie op de site participatie.aalsmeer.nl zou komen te staan, tot op heden is dit niet het geval en zijn mensen dus niet in de gelegenheid te reageren of vragen te stellen zoals in de door jullie verzonden brief staat. Aangezien er voor 23 juni gereageerd moet worden maken jullie het de omliggende bewoners behoorlijk lastig om überhaupt te reageren. Graag zou ik zien dat deze termijn verlengt wordt zodat een ieder in de gelegenheid is om zijn of haar vragen te stellen.	4a.	Het digitaal toegankelijk maken van de presentatie vroeg meer tijd dan gedacht. Mede naar aanleiding van uw melding is daarom de reactie termijn verlengd.	
4b.	waarom wordt er gekozen voor een supermarkt aangrenzend aan bestaande bouw?	4b.	De supermarkt kan op deze locatie ruimtelijk goed ingepast worden via een groene omzoming in combinatie met de ligging aan de rand van een relatief brede strook water met groen en een wijkontsluitingsweg zodat er afstand en afscherming naar de bestaande omliggende bebouwing ontstaat.	
4c.	de verkeersintensiteit op de schoutweg wordt veel te hoog, met het aantal parkeerplaatsen wat voorzien is bij de supermarkt. Supermarkt een eigen ingang vanaf de hoofdweg, dus supermarkt verplaatsen richting ambachtsheerweg, direct bij de ontsluiting van de hoofdweg.	4c.	Uit aanvullend onderzoek blijkt dat de Schoutweg tussen de Hoofdweg en de aansluiting met het Zuiderpark opnieuw ingericht moet worden waarbij de maximum snelheid teruggebracht wordt van 50km naar 30km in combinatie met een verbreding van dit wegvak naar 6,5 m1 en het handhaven van het vrijliggend fietspad. Verder een parkeerverbod op dit deel van de Schoutweg waarbij het verlies aan parkeerplaatsen op de Schoutweg wordt gecompenseerd door de aanleg van circa 7 parkeerplaatsen langs de ventweg op het Zuiderpark.	**Gewijzigd**
4d.	Komen er betaalbare starterswoningen, voor met name Kudelstaartste starters, of voor mensen die een huurwoning achterlaten? Volgens percentage principe? 40% van de woningen naar mensen die een huurwoning achterlaten, 30% naar mensen die woonachtig zijn in Kudelstaart of werken in Kudelstaart, enz.. (zoals procedure bij ons vorig huis met loting in de Copierstraat).	4d.	Het plan Hoofdweg Zuid is gebaseerd op 299 woningen plus een supermarkt. Van de 299 woningen zijn er minimaal 75 sociale huurwoningen voorzien en 50 koopwoningen met een prijspeil t/m €290.000 v.o.n. Daarbij kan in de nadere uitwerking de verhouding tussen sociale huur en de 50 koopwoningen nog wijzigen. De toewijzingscriteria van deze woningen worden bij de verdere uitwerking van de plannen bepaald waarbij de lokale binding en doorstroming een uitgangspunt vormen.	**Gewijzigd**
4e.	Er wordt in de startnotie (2.4) gesproken over bebouwing uit de jaren 80, alle nieuwbouwwijken rondom het plan zijn van ver na de jaren 80. Respectievelijk 1995, 1997 en 2003. Dit is dus incorrecte informatie in de startnotitie!	4e.	Dank voor uw aanvulling; dit wordt in de startnotitie verwerkt.	

	Tevens word over verpaupering van de kassen gesproken, hier is geen sprake van, wij kijken uit over de schaapjes en het groen van Kwekerij Timmer. Ook de brede watergang waar over gesproken wordt is in werkelijkheid een smalle prutsloot waar je met gemak overheen kan springen, dus waar komt de brede watergang vandaan?		Met de watergang wordt het deel van de Schoutweg evenwijdig aan de Hoofdweg bedoeld. In de startnotitie wordt de toekomstige situatie weergegeven met daarop een verbrede watergang.	
4f.	In paragraaf 2.6 wordt gesproken over de schoutweg en een capaciteit van 15.000 mvt/etmaal. Dit is een 50km/u weg waarbij de auto's op de weg moeten parkeren. Als hier 15.000 voertuigen overheen moeten staat de weg de gehele dag vast! Wat geen vooruitgang is voor de omliggende wijken aangrenzend aan de nieuwe wijk.	4f.	De Schoutweg wordt gezien als een gebiedsontsluitingsweg en heeft gezien de afmetingen en theoretische maximale capaciteit van 15.000 mtv/etmaal. In de praktijk ligt de maximale capaciteit lager omdat ook de afwikkeling op de kruispunten medebepalend is en in dit geval het parkeren op de rijbaan. Daarom wordt bij de uitwerking van de plannen ervan uitgegaan dat de Schoutweg tussen Hoofdweg en Zuiderpark opnieuw ingericht wordt in combinatie met een parkeerverbod. Het verlies aan parkeermogelijkheden op de Schoutweg wordt gecompenseerd door de aanleg van circa 7 parkeerplaatsen langs de ventweg op het Zuiderpark (zie T7?).	**Gewijzigd**
	Aanvullende brief ontvangen 28-6 Vooropgesteld willen we aangeven dat de komst van een nieuwe wijk tegenover ons huis in de wijk Zuiderpark voor ons geen bezwaar oplevert. Dat er woningbouw zou gaan plaatsvinden was ons bij aankoop van onze woning in 2002 al min of meer bekend. De komst van een supermarkt op de beoogde locatie zou ons woongenot verminderen, daarom hebben wij sterk de voorkeur voor de optie zonder supermarkt. In onze optiek zou de komst van de supermarkt beter in het bestaande centrum van Kudelstaart plaats kunnen vinden, hiernaar is reeds onderzoek verricht en gebleken dat er locaties zijn die hierbij voorkeur hebben boven de beoogde locatie. De startnotitie roept bij ons echter wat vragen op die we hieronder uiteen willen zetten.			
4g.	In de startnotie wordt gesproken van de 'optie van een supermarkt'. Is er onderzocht of deze supermarkt elders binnen het plan kan worden gesitueerd op een plek waar minder verkeersdruk/hinder zal ontstaan dan zoals het nu	4g.	Er is recent aanvullend onderzocht wat de meest geschikte locatie voor de vestiging van een tweede supermarkt is in aanvulling uit eerder onderzoek in 2017. Daaruit volgt dat de locatie Hoofdweg Zuid de meest gewenste beschikbare locatie is op korte en lange termijn. Verder dat	

	is beoogd?		deze locatie ruimtelijk en verkeerstechnisch voldoet en niet leidt tot leegstand elders.
4h.	Waarom wordt beoogde supermarkt niet gesitueerd op de zuidpunt van het plan waarbij directe ontsluiting is op de Hoofdweg? Dit is veiliger en overzichtelijker dan via de Schoutweg.	4h.	Een locatie op de Zuidpunt past ruimtelijk niet in de hoofdopzet van het plan Hoofdweg Zuid. Op de huidige locatie blijft de supermarkt ruimtelijk gezien op afstand van de bestaande bebouwing door bestaande groenzone, watergang en Schoutweg. Verder ligt de locatie centraal in de bestaande en toekomstige wijken en kan via de Schoutweg goed ontsloten worden zowel vanaf de Hoofdweg alsook via bestemmingsverkeer voor de supermarkt vanuit de bestaande wijken. Een locatie aan de Westzijde van het plan ligt meer decentraal t.o.v. de bestaande wijken en dit zal tot meer verkeersbewegingen in het plangebied leiden omdat bewoners uit de bestaande wijken via de Schoutweg door het plangebied Hoofdweg Zuid zullen rijden naar de westkant van het plangebied in plaats van rechtstreeks vanaf de Schoutweg naar de supermarkt op de nu voorgestelde locatie.
4i.	Waarom is er in dit plan een supermarkt geplaatst terwijl er in de nabije omgeving van 8,1 kilometer 12 supermarkten aanwezig zijn? Is een supermarkt dan wel nodig? Het onderzoek wat destijds is gedaan is al van voor de uitbreiding van de Albert Heijn, is er nu nog steeds behoefte aan een tweede supermarkt?	4i.	Uit gedetailleerd aanvullend onderzoek blijkt dat 76% van de inwoners van Kudelstaart voor de komst van een tweede supermarkt is, 16% neutraal en 8% tegen. Daarmee is het draagvlak onder de bevolking aangetoond. Daarnaast is er marktruimte voor een tweede supermarkt in Kudelstaart (1.160m2 respectievelijk 1.660m2 winkelvloeroppervlak).
4j.	Bij de verkeersanalyse wordt vermeld dat het plan 2 hoofdontsluitingen dient te krijgen. Zoals het er nu uitziet is er maar sprake van 1 hoofduitsluiting direct op de Hoofdweg en een ontsluiting via de Schoutweg, een reeds bestaande hoofdontsluiting van de wijken Zuiderpark, Calslager Bancken en Kudelstaart Zuid. Waar is de 2e hoofdontsluiting gesitueerd in het beoogde plan?	4j.	Het plan Hoofdweg Zuid kent twee hoofdontsluitingen. Een direct op de Hoofdweg en een op de Schoutweg.
4k.	Wat zijn de 3 in groen aangeduide kavels gesitueerd aan de Hoofdweg en waarom zijn deze niet binnen de rode lijn van het gebied geplaatst waarvan het bestemmingsplan moet worden aangepast?	4k.	De drie kavels aan de Hoofdweg zijn geen eigendom van de gemeente. Een eventuele bestemmingsplanwijziging zal separaat gevoerd moeten worden.
4l.	Waarom kunnen deze kavels niet gebruikt worden voor een 2e ontsluiting? Hier kan de schoutweg dan op aansluiten zodat er een veilige ontsluiting ontstaat.	4l.	De Schoutweg is bedoeld als wijkontsluitingsweg en kan na gedeeltelijke herinrichting prima blijven functioneren als zodanig. Daarnaast is er het streven om niet kort na elkaar twee kruisingen met een redelijk verkeersaanbod op de Hoofdweg te hebben.

	4m. Op de Schoutweg moeten auto's geparkeerd worden omdat er in het plan zuiderpark te weinig parkeerplaatsen zijn voor omwonende en voor als iemand bezoek heeft. Hoe zien jullie dan de situatie als hier ook de vrachtwagens, bezoekers van de supermarkt en bewoners van de diverse wijken overheen moeten?	4m. In de praktijk wordt er door aanwonenden van het Zuiderpark geparkeerd op de Schoutweg in overeenstemming met het huidig verkeersregime. Het deel van de Schoutweg tussen Hoofdweg en de entree van het Hoofdweg Zuid en Zuiderpark wordt opnieuw ingericht inclusief een parkeerverbod voor dit deel van de Hoofdweg. Om het verlies van parkeerplaatsen op de Schoutweg op te compenseren worden er tussen de bomen aan de ventweg Zuiderpark circa 7 parkeerplaatsen toegevoegd worden (zie T7).	
	4n. Hebben jullie nagedacht hoe de bewoners van de nieuwe wijk naar het centrum van Kudelstaart gaan met de auto? welke uitvalswegen worden hiervoor gebruikt?	4n. Er is recent gedetailleerd, aanvullend verkeersonderzoek gedaan naar de gevolgen van het plan Hoofdweg Zuid voor de hoofdverkeersstructuur van Kudelstaart. Daaruit is gebleken dat het toevoegen van 300 woningen en een supermarkt niet leidt tot capaciteitsproblemen op de hoofdinfrastructuur of binnen de omliggende wijken.	
	4o. Verder hopen wij dat er rekening gehouden wordt met het type woningen wat gebouwd gaat worden, de woningnood is hoog en een betaalbare woning voor een starter is er niet te vinden, dus als jullie het voorbeeld kunnen geven door mooie duurzame woningen te bouwen in een gunstige prijsklasse voor starters dan zou de gemeente Aalsmeer het verschil kunnen maken!	4o. Het woningbouwprogramma in het plangebied Hoofdweg Zuid wordt opgebouwd conform de Woonagenda Aalsmeer waarbij minimaal 25% sociaal, 30% middelduur en 45% vrije sector. In de variant inclusief supermarkt worden nog 8% woningen extra toegevoegd gericht op de basis van de markt waaronder starters. De woningen moeten voldoen aan de laatste standaarden op het gebied van duurzaamheid.	

	Samenvatting ingediende reacties per inzender	**Beantwoording reacties per punt**	**Plan-aanpassing**
5	<u>Mail ontvangen</u> Hierbij zou ik graag reageren op de startnotitie Hoofdweg Zuid in Kudelstaart. Ik hoop dat deze input wordt meegenomen, gezien de grote vraag naar starterswoningen in de regio.		
	5a. Uit eerdere nieuwbouwprojecten, denk aan de (helaas maar) 23 Smartwoningen van Timpaan in Aalsmeer, is gebleken dat er honderden, wellicht wel meer dan duizend starters in Aalsmeer en Kudelstaart buiten de boot vallen als het gaat om het zoeken naar een woning. Er is een groot tekort aan betaalbare koopwoningen voor deze	5a. Het woningbouwprogramma in het plangebied Hoofdweg Zuid wordt opgebouwd conform de Woonagenda Aalsmeer waarbij minimaal 25% sociaal, 30% middelduur en 45% vrije sector. In de variant inclusief supermarkt worden nog 8% woningen (circa 21 stuks) extra toegevoegd gericht op de basis van de markt waaronder starters.	

	doelgroep. Hierdoor zitten velen noodgedwongen thuis gezien zij niet willen huren met de angst nooit meer te kunnen kopen.		
	Ik had echt gehoopt dat er bij dit project juist meer woningen in de prijsklasse 200.000-300.000 zouden vallen voor deze groep, gezien het grote probleem. Echter wordt het grootste deel van dit project gevuld met grote woningen in het dure segment. Waarom wordt dit gedaan terwijl de behoefte aan starterswoningen zo groot is? De mensen die 'doorstromen' naar deze dure woningen, zijn ook echt niet de mensen die hun huidige woning verkopen aan starters.	In het project Hoofdweg Zuid vallen circa 40 tot 45% van de woningen in de categorie t/m circa € 300.000. Circa 55% kent een prijsniveau vanaf €300.000 of meer.	
	Appartementen is natuurlijk gemakkelijk gezien de hoge aantallen die hier in zouden kunnen worden geplaatst. Echter zit een starter toch helemaal niet te wachten op een duur appartement boven de supermarkt, met ook nog eens (hoge) servicekosten?	Circa 55% van de woningen zijn grondgebonden en circa 13% zijn beneden – bovenwoningen en 32% appartementen.	
	Ik vraag mij af waarop deze verdeling in type woningen is gebaseerd. Nooit heb ik een onderzoek binnen de gemeente voorbij zien komen over behoefte aan type woningen.	De verdeling in woningcategorieën in het plan is bepaald aan de hand van de door de gemeenteraad vastgestelde Woonagenda 2020. Hierin wordt uitgaan van 25% sociaal, 30% middensegment en 45% vrije sector. In het scenario met een supermarkt worden daar nog 21 goedkope woningen aan toegevoegd boven norm conform de woonagenda.	
	Ik vind het echt heel jammer dat hier ook tijdens de informatieavond nauwelijks aandacht is gegeven, en dat dit werd afgeschoven op de 'politieke agenda'. De gemeente houdt toch rekening met haar burgers?	De behoefte aan woningen is in alle categorieën groot. Bij het vaststellen van de Woonagenda 2020 heeft de gemeenteraad een afweging gemaakt tussen het aandeel van de verschillende woningcategorieën in de komende nieuwbouwplannen.	
6	<u>Mail ontvangen</u> Middels dit schrijven maak ik bezwaar tegen de navolgende punten zoals vermeld in het bouwplan Hoofdweg Zuid.		

	6a. De wijze waarop het vracht- en autoverkeer, via de Schoutweg, naar de supermarkt en de woonwijk moet rijden. Dit plan zal leiden tot een zeer onveilige situatie nu de Schoutweg, door de geparkeerde auto's, slechts beschikt over een doorgaande route die niet breder is dan een auto. Daarnaast kunnen vrachtwagens waarschijnlijk, door de geparkeerde auto's op de Schoutweg, niet of nauwelijks de bocht maken om naar de supermarkt te rijden. Tevens wordt de luchtkwaliteit in onze woonwijk sterk aangetast door de forse toename van vracht- en auto-verkeer. Ik adviseer u dan ook de toegangswegen naar de supermarkt en de woonwijk alleen plaats te laten vinden via de Hoofdweg.	6a. Uit aanvullend verkeersonderzoek blijkt dat de Schoutweg tussen de Hoofdweg en de kruising met het Zuiderpark opnieuw ingericht moet worden. De weg wordt verbreed van 5,5m naar 6,5m. Verder een parkeerverbod waarbij het verlies van een parkeermogelijkheid op de Schoutweg gecompenseerd wordt door het toevoegen van parkeerplaatsen langs de ventweg van het Zuiderpark. De kruising tussen Schoutweg, Zuiderpark en de hoofdtoegang naar het plangebied wordt opnieuw ingericht. De gevolgen voor de luchtkwaliteit blijven ruimschoots binnen de geldende normen. Het ontsluiten van het plangebied Hoofdweg Zuid uitsluitend via de Hoofdweg leidt aan de westkant van het plangebied tot twee kruisingen op de Hoofdweg op korte afstand. De schoutweg is in het verleden ontworpen en uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en de woningen die evenwijdig aan de Schoutweg gesitueerd zijn worden apart ontsloten via een ventweg. Daarom is gekozen voor een hoofdontsluiting via de Schoutweg in combinatie met een tweede hoofdontsluiting rechtstreeks op de Hoofdweg aan de westkant van het plan.	**Gewijzigd**
	6b. De nieuwe supermarkt en parkeerplaats zijn aangrenzend aan het Zuiderpark gepland. Ik ben van mening dat een supermarkt niet midden in een woonwijk gebouwd moet worden. Naast de onder punt 6a vermelde verkeersbelasting wordt hierdoor het woongenot van bewoners aangetast en zal de overlast (verkeer, geluid, parkeren, hangjeugd enz.) sterk toenemen.	6b. De supermarkt kan op deze locatie ruimtelijk goed ingepast worden via een groene omzoming in combinatie met de ligging aan de rand van een relatief brede strook water met groen en een wijkontsluitingsweg zodat er afstand en afscherming naar de bestaande omliggende bebouwing ontstaat. De inrichting van het gebied rond de supermarkt wordt uitgevoerd met inachtname van de laatste inzichten op het gebied van sociale veiligheid.	
7	<u>Mail ontvangen</u> 7a Wij zijn tegen de planning van al het verkeer via de Schoutweg naar de nieuwe wijk en supermarkt. Er zou naar een alternatief moeten worden gekeken voor het verkeer naar de nieuwe wijk. De Schoutweg is smal en er staan al steeds meer geparkeerde auto’s van de bewoners. Wij vrezen veel opstoppingen, lawaai en stank overlast door het steeds	7a. Het plangebied Hoofdweg Zuid kent twee hoofdontsluitingen. Aan de westkant een aansluiting rechtstreeks op de Hoofdweg in combinatie met een tweede aansluiting op de Schoutweg. De schoutweg is in het verleden ontworpen en uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg voor de aanliggende wijken met vrijliggende fietspaden en de woningen die evenwijdig aan de Schoutweg gesitueerd	

		toenemende auto gebruik mede door de planning van een supermarkt midden in een bestaande woonwijk.		zijn worden apart ontsloten via een ventweg. De Schoutweg wordt tussen de Hoofdweg en de kruising met het Zuiderpark opnieuw ingericht en aangepast aan de toekomstige verkeersstromen. De weg wordt verbreed van 5,5m naar 6,5m. Verder een parkeerverbod waarbij het verlies van een parkeermogelijkheid op de Schoutweg gecompenseerd wordt door het toevoegen van parkeerplaatsen langs de ventweg van het Zuiderpark.	**Gewijzigd**
	7b	Waarom deze supermarkt niet plannen bij het bestaande winkelcentrum?	7c.	Deze locatie is de best beschikbare locatie voor de vestiging van een supermarkt op korte en lange termijn.	
8	<u>Mail ontvangen</u>	Bij deze willen wij reageren op het project **Hoofdweg zuid.** Wij waren heel enthousiast over de plannen en zien de komst van een tweede supermarkt tegemoet. Na de digitale informatiebijeenkomst (startnotitie) zagen wij nog wel wat aandachtspunten/verbeterpunten. Aandachtspunten /verbeterpunten omgeving en de wijk:			
	8a	Vernieuwing/ opknappen Ambachtsheerweg voor de bouw Hoofdweg zuid	8a	Het (groot) onderhoud van de Ambagtheerweg is onderdeel van de gemeentelijke onderhoudsplanning en wordt constant gevolgd onafhankelijk van het plan Hoofdweg Zuid. Daarnaast wordt op het moment van de start van de werkzaamheden van Hoofdweg Zuid de staat van de Ambagtheerweg opnieuw afgewogen en waar nodig aangepast.	
	8b	Op de hoofdweg de fietspaden verbeteren/vernieuwen + een beter/verbreed voetpad		Zie 8a.	
	8c	Auto's (van bewoners zuiderpark) die parkeren op de schoutweg een andere plek geven zodat er vrije doorgang komt voor het verkeer.Wij dachten aan extra parkeerhavens aan de schoutweg	8c	De Schoutweg wordt tussen de Hoofdweg en de kruising met het Zuiderpark opnieuw ingericht en aangepast aan de toekomstige verkeersstromen. De weg wordt verbreed van 5,5m naar 6,5m. Verder een parkeerverbod waarbij het verlies van een parkeermogelijkheid op de Schoutweg gecompenseerd wordt door het toevoegen van parkeerplaatsen langs de ventweg van het Zuiderpark.	**Gewijzigd**

	8d	Eventueel kijken naar een andere ingang van de wijk dan via de Schoutweg	8d	Het ontsluiten van het plangebied Hoofdweg Zuid uitsluitend via de Hoofdweg leidt aan de westkant van het plangebied tot twee kruisingen op de Hoofdweg op korte afstand. De schoutweg is in het verleden ontworpen en uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en de woningen die evenwijdig aan de Schoutweg gesitueerd zijn worden apart ontsloten via een ventweg. Daarom is gekozen voor een hoofdontsluiting via de Schoutweg in combinatie met een tweede hoofdontsluiting rechtstreeks op de Hoofdweg aan de westkant van het plan.	
	8e	Lantarenpalen in de wijk op zonne-energie (duurzaamheid)	8e	De openbare ruimte in het plan wordt ingericht met aandacht voor de laatste ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid en klimaatbestendigheid. De lantarenpalen worden uitgevoerd met LED verlichting eventueel in combinatie met stroom uit hernieuwbare bronnen.	
	8f	Jammer dat er niet meer winkels bijkomen wij missen onder andere een gezellige koffietentje/bar in het dorp	8f	Het is niet de bedoeling om de supermarkt uit te breiden met aanvullende winkels in het plangebied Hoofdweg Zuid. Het centrumgebied Kudelstaart is daarvoor de aangewezen locatie.	
	8g	Aandachtspunten woningen met evt. subsidie 1. Gas loos 2. Zonnepanelen 3. Zonneboiler 4. Vloerverwarming 5. Goede ventilatie van de woning 6. Grote tuin 7. Vaste schuur/berging in de achtertuin	8g	Gasloos is uitgangspunt voor het ontwerp van de woningen. Over het algemeen wordt het ontbreken van een gasaansluiting gecompenseerd door de woning te voorzien van woning hoge isolatiewaarden, zonnepanelen, lage tempratuurverwarming bijvoorbeeld vloerverwarming in combinatie met een goede ventilatie met warmteterugwinning, warmtepompen etc. De afmetingen van de tuin zijn afgestemd op voldoende leefruimte rond de woning in combinatie met het zorgvuldig omgaan met de schaarse ruimte in Nederland.	
	8h	Wij willen kijken of wij in deze wijk een huis kunnen kopen.	8h	U kunt zich als belangstellende kenbaar maken op de website van de ontwikkelaar onder www.roosdomtijhuis.nl/aanbod/project/hoofdweg-zuid-te-kudelstaart	
9	Mail ontvangen				

	Middels deze mail willen we een aantal bezwaren kenbaar maken.			
9a	<u>Extra woningen versus tweede supermarkt</u> In de proefverkaveling met de optie voor een tweede supermarkt zijn 300 woningen bedacht. In de proefverkaveling zonder supermarkt staan nu 299 woningen. Dit betekent dat wanneer in het tweede plan de supermarkt wordt vervangen door woningen, het mogelijk is om een proefverkaveling zonder supermarkt op te stellen met nog meer woningen (zeg in totaal ongeveer 330 woningen). Op deze manier kan een betere invulling worden gegeven aan de noodzakelijke woningen voor starters en 1- en 2-persoons huishoudens.	9a	De komst van de supermarkt maakt het financieel mogelijk om woningen bovenop de supermarkt te bouwen. Daarom gaat de komst van de supermarkt niet ten koste van de omvang van het woningbouwprogramma. De komst van de supermarkt leidt het toevoegen van circa 21 woningen in het basissegment van de markt gericht op bijvoorbeeld starters en 1 en 2 persoonshuishoudens naast circa 70 sociale huurwoningen.	
9b.	<u>Locatie supermarkt</u> We maken bezwaar tegen deze locatie van een mogelijke tweede supermarkt, midden in een woonwijk. Het woongenot wordt hierdoor aangetast: - Veel meer (vracht) verkeer, ook ’s avonds door de lange openingstijden van de supermarkt - Aantasting veiligheid - Parkeeroverlast - Geluidsoverlast - Potentiële plek voor hangjongeren	9b	Supermarkten vormen een onderdeel van het stedelijk gebied in Nederland. Daarbij is het beperken van overlast naar omwonenden een uitgangspunt voor zowel de supermarkt zelf en de gemeente. Om de overlast voor omwonenden te beperken en uit het oogpunt van efficiëntie wordt de bevoorrading van de supermarkt zo geconcentreerd mogelijk gedaan, meestal vanuit het distributiecentrum van de betreffende supermarkt. De vrachtwagens die gebuikt worden zijn geschikt om veilig en met zo min mogelijk geluid door het stedelijk gebied te rijden. Daarnaast is voor de supermarkt een inpandige expeditiehof voorgeschreven zodat geluid rond het laden en lossen voorkomen wordt. Wat betreft veiligheid is de route voor bevoorrading eenrichtingverkeer door de inpandige expeditiehof zodat achteruitrijdende en kerende vrachtwagens voorkomen worden. Verder is de schoutweg in het verleden ontworpen en uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg voor de aanliggende wijken met vrijliggende fietspaden en de woningen die evenwijdig aan de Schoutweg gesitueerd zijn worden apart ontsloten via een ventweg. De Schoutweg wordt tussen de Hoofdweg en de kruising met het Zuiderpark opnieuw ingericht en aangepast aan de toekomstige verkeersstromen. De weg wordt verbreed van 5,5m naar 6,5m. Verder een parkeerverbod waarbij het verlies van een parkeermogelijkheid op de Schoutweg gecompenseerd wordt door het toevoegen van parkeerplaatsen langs de ventweg van het Zuiderpark.	**Gewijzigd**

			Parkeeroverlast naar de omliggende gebieden wordt voorkomen door een ruim opgezet parkeerterrein bij de supermarkt te situeren. Het parkeerterrein wordt met aandacht voor sociale veiligheid ingericht.
9c	<u>Noodzaak tweede supermarkt</u> De noodzaak voor een tweede supermarkt is niet onderbouwd: ▪ De toetsingscriteria ontbreken ▪ De behoefte is (nog) niet geïnventariseerd. Hoe en wanneer gebeurt dit?	9c	In aanvulling op globaal onderzoek rond de noodzaak van een tweede supermarkt is de afgelopen maanden uitgebreid aanvullend onderzoek uitgevoerd door een drietal onafhankelijke bureaus. Daarbij is gekeken naar de marktruimte in algemene zin en of de inwoners van Kudelstaart behoefte hebben aan een tweede supermarkt in Kudelstaart. Vanuit de markt gezien blijkt dat er ruimte is voor een extra supermarkt met een winkelvloeroppervlak van 1.160m2, respectievelijk 1.400m2 dan wel 1.660m2 winkelvloeroppervlak. De voorgestelde supermarkt is circa 1.450m2 past daarmee binnen de marktruimte. Daarnaast is in augustus 2021 is door het marktonderzoekbureau Markteffect onderzoek gedaan onder de inwoners van Kudelstaart naar het huidig boodschappengedrag; hoe de inwoners aankijken tegen de komst van een tweede supermarkt en naar welk type supermarkt de voorkeur uitgaat. In de enquête zijn 214 willekeurige inwoners van Kudelstaart persoonlijk bezocht en bevraagd zodat een representatieve steekproef ontstaat. 72% van de inwoners bezoekt regelmatig de vestiging van Albert Heijn in Kudelstaart en 14% geeft aan alle dagelijkse boodschappen bij de budget supermarkt Lidl of Hoogvliet in Aalsmeer te doen. 43% van de inwoners van Kudelstaart geeft aan voor basisproducten en aanbiedingen regelmatig de budget supermarkten in de omgeving te bezoeken. Het aandeel van online bestellingen is gering. De afstand tot de supermarkt is voor driekwart van de bewoners van Kudelstaart een belangrijk aspect in de keuze van een supermarkt. De helft van de inwoners van Kudelstaart geeft aan duidelijk iets te missen in het huidig supermarktaanbod in Kudelstaart. **Tenslotte staat 76% van de inwoners positief ten opzichte de komst van een tweede supermarkt, 16% is neutraal en 8% is negatief**. Daarmee is er sprake van draagvlak onder de bevolking om te komen tot een tweede supermarkt in Kudelstaart.
9d	<u>Ontsluiting schoutweg</u> De ontsluiting van de wijk op de Schoutweg levert extra verkeerdruk en overlast op de Schoutweg. In plaats daarvan is een (extra) ontsluiting direct op de Hoofdweg	9d	De Schoutweg is in het verleden ontworpen en gerealiseerd als wijkontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en ventwegen zodat geen enkele woning rechtstreeks op Schoutweg ontsloten word. Uit gedetailleerd, aanvullend onderzoek blijkt dat de Schoutweg op een

		gewenst. NB De toekomstig te realiseren woonwijk ten noordwesten van de Bilderdammerweg zal ook al leiden tot extra verkeersdrukte op de Schoutweg.		verkeersveilige manier de toekomstige verkeersstromen kan verwerken. Een extra ontsluiting op de Hoofdweg aan de oostkant van het plangebied leidt tot twee gelijkwaardige aansluitingen op de Hoofdweg kort na elkaar. Daarnaast is de grond waarop eventueel een ontsluiting zou moeten komen op de Hoofdweg niet in eigendom van de gemeente. Tenslotte is bij het verkeersonderzoek de invloed van het plan Westeinderhage meegenomen. Dit leidt niet tot overbelasting van de Schoutweg.	
10	Mail ontvangen Middels dit schrijven willen wij een aantal bezwaren maken m.b.t de nieuwbouw kudelstaart-zuid. De volgende punten kunnen wij ons niet in vinden en maken daar ook bezwaar tegen:				
	10a.	de schoutweg is een vrij smalle weg en nu al behoorlijk druk met de toegang tot de andere delen van kudelstaart en de toegang tot het zuiderpark. Met nog eens 300 woningen zal dit een bijzonder drukke en gevaarlijke weg worden, mede ook door de supermarkt die gepland is en dit ook voor extra verkeer zal zorgen(ook vrachtverkeer om de supermarkt te bevoorraden).	10a.	De Schoutweg is in het verleden ontworpen en gerealiseerd als wijkontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en ventwegen zodat geen enkele woning rechtstreeks op Schoutweg ontsloten word. Uit gedetailleerd, aanvullend onderzoek blijkt dat de Schoutweg op een verkeersveilige manier de toekomstige verkeersstromen kan verwerken. De Schoutweg wordt tussen de Hoofdweg en de kruising met het Zuiderpark opnieuw ingericht en aangepast aan de toekomstige verkeersstromen. De weg wordt verbreed van 5,5m naar 6,5m. Verder een parkeerverbod waarbij het verlies van een parkeermogelijkheid op de Schoutweg gecompenseerd wordt door het toevoegen van parkeerplaatsen langs de ventweg van het Zuiderpark.	**Gewijzigd**
	10b	Wij zijn van mening dat de nieuwe wijk een eigen toegangsweg moet krijgen.	10b	Het ontsluiten van het plangebied Hoofdweg Zuid uitsluitend via de Hoofdweg leidt aan de oostkant van het plangebied tot twee kruisingen op de Hoofdweg op korte afstand. De Schoutweg is in het verleden ontworpen en uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en de woningen die evenwijdig aan de Schoutweg gesitueerd zijn worden apart ontsloten via een ventweg. Daarom is gekozen voor een hoofdontsluiting via de Schoutweg in combinatie met een tweede hoofdontsluiting rechtstreeks op de Hoofdweg aan de westkant van het plan.	
	10c	De supermarkt en parkeerplaats bij de supermarkt zal ons woongenot flink aantasten. Met name geluidsoverlast,	10c	De supermarkt zelf ligt op afstand van de bestaande woonbebouwing en wordt uitgevoerd met een inpandige laad- en losruimte zodat geluidoverlast voorkomen wordt. Daarnaast dragen de ligging van het	

		verkeershinder, hangjeugd.		parkeerterrein, de groene buffer rond het parkeerterrein, de Schoutweg en de ventweg bij aan de afstand tussen supermarkt en de omliggende bestaande bebouwing.	
	10d	Langs de schoutweg staan ook veel auto's geparkeerd. Dit omdat er ook tekort ruimte is op het zuiderpark zelf. Het zal met nog meer verkeer een gevaarlijke situatie worden om al dat verkeer langs deze geparkeerde auto's te loodsen. Lijkt ons niet wenselijk.	10d	Er komt een parkeerverbod op de Schoutweg tussen Hoofdweg en kruising Zuiderpark zodat de verkeersdoorstroming verbetert. Het verlies van een parkeermogelijkheid op de Schoutweg wordt gecompenseerd door het toevoegen van parkeerplaatsen langs de ventweg van het Zuiderpark.	
	10e	Wij verwachten dat er alsnog serieus gekeken gaat worden naar de "ontwerp startnotitie " en er een nieuw plan komt.	10e	De reacties op de ontwerp startnotitie hebben geleid tot het aanpassen van de weginrichting van de Schoutweg tussen Hoofdweg en Zuiderpark. Verder meer aandacht voor starters in het woningbouwprogramma en een andere inrichting van het centrale groengebied binnen het plan.	
	10f	Tevens moet ik zeggen dat de communicatie sterk te wensen overlaat. Even een avondje de ontwerp notitie via zoom toelichten in 15 minuten en daarna een zeer korte tijd om te reageren is niet wenselijk. Daarna ook nog lang wachten totdat we de zoom-meting online kunnen kijken. (helaas was ik deze avond verhinderd om direct te kijken).	10f	De presentatie via MS Teams duurde circa een uur waarna er nog circa een half uur vragen zijn beantwoord. Als overheid zijn wij verplicht alle digitale communicatie electronisch toegankelijk te maken. Dit vroeg voor de presentatie Hoofdweg Zuid meer tijd dan gemiddeld en mede daarom is de reactietermijn verlengd.	
11	Mail ontvangen				

	11a	Bij deze wil ik graag te kennen geven dat ik bezwaar maak tegen de plannen die er nu liggen waarbij al het verkeer van en naar de nieuwe wijk via de Schoutweg wordt geleid. Tevens maak ik bezwaar tegen de supermarkt en de parkeerplaats die zijn gepland aangrenzend aan het Zuiderpark. Zie onderstaande onderbouwing:	11a	De Schoutweg is in het verleden ontworpen en gerealiseerd als wijkontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en ventwegen zodat geen enkele woning rechtstreeks op Schoutweg ontsloten word. Uit gedetailleerd, aanvullend onderzoek blijkt dat de Schoutweg op een verkeersveilige manier de toekomstige verkeersstromen kan verwerken.	
	11b	Ik ben in de Zuiderpark gaan wonen vanwege de rustige omgeving en veiligheid voor mij en mijn huisdieren, met de komst van een supermarkt en een parkeergarage pal voor mijn woning verandert dat gevoel en zal mijn woonplezier drastisch afnemen	11b	De supermarkt en het parkeerterrein worden middels een groene buffer ingepast in de omgeving. Daarnaast vormen groene buffer, de Schoutweg en de ventweg Zuiderpark een zone waarmee afstand tussen de supermarkt en de bestaande bebouwing wordt gecreëerd.	
	11c	Het drukke verkeer rondom mijn huis zal een negatieve invloed hebben op mijn woonplezier en veiligheid	11c	Uit aanvullend onderzoek blijkt dat de Schoutweg als wijkontsluitingsweg de toekomstige verkeersstromen kan verwerken op de verkeersveilige manier waarbij de verkeersstromen duidelijk beneden de maximale wegcapaciteit blijven.	
	11d	De komst van een supermarkt zal de complete uitstraling/allure en woonervaring van Zuiderpark negatief beïnvloeden. Zuiderpark zal zijn waarde verliezen, mijn woning zal in waarde verminderen.	11d	De supermarkt plus omgeving wordt ruimtelijk zorgvuldig ingepast op ruime afstand van de bestaande bebouwing zodat de invloed ten opzichte van reguliere woonbebouwing minimaal zal zijn.	
	11e	Een supermarkt hoort m.i. niet midden in een woonwijk te zitten en al helemaal niet als dat zware gevolgen heeft voor een bestaande woonwijk	11e	Zie 11d	
	11f	Ik ben voornemens om alle mogelijke middelen aan te grijpen om te voorkomen dat er een supermarkt en parkeerplaats pal voor mijn woning gebouwd zal worden.	11f	De gemeente streeft naar een zorgvuldige belangenafweging. Daarnaast zijn er beroep- en bezwaarmogelijkheden.	
12	<u>Mail ontvangen</u>				

	Ik weet niet waar precies ik mijn bezwaren kan indienen maar bij deze een mail waarin ik een 3-tal bezwaren noem. Ik heb ze al voorbij zien komen op het platform participatie Aalsmeer Project Hoofdweg Zuid maar ik wil ze zelf ook bij u neerleggen:			
12a	Het nieuwe project dient een eigen, ruime , ontsluiting te krijgen aan de Hoofdweg. Dus niet via de Schoutweg / Zuiderpark. Dit gaat het niet worden.	12a	Het ontsluiten van het plangebied Hoofdweg Zuid uitsluitend via de Hoofdweg leidt aan de oostkant van het plangebied tot twee kruisingen op de Hoofdweg op korte afstand. Verder is de Schoutweg van oudsher ontworpen en bedoeld als wijkontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en waarbij de aanliggende woningen niet rechtstreeks op de Schoutweg worden ontsloten maar via een ventweg. Na herinrichting van de Schoutweg tussen Hoofdweg en Zuiderpark kan de Schoutweg het toekomstig verkeer verkeersveilig verwerken.	
12b	Als er al een 2e supermarkt dient te komen dan zou ik deze plaatsen aan de rand van dit project, of rand van Kudelstaart, en niet tegenover de woningen van het Zuiderpark! Nog meer verkeersdrukte op de Schoutweg. Betreft verkeer van bezoekers aan de Supermarkt en toeleveringsverkeer. Liefst dus ook via de eigen ontsluiting van deze wijk.	12b	De locatie binnen het plangebied Hoofdweg Zuid is gekozen omdat er via de Schoutweg en de ventweg Zuiderpark een ruime buffer ontstaat tussen de supermarkt en de bestaande bebouwing op het Zuiderpark. Daarnaast is er via de Schoutweg een goede en verkeersveilige afwikkeling van het verkeer van en naar het plangebied mogelijk.	
12c	Ook wil ik alvast de mogelijke waardevermindering van mijn woning bij u bekend maken zodat niet later gezegd kan worden dat we dit eerder hadden moeten aankaarten. Het is maar vast aangegeven.	12c	De supermarkt wordt ruimtelijk zorgvuldig ingepast. Het is op dit moment niet aan te geven hoe de komst van de woonwijk plus supermarkt de waarde van uw woning beïnvloedt.	
12d	Ik denk dat de eerste twee punten de hoofdpunten zijn en als hier een andere oplossing voor wordt gevonden dan zal punt 3 ook niet aan de orde zijn. Tegen woningbouw ben ik niet want dat wisten we al dat dit ooit zou gaan gebeuren. Aangezien er ook al rekening is gehouden met een plan zonder supermarkt zou ik hier mee verder gaan.	12d	Zie verder toelichting in deze reactie.	
12e	Overigens een projectontwikkelaar als dochteronderneming van de Vomar zal een supermarkt willen plaatsen in het project.	12e	De behoefte aan een tweede supermarkt binnen Kudelstaart is leidend.	

13	Mail ontvangen bewoners 13a Wij bewoners ……in Kudelstaart, hebben bezwaar tegen het doortrekken van het Robend naar de Hoofdweg. Deze maatregel wordt genoemd om het toenemende autoverkeer in Kudelstaart zich veilig te laten bewegen. Wij hebben bezwaar vanwege: - waardevermindering van huis, - bomen kap, - luchtkwaliteit vermindering, - fietspad verdwijnt/onveilige situatie.	13a In een algemene verkeerskundige studie uit 2017 is gebleken dat het doortrekken van het Robend naar de Hoofdweg een bijdrage kan leveren aan een betere bereikbaarheid van het centrumgebied Kudelstaart. De eventuele afweging hierover wordt in een separaat traject uitgewerkt en vormt geen onderdeel van het project Hoofdweg Zuid.	
14	Mail ontvangen Voorop gesteld dat ik niet tegen het realiseren van een nieuwe wijk waarin hopelijk veel woningen voor starters gerealiseerd worden om aan de woningnood te voldoen. Ik ga er vanuit dat een maatschappelijk betrokken projectontwikkelaar er natuurlijk niet op uit is om te gaan voor de maximale winst, maar om een zo gunstig mogelijk project voor de maatschappij, de bewoners en de omwonenden te realiseren. Ik ga ervan uit dat de gemeente ook het beste met zijn bewoners voor heeft. Toch heb ik met betrekking tot het realiseren van dit plan nog wel vragen en opmerkingen:		
	14a. Waarom betreft dit een "ontwerp startnotitie", terwijl de plannen al zo ver gevorderd zijn?	14a. De term "ontwerp startnotitie" slaat op de fase binnen de gemeentelijke besluitvorming waarbij eerst een ontwerp ter inzage gelegd wordt. Aansluitend worden de reacties op de ontwerp startnotitie afgewogen en leiden tot een definitief voorstel vanuit het college B&W naar de raad ter besluitvorming.	
	14b. Waarom op 14 juni de eerste presentatie aan de omwonenden met een zogenaamde "ontwerp startnotitie", waarop vragen en opmerkingen alleen op korte termijn, tot 30 juni ingediend kunnen worden?	14b. De startnotitie is op 1 juni vrijgegeven voor inspraak tot 30 juni. De presentatie aan omwonenden vond plaats op 7 juni. Na afloop van deze inspraakperiode is aansluitend nog een periode aangehouden voor de verzendtermijn.	
	14c. Om vervolgens van 1 tot 8 juli de analyse van de vragen en reacties te doen. De "definitieve startnotitie" is er dan tussen 9 en 24 juli. Lijkt me kort dag om belangrijke wijzigen te beoordelen en een nieuwe plan te tekenen en	14c. N.a.v. de reacties op de ontwerp startnotitie is besloten tot aanvullend gedetailleerd verkeerstechnisch onderzoek en is de termijn van het beoordelen van de reacties verlengd.	

	in te dienen. Waarom is er geen inspraak door omwonenden op een gewijzigde "ontwerp startnotitie"?		De reacties op de ontwerp startnotitie worden verzameld en afgewogen en inclusief conclusie verwerkt in een nota van beantwoording. Daarna volgt behandeling van de startnotitie en nota van beantwoording in de raadscommissie waar u indien gewenst mondeling of schriftelijk kunt reageren. Na besluitvorming volgt
14d.	Het betreft toch een "concept startnotitie" zoals te zien op de site van de gemeente, hetgeen toch inhoudt dat er discussie en uitwisseling van standpunten mogelijk zou moeten zijn.	14d.	Zie 14c
14e.	Waarom worden de omwonenden direct geconfronteerd met een "definitieve startnotitie"?	14e	Aan onder andere de omwonenden wordt de Ontwerp Startnotitie voorgelegd met het doel om reacties te inventariseren en verwerken waarna de gemeenteraad de definitieve versie van de startnotitie vaststelt.
14f.	Wie gaan de analyse van de vragen en de reacties doen?	14f	Dat wordt gedaan door de ambtelijke organisatie waar nodig ondersteund door onafhankelijke adviesbureaus.
14g.	Zijn de gemeenteraad, milieu- en verkeersdeskundige hierbij betrokken?	14g	Alle noodzakelijke vakdisciplines zijn hierbij betrokken. De gemeenteraad neemt op een voorstel van B&W een besluit over de startnotitie en de nota van Beantwoording.
14h.	Kan hier, gezien de korte termijnen in een vakantieperiode, gesproken worden van een zorgvuldige inspraak door de omwonenden en van behoorlijk bestuur?	14h.	De inspraakperiode omvat ruim vier weken en nog een verzendperiode waarin ontvangen reacties geaccepteerd zijn, totaal circa zes weken. Daarmee is er sprake van een acceptabele inspraaktermijn.
14i.	Waarom worden de omwonenden dan zo laat betrokken bij dit plan?	14ig.	De startnotitie is juist bedoeld om een plan met alle stakeholders te bespreken, vooruitlopend op de te volgen bestemmingsplanprocedure zodat in een vroegtijdig stadium alle stakeholders op het plan kunnen reageren.
14j.	Rest de omwonenden straks alleen de gang naar de voorzieningsrechter en de Raad van State?	14j.	De gemeente komt ultiem via democratische besluitvorming tot een afweging die optimaal recht doet aan de belangen van stakeholders.
14k.	Waarom wordt er gekozen voor de ontsluiting van de supermarkt en de woonwijk via de Schoutweg?	14k.	De Schoutweg is een wijkontsluitingsweg van oudsher bedoeld om de aanliggende wijken te ontsluiten waaronder het plangebied Hoofdweg

			Zuid. Daarbij is wenselijk dan wel vereist dat een wijk over meerdere ontsluitingen beschikt in het geval van een calamiteit. Daarom is gekozen voor een ontsluiting voor autoverkeer op de Schoutweg aan de Westzijde van het plangebied Hoofdweg Zuid en aan de andere zijde van het plan op de Hoofdweg.	
14l.	Dit zal leiden tot een grote aanpassing van de Schoutweg en het kruisingsvlak met de ingang van het Zuiderpark. De Schoutweg is berekend op de aanliggende woonwijken en niet samen met een veel grotere woonwijk en de aanliggende woonwijken.	14l.	Uit aanvullend verkeersonderzoek blijkt dat de Schoutweg verbreed wordt van 5,5m1 naar 6,5m1 tussen de aansluiting met de Hoofdweg en het Zuiderpark en dat voor dit deel een parkeerverbod op de Hoofdweg noodzakelijk is. Het verlies aan parkeercapaciteit op de Hoofdweg wordt gecompenseerd door langs de ventweg op het Zuiderpark circa zeven parkeerplaatsen aan te leggen.	**Gewijzigd**
14m.	Gaat dit ten koste van het duurzame groen langs de parallelweg (aan Schoutweg) van de wijk Zuiderpark?	14m.	De parkeerplaatsen worden opgenomen in de groenstrook tussen de bomen langs de ventweg met een bestrating in de vorm van graskeien.	
14n.	Wordt het groen van de duurzame groene wijk Zuiderpark opgeofferd voor het nieuwe duurzame groen in het project Hoofdweg Zuid?	14n	Nee, iedere wijk moet voorzien in zijn eigen parkeervoorzieningen, groen etc.	
14o.	Gaat dit ten koste van het woonerf langs de Schoutweg?	14o.	Nee, het woonerf Zuiderpark wordt niet gewijzigd behoudens zeven aanvullende parkeerplaatsen langs de ventweg.	
14p.	Er zijn in de wijk Zuiderpark al parkeerplaatsen tekort.	14p.	De parkeerplaatsen die op de Schoutweg verloren gaan worden langs de ventweg Zuiderpark gecompenseerd.	
14q.	Kan er straks door bewoners van het Zuiderpark niet meer geparkeerd worden (borden verboden te stoppen en/of parkeren) op de openbare weg, de Schoutweg?	14q.	Op de Schoutweg tussen de Hoofdweg en de kruising Zuiderpark is het de bedoeling een parkeerverbod in te voeren in combinatie met een herinrichting van dit wegvak. De parkeerplaatsen die op de Schoutweg verloren gaan worden langs de ventweg Zuiderpark gecompenseerd.	
14r.	Het op deze plaats situeren van de supermarkt in de nieuwe woonwijk zal leiden tot meer milieuvervuiling dan noodzakelijk, omdat o.a. vrachtverkeer voor de supermarkt bij tegenliggers en geparkeerde auto's op Schoutweg meerdere malen zal moeten stoppen en optrekken. Dit leidt tot meer uitstoot van fijnstof en andere schadelijke stoffen. Beter is het om de geplande kruising Schoutweg en de toegang naar de nieuwe wijk te	14r.	Het gedeelte van de Schoutweg tussen Hoofdweg en de kruising Zuiderpark wordt opnieuw ingericht inclusief een parkeerverbod zodat de doorstroming voor het verkeer optimaal is. De ontsluiting op de Hoofdweg is een hoofdontsluiting voor autoverkeer. Wordt deze ontsluiting alleen voor langzaam verkeer ingezet dan is het Oostelijk plandeel niet langer voor autoverkeer bereikbaar. Daarnaast kent het plan een goede infrastructuur voor langzaam verkeer zodat de	

	vervangen door een fiets/loopbrug. Past beter in de groengedachte om bewoners uit de omliggende wijk te stimuleren op de fiets of lopend naar een eventuele supermarkt te gaan		wijk inclusief supermarkt goed bereikbaar is voor deze verkeerscategorie.	
14s.	De supermarkt situeren op een plek dicht naast de toegangsweg direct naar de Hoofdweg kan met de nog aan te leggen wegen dit probleem voorkomen. Betere regulering van het vrachtverkeer en de supermarktbezoekers. Bijkomend voordeel van het verplaatsen van een eventuele supermarkt naar het uiterste zuiden van dit nieuwbouwplan is dat in de toekomst, bij plan Hoofdweg ten zuiden van nu Zuid, de supermarkt kan worden uitgebreid en/of het realiseren van een winkelcentrum mogelijk wordt. Hetgeen op de plaats waar de supermarkt nu gepland staat onmogelijk is.	14s.	De huidige locatie van de supermarkt ligt centraal ten opzichte van de omliggende wijken op een redelijke zichtlocatie. Deze locatie kan goed en verkeersveilig ontsloten worden via de Schoutweg. Het is de bedoeling op de huidig voorgestelde locatie een solitaire supermarkt te ontwikkelen, geen winkelcentrum	
14t.	Voor bewoners van het nieuwe plan en de supermarktbezoekers beter om de wijk te kunnen inrijden/verlaten via een overzichtelijke ruime T splitsing aan de Hoofdweg in plaats van op een veel te smalle kruising op de Schoutweg. Een overzichtelijke T-splitsing geeft minder kans op ongevallen dan een smalle kruising aan de Schoutweg. Aanvullende reactie:	14t.	De kruising met de Schoutweg wordt opnieuw ingericht afgestemd op het dan optredend verkeersaanbod inclusief supermarkt.	
14u.	Mijns inziens: Is het duidelijk voor welk deel van de kwekerij Zuiderlegmeer de agrarische bestemming wordt gewijzigd; Lijkt gezien de rode omlijning van het plan, dat de bestemmingswijziging, van agrarisch naar woningbouw, voor het deel binnen de rode omlijning gaat gelden;' Blijft het voorste deel van de kwekerij buiten deze rode lijnen en blijft dit deel dus agrarische bestemming; Zullen de bij het verdwijnen van de kwekerij de twee bedrijfs/agrarische woningen een andere bestemming	14u.	Het voorste deel van de kwekerij valt niet onder de voorgenomen wijziging van het plan Hoofdweg Zuid. De bebouwing direct aan de Hoofdweg valt onder het bestemmingsplan Kudelstaart 2020 waarin de bestemming van de woningen is omgezet naar wonen in algemene zin omdat in dit deel van de Hoofdweg veel van de achterliggende bedrijfspercelen niet langer agrarisch in gebruik zijn. Worden er nieuwbouwplannen voorgesteld dan moeten deze voldoen aan het vigerend bestemmingsplan qua bouwvlakken en toegestane	

	"burgerwoning" moeten krijgen; Zal voor deze wijziging een aparte bestemmingsplan procedure gevolgd dienen te worden en er volgens de reguliere bijgebouwenregeling voor een woonbestemming, een bijgebouw van maximaal 150m2 gebouwd mag worden;		bouwhoogtes en functies. Wordt hier van afgeweken dan zal de gemeente een besluit nemen of zij meewerkt aan het wijzigen van het bestemmingsplan.
14v.	Klopt de verkavelingsindeling (verkavelingsschets pagina 41 van de startnotitie) in de startnotitie dus niet omdat er buiten de aangevraagde bestemmingswijziging er drie kavels ontstaan op agrarische grond; Wordt er in de legenda van de verkavelingsschets, er aan de geplande woningen op deze kavels geen categorie toegekend; Worden gezien het bovenstaande er straks op drie niet bestaande kavels illegaal (zonder bouwvergunning) drie woningen gebouwd;	14v.	De verkavelingsschets op pagina 41 van de startnotitie 11 mei 2021 valt buiten het plangebied Hoofdweg Zuid en onder het recent vastgestelde bestemmingsplan Kudelstaart 2020. De drie als indicatie aangegeven woningen dienen uitsluitend als illustratie voor mogelijke ontwikkelingen buiten het plangebied Hoofdweg Zuid. Voor het wijzigen van de bebouwing buiten het plangebied Hoofdweg Zuid worden eventuele omgevingsaanvragen getoetst aan het ter plaatse geldend bestemmingsplan (Kudelstaart 2020). Er ontstaan niet automatisch nieuwe bestemmingsmogelijkheden of aangepaste bebouwingsvoorschriften.
	Het toch mocht blijken dat deze drie kavels deel uitmaken van het project en de aangevraagde bestemmingswijziging, de rode omlijning van het project niet klopt;		De drie eventuele woningen maken geen deel uit van het project Hoofdweg Zuid.
14w.	Het niet klopt dat in de startnotitie wordt gesteld dat deze nieuwbouw, netto ca. 300 woningen (minder dan 1500 als in de bijlage 3a van de regeling NIBM) twee hoofdontsluitingen (pagina 40 startnotitie) moet hebben;	14w	In het kader van een goede bereikbaarheid van hulpdiensten dient het plangebied Hoofdweg Zuid tenminste twee ontsluitingen op de omliggende hoofdwegenstructuur te hebben.
14x.	Wordt de Schoutweg in de startnotitie blijkbaar gelijk gesteld met de ontsluitingsweg, de Hoofdweg, hetgeen volgens de AVVP wegcategorisering Aalsmeer niet zo is; Zoals er wordt gesteld twee hoofdontsluitingen moeten zijn, deze niet aan de Schoutweg kan worden gesitueerd omdat de Schoutweg geen gebiedsontsluitingsweg is volgens de categorisering van weg in de SVVP van de gemeente, maar een weg in een verblijfsgebied en deze aansluiting dus geen hoofdontsluiting kan zijn;	14x	De Schoutweg is ontworpen een aangelegd als gebiedsontsluitingsweg. In tegenstelling tot de wegen binnen het plangebied Hoofdweg Zuid en omliggende wijken (verblijfsgebied) is de Schoutweg ontworpen met vrijliggende fietspaden, is de weg uitgevoerd in asfalt en zijn de aanliggende woningen niet rechtstreeks op de Schoutweg aangesloten maar bereikbaar via een hoofdontsluiting met daaraan gekoppeld ventwegen.
14y.	Als er toch twee hoofdaansluitingen moeten komen en de drie kavels behoren bij het project en de aangevraagde	14y	De Schoutweg is van oudsher ontworpen en uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg inclusief de aansluiting op de Hoofdweg en het

	bestemmingswijziging ook voor de drie kavels van toepassing is, het project beter ontsloten kan worden op de plaats van deze drie kavels en de getekende woningen elders in het traject te situeren;		toekomstig plangebied Hoofdweg Zuid. Ontsluiting van het plangebied Hoofdweg Zuid via het grondgebied waar drie woningen als indicatie zijn ingetekend leidt tot twee gebiedsontsluitingen kort na elkaar op de Hoofdweg en is daarmee niet gewenst. Verder is de gemeente geen eigenaar van dit gebied.
14z.	Er van de doorgang van deze niet bestaande kavels gebruik gemaakt gaat worden om het bouwverkeer een hoofdontsluiting te geven aan de Hoofdweg; Het beter is om als de grond van deze drie kavels niet bij het project horen, maar wel gebruikt worden als bouwweg, de projectontwikkelaar de gehele agrarische grond, met uitzondering van de bedrijfswoningen met omliggende tuin, aan te laten kopen zodat er een zo optimaal mogelijke nieuwbouwplan, met een tweede hoofdontsluiting kan ontstaan;	14z	Er is nog niet bekend hoe de locatie voor het bouwverkeer wordt ontsloten. Op het moment dat dit aan de orde is zal de aansluiting voor het bouwverkeer aan redelijke eisen van veiligheid moeten voldoen en het zoveel mogelijk voorkomen van hinder.
14aa	De gemeenteraad de bestemmingsaanvraag om de agrarische grond van de kwekerij Zuiderlegmeer om te zetten naar woningbouw, afwijst totdat de tweede hoofdontsluiting naar de Hoofdweg geregeld is; Onjuist is dat als er bij de verkoop en de speculatie met agrarische grond, zowel door de verkoper als de aankoper, er een constructie bedacht wordt waarbij er uitsluitend een plan kan worden ingediend waar de omwonenden geen invloed op kunnen uitoefenen, omdat het niet anders kan; Het gemeentebestuur, de vertegenwoordiging van de bewoners en de omwonenden, haar verantwoordelijkheid neemt en deze niet aan de rechtelijke macht overlaat, om een dergelijke constructie, slikken of stikken, niet te belonen met een bestemmingswijziging; Het de taak is van het bestuur om beleid te maken om dergelijke speculatie tegen te gaan;	14aa	Zie ook 14y. De mogelijke omzetting van agrarisch naar een woonbestemming wordt onder andere getoetst aan de praktische uitvoerbaarheid van de beoogde bestemming. Aangezien er een goede en verkeersveilige ontsluiting via de Schoutweg mogelijk is en die van oudsher ook als zodanig ontworpen en uitgevoerd is, kan de gemeente geen verdere voorwaarden aan verbinden die een ontsluiting via de kavels van Timmer mogelijk maakt.
14ab	Als de tweede hoofdontsluiting voor de nieuwbouw aan de Hoofdweg geregeld is het verkeerstechnisch dan beter is om geen twee hoofdontsluitingen kort achter elkaar te hebben aan de Hoofdweg en de nu bestaande kruising hoofdontsluiting Schoutweg/ Hoofdweg te laten vervallen en de Schoutweg zo kort mogelijk bij de Hoofdweg te laten aansluiten, nabij de nieuwe tweede hoofdontsluitingsweg; Er op deze manier aansluitingen gemaakt kunnen worden	14ab	De keuze is om de ontsluiting van het plangebied Hoofdweg Zuid gedeeltelijk te laten verlopen via de Schoutweg naar de Hoofdweg. De Schoutweg is ontworpen en ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Na het aanpassen van de Schoutweg tussen de Hoofdweg en de hoofdontsluiting Zuiderpark / Hoofdweg Zuid is dit deel van de Schoutweg in staat de toename van het verkeer op een verkeersveilige manier te verwerken blijkt uit aanvullend verkeersonderzoek.

		met T-splitsingen, bajonetkruisingen, waarop gemiddeld 20% minder ongevallen plaats vinden dan op een viertakskruispunt (zoals in startnotitie, weg nieuwbouw, Schoutweg en Zuiderpark), hetgeen meer past bij het door de gemeente geplaatste artikel "Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk" op de participatiesite en het streven naar nul dodelijke verkeersslachtoffers in 2030; De nieuwbouw en de aanliggende bebouwing nu het nog kan zo verkeersveilig mogelijk te maken;		
	14ac	Er voor omwonenden van Zuiderpark bij het ontsluiten van de nieuwbouw via deze nieuwe hoofdontsluiting aan de Hoofdweg de parkeerfaciliteiten van het Zuiderpark, in verband met onvoldoende parkeerplaatsen volgens de norm, de mogelijkheid om het parkeren op de openbare weg, de Schoutweg, in stand blijft. Het woongenot van de bewoners van het Zuiderpark zo min mogelijk wordt aangetast en dat er geen viertakskruispunt geconstrueerd wordt met de nieuwe bebouwing, de Schoutweg en het Zuiderpark;	14ac	Het vervallen van een parkeermogelijkheid op de Schoutweg tussen Hoofdweg en Zuiderpark wordt gecompenseerd door de aanleg van aanvullende parkeerplaatsen langs de ventweg Zuiderpark.
	14ad	Als er toch een ontsluiting (geen hoofdontsluiting) moet komen met de Schoutweg deze eveneens zo te situeren dat deze zo dicht mogelijk naar de Hoofdweg komt, waardoor de parkeerfaciliteiten voor Zuiderpark, parkeren op de openbare weg van de Schoutweg is tact kunnen blijven Dit het woongenot eveneens ten goede komt en met het construeren van een zogenaamde bajonetkruising, dit beter is voor de verkeersveiligheid; Om de geplande ontsluiting (T-splitsing, bajonetkruising) aan de Romeijnstraat niet alleen voor langzaam verkeer te maken, maar ook toegankelijk te maken voor auto's en calamiteiten verkeer. Mocht er in de bocht Schoutweg naar de Romeijstraat en de Bilderdammerweg de Hoofdweg bereiken via de nieuwe bebouwing; Deze ontsluiting, eveneens geen hoofdontsluiting, de ontsluiting aan de Schoutweg onnodig maakt; Heeft deze nieuwe bebouwing in samenhang met de ontsluiting aan de Romeijnstraat en de bebouwing tussen de Romeijnstraat en de Bilderdammerweg, eveneens een hoofdontsluiting met de ontsluitingsweg, de Bilderdammerweg;	14ad	Uitgangspunt is dat het bestemmingsverkeer van en vanuit het plan Hoofdweg Zuid inclusief supermarkt zoveel mogelijk via de Hoofdweg rijdt. Dit wordt gestimuleerd via een goede inrichting van de Schoutweg tussen Hoofdweg en entree van het plangebied. De entree het plangebied in vanaf de Schoutweg is gekozen ter hoogte van de kruising met het Zuiderpark om zo (gelijk in het Zuiderpark) centraal in het plangebied uit te komen. Het aanvullend ontsluiten van het plangebied Hoofdweg Zuid via de Romeijnstraat zal in ernstige mate het sluipverkeer bevorderen vanaf de Bilderdammerweg door de bestaande omliggende wijken.

	Als de hoofdontsluiting van de nieuwbouw Hoofdweg-Zuid gestremd mocht zijn, de nieuwbouw voor calamiteiten voertuigen altijd bereikbaar is via de ontsluiting aan de Romeijnstraat;			
14ae	Er volgens de AVVP van de gemeente en het wensbeeld goederenvervoer er geen supermarkt kan worden gebouwdop de plaats aangeduid in de startnotitie; Het goederenvervoer zo dicht mogelijk bij het wensbeeld gerealiseerd dient te worden; De in de startnotitie getekende route voor het vrachtverkeer voor de supermarkt gaat dan wel niet door het plangebied van de nieuwbouw maar wel door het plangebied en de planweg van het Zuiderpark; De vrachtverkeerroute om de supermarkt, die een fiets/voetgangers ontsluiting naar de Romeijnstraat kruist en vervolgens over de parkeerplaats voor klanten rijdt, niet past bij het streven naar een verkeersveilig Aalsmeer en nul doden in 2030;	14ae	De supermarkt wordt met een zo kort mogelijke, directe route vanaf de Hoofdweg aangesloten. De route loopt via de Schoutweg als een zelfstandige gebiedsontsluitingsweg voor meerdere gebieden en loopt niet door het plangebied Zuiderpark. De bevoorradingsroute is als eenrichtingsroute vormgegeven in combinatie met een inpandige expeditiehof zodat de chauffeur een goed overzicht heeft op de overige verkeersdeelnemers en achteruitrijdende vrachtauto's niet voorkomen.	
14af	Het voor een vrachtwagenchauffeur onmogelijk wordt om op de parkeerplaats, waar niet iedereen even handig in- en uitparkeert, alle verkeersbewegingen rondom zijn vrachtwagen (met oplegger) in de gaten te houden; De kans groot wordt dat kinderen die tussen geparkeerde auto's vandaan de "weg" van de parkeerplaats op lopen geplet worden door de achterwielen van de vrachtwagen (oplegger) zonder dat de chauffeur dat in de gaten heeft;	14af	Zie hierboven.	
14ag	Dat als er tegen het "niet verplichte advies" in van de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid waarin de gemeente toegezegd heeft om rekening te houden met de randvoorwaarden, genoemd in het jaarverslag, er toch een supermarkt komt deze te bouwen helemaal in het zuidelijke deel, direct na de hoofdontsluitingsweg aan de Hoofdweg; Als er toch op die plaats een solitaire supermarkt gebouwd wordt dit beter aansluit bij de in AVVP genoemde wensbeeld goederenvervoer en het mogelijk wordt om het verkeersplan beter te ontwerpen;	14ag	De voorgestelde locatie aan de Noordzijde is gekozen omdat deze ruimtelijk kwalitatief beter inpasbaar is met een grotere afstand naar de omliggende bebouwing aan de Noordzijde doordat de Schoutweg en brede water- en groenstrook en ventwegen een ruimtelijke buffer vormen naar de bestaande woningen ten noorden van de Schoutweg. Voor de nu voorgestelde verkeersontsluiting biedt een verkeersveilige oplossing.	
14ah	Beter is om geen woningen in het dure-segment te	14ah	Het woningbouwprogramma in het plangebied Hoofdweg Zuid wordt	

		bouwen en in plaats daarvan, gezien de wooncrisis, er meer woningen in het goedkope segment (bv smartwoningen) en het middensegment te bouwen. Dit past beter bij de woningnood en de behoefte beschreven in de ALS Woonagenda_Aalsmeer;		opgebouwd conform de door de gemeenteraad vastgestelde Woonagenda Aalsmeer en bestaat uit minimaal 25% sociaal, 30% middelduur en 45% vrije sector. In de variant inclusief supermarkt worden nog 21 woningen extra toegevoegd gericht op de basis van de markt waaronder starters. In het project Hoofdweg Zuid vallen circa 40 tot 45% van de woningen in de categorie t/m circa € 300.000.	
	14ai	Er nu al rekening gehouden dient te worden met het aantal parkeerplaatsen in de nieuwbouw, omdat een aantal parkeerplaatsen, volgens de nu geldende norm snel te kort is, als er in verband met het toekomstige plug-in hybride en elektrisch rijden parkeerplaatsen laadplaatsen worden. Een laadplaats is geen parkeerplaats; Er nu nog bij het ontwerpen van het plan een toekomst bestendige parkeeroplossing kan worden bedacht.	14ai	Het aantal parkeerplaatsen in het plan moet voldoen aan de meest recente parkeernota van de Gemeente Aalsmeer op het moment van de aanvraag voor de omgevingsvergunning van de woningen. Daarnaast moet voldaan worden aan de op dat moment geldende mobiliteitsvisie inclusief openbare laadpalen.	
15	<u>Mail ontvangen</u>				

		Middels deze mail wil ik mijn zorg uiten over de plaatsing van de supermarkt en de daarbij behorende verkeersdrukte die lijkt te ontstaan op de Schoutweg.			
	15a	Bij mijn weten is het aantal vierkante meters supermarkten in de gemeente Aalsmeer al jaren hoog, en lijkt mede daarom een tweede winkel van deze grote niet noodzakelijk.	15a	Er zijn aanvullend een drietal onderzoeken gedaan of er marktruimte is voor een tweede supermarkt in Kudelstaart. Daaruit blijkt dat er respectievelijk 1.160 m2 tot 1.200m2 marktruimte is terwijl uit een derde onderzoek een marktruimte van 1.660m2 winkelvloeroppervlak blijkt. De geplande supermarkt in Hoofdweg Zuid kent en oppervlak van 1400m2 en past daarmee binnen de geanalyseerde marktruimte. Daarnaast is er de vraag of er vanuit de inwoners behoefte is aan een tweede supermarkt in Kudelstaart. Daarom is in augustus 2021 door het marktonderzoekbureau Markteffect onderzoek gedaan onder de inwoners van Kudelstaart naar het huidig boodschappengedrag; hoe de inwoners aankijken tegen de komst van een tweede supermarkt en naar welk type supermarkt de voorkeur uitgaat. In de enquête zijn 214 willekeurige inwoners van Kudelstaart persoonlijk bezocht en bevraagd zodat een representatieve steekproef ontstaat. Daaruit blijkt dat 76% van de inwoners positief ten opzichte de komst van een tweede supermarkt, 16% is neutraal en 8% is negatief.		
	15b	Echter grotere problemen verwacht ik met de verkeersdrukte die het (zowel met als zonder supermarkt) met zich meebrengt op de schoutweg. Er wordt hier (met goedkeuring van de gemeente) vaak geparkeerd omdat de parkeergelegenheid op het Zuiderpark onvoldoende lijkt voor het aantal auto's en dit tezamen met de te verwachten extra verkeersdrukte lijkt me geen wenselijke en vooral veilige situatie opleveren. Ik verzoek u dan ook hier goed rekening mee te houden en kritisch te bekijken alvorens de plannen in uitvoering gebracht worden.	15b	Uit onderzoeken door het verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng blijkt dat de verkeersbewegingen op de Schoutweg toenemen maar dat deze goed en veilig te verwerken zijn door het aanpassen van de weginrichting voor een deel van de Schoutweg. De wegbreedte voor de Schoutweg tussen de kruising Hoofdweg en kruising Zuiderpark wordt verbreed van 5,50 m1 naar 6,5 m1. Verder wordt er voor dit deel een parkeerverbod ingesteld op de Schoutweg die door de aanleg van langsparkeervakken aan de ventweg Zuiderpark gecompenseerd worden. Zie verder onder het Thema Verkeer (T6 t/m T9) voor een uitgebreide toelichting.		
16	<u>Mail ontvangen</u> Via deze weg willen we onze zorgen uiten over de plannen				

	voor een nieuw winkelgebied in het plangebied hoofdweg Zuid en ons ongenoegen uiten over het proces hieromtrent.			
16a	Landelijk staat de retail sterk onder druk. De oplopende leegstand maakt centrumgebieden snel minder aantrekkelijk, waarbij een neerwaartse spiraal dreigt en de leefbaarheid onder druk komt te staan. De Corona-crisis versterkt en versnelt deze ontwikkelingen. Dit is binnen de gemeente Aalsmeer niet anders. Kudelstaart heeft een sterk compact, levendig en aantrekkelijk centrumgebied. De nadruk ligt sterk op het doen van (dagelijkse) boodschappen. Het aanbod is compleet, functioneert goed en er is vooralsnog geen sprake van structurele leegstand. Met de recente modernisering van AH Weernekers is er een sterke trekker in het centrum. Voor een ruimer aanbod kunnen de inwoners van Kudelstaart terecht in Aalsmeer.	16a	Uw conclusies ten aanzien van de kracht van het huidig winkelhart van Kudelstaart worden onderschreven vanuit gedetailleerd, aanvullend onderzoek door twee onafhankelijke adviesbureaus. Kudelstaart kent een compact sterk centrumgebied gericht op dagelijkse boodschappen en geen leegstand. De full service supermarkt is een sterke trekker en de omliggende winkels bieden een aanvullend assortiment. Zoals u echter aangeeft vindt er ook een omvangrijke afvloeiing van koopkracht plaats naar de omliggende kernen en met name naar de kern Aalsmeer. Tegelijk ontbreekt in Kudelstaart, gezien het lokaal verzorgingsgebied en bevolkingsomvang, een tweede complementaire supermarkt. Uit onderzoek onder de inwoners van Kudelstaart blijkt dat 76% voor de komst van een 2e supermarkt is, 16% neutraal en 8% tegen. Daarmee is de behoefte aan een 2e supermarkt vanuit de bevolking aangetoond. Daarnaast is volgens onderzoek de verwachting dat de toename van de koopkrachtbinding binnen Kudelstaart deels ten goede gaat komen aan het centrum van Kudelstaart zodat er geen sprake is van negatieve effecten.	
16b	Van oudsher heeft deze kern (Aalsmeer) een regiofunctie; deze ondernemers zijn dus ook (deels) afhankelijk van bestedingen uit de regio.	16b	Uit onderzoek blijkt dat een 2e supermarkt in Kudelstaart zal leiden tot minder afvloeiing naar de omliggende kernen en de gevolgen daarvan kunnen opgevangen worden binnen de bedrijfsvoering van de omliggende supermarkten en winkels in andere kernen zonder dat er sprake zal zijn van leegstand.	
16c	Door nu in te zetten op een solitaire supermarkt, buiten het stedelijk gebied, gooien we dit in een keer weg.	16c	Zie bovenstaand	
16d	De veronderstelde behoefte aan een tweede supermarkt in Kudelstaart is slechts een wens van projectontwikkelaars en supermarktexploitant.	16d	De behoefte vanuit de inwoners is leidend.	
16e	Met 300 woningen is het draagvlak in de wijk voor een nieuwe supermarkt veel te klein. Dit wordt door alle onderzoeken aangetoond.	16e	Het draagvlak voor een 2e supermarkt is bepaald aan de hand van het totale verzorgingsgebied Kudelstaart (circa 10.000 inwoners) en niet alleen vanuit het plangebied Hoofdweg Zuid.	
16f	Er is geen enkele samenhang met of meerwaarde voor het centrum van Kudelstaart.	16f	Zie 16a.	

16g	In de zoektocht naar een vestigingslocatie voor een tweede supermarkt stond beoogde locatie altijd onderaan met een negatieve score.	16g	In de analyse uit 2017 is voor de locatie Kudelstaart Zuid niet gekozen omdat er gezien de eigendomsverhoudingen in het gebied er onvoldoende ruimte leek voor de vestiging van een supermarkt en daarmee de financiële haalbaarheid onvoldoende helder was. Verder was de landschappelijke inpassing in combinatie met wonen niet duidelijk. Tenslotte leek op dat moment de locatie Graankorrel in het centrum een betere optie. Inmiddels is zijn de eigendomsverhoudingen in het gebied helder, ligt er een stedenbouwkundig plan waarin de supermarkt ruimtelijk-functioneel opgenomen kan worden en is de locatie Graankorrel niet beschikbaar.
16h	Gezien de veel betere autobereikbaarheid is het logisch te veronderstellen dat een aanzienlijk deel van de consumenten er voor kiest om hun boodschappen in de nieuwe supermarkt aan de rand van Kudelstaart te doen. Consumenten komen minder vaak in het centrum, besteden hierdoor ook minder bij de andere (vers)speciaalzaken, met dalende omzetten en leegstand als gevolg.	16h	Volgens onderzoek is de verwachting dat de toename van de koopkrachtbinding binnen Kudelstaart deels ten goede gaat komen aan het centrum van Kudelstaart zodat er geen sprake zal zijn van negatieve effecten.
16i	Gemeente Aalsmeer heeft altijd ingezet op sterke centrumgebieden. Beoogde ontwikkeling staat haaks op gemeentelijke visies en provinciaal beleid. We merken alleen al dat de dreiging die uitgaat van dit plan, zorgt voor een lagere investeringsbereidheid bij ondernemers en vastgoedeigenaren.	16i	De voorkeur gaat in basis uit voor een vestiging in het centrum. Aangezien er in het centrum op korte en lange termijn geen locatie beschikbaar is vormt de locatie Hoofdweg Zuid de best beschikbare optie. Daarnaast blijkt uit onderzoek dat
16j	Bovendien zet het de deur open voor alle andere ondernemers, die zich bij gebrek aan fysieke uitbreidingsruimte, solitair zullen vestigen. Waarom zouden we dit ineens overboord gooien?	16j	In het geval van mogelijk andere solitaire (detailhandels)vestigingen wordt door de Provincie en gemeente opnieuw een afweging gemaakt op basis van de dan optredende, specifieke situatie.
16k	Jarenlang hebben ondernemers, vastgoedeigenaren en vele anderen gezamenlijk gewerkt aan een compact, levendig en vooral aantrekkelijk centrum voor de inwoners en bezoekers van Kudelstaart en Aalsmeer. Gezien de landelijke ontwikkelingen hebben wij het hartstikke goed op orde. Voorgestelde plannen en de timing hiervan valt ons slecht. Afgelopen Coronajaar was voor veel ondernemers (financieel) zwaar en herstel gaat nog jaren duren.	16k	Zoals blijkt staat het centrum van Kudelstaart er goed voor waarbij het centrum weerbaar genoeg is en voldoende aantrekkingskracht heeft om een deel van de toename in de koopstromen binnen Kudelstaart naar zich toe te trekken zodat negatieve effecten uitblijven.

	16l	Via deze weg doen wij het dringende beroep om te kiezen voor het centrum van Kudelstaart/ Aalsmeer en een duidelijk signaal af te geven door geen verdere medewerking te verlenen aan de plannen voor een solitaire, tweede supermarkt in het plangebied Hoofdweg Zuid.	16l	De gemeente maakt een integrale afweging waarbij een toekomstgerichte dynamiek en een goed voorzieningenniveau binnen Kudelstaart centraal staan. Daaruit is gebleken dat een tweede supermarkt in Kudelstaart door de inwoners gewenst wordt, inpasbaar is het plan Hoofdweg Zuid en meer koopkracht binnen Kudelstaart behouden blijft waarvan ook het bestaande centrum profiteert gezien de uitstraling, assortiment en de aantrekkingskracht van het bestaande centrum.	
17	<u>Mail ontvangen</u> Wij hebben kennisgenomen van de Ontwerp Startnotitie Hoofdweg Zuid met daarin ook als optie opgenomen de vestiging van een tweede supermarkt van circa 1.900 m² bvo (omgerekend circa 1.500 m² wvo) in Kudelstaart. Wij kunnen ons echter met deze optie niet verenigen. Naar ons oordeel behoort niet te worden gekozen voor de vestiging van een tweede supermarkt in Kudelstaart. Daarvoor bestaan diverse redenen, die wij hieronder als volgt toelichten. Strijd met wet- en regelgeving		De tweede supermarkt kent een winkelvloeroppervlak van 1400m2, geen 1500m2.	
	17a	In de eerste plaats is in ieder geval op basis van de ruimtelijke wetgeving en de provinciale regels de vestiging van een tweede supermarkt in Kudelstaart niet toegestaan.	17a	Volgens het huidig vigerend bestemmingsplan (Kudelstaart 2006) voor de locatie is woningbouw of de vestiging van een supermarkt niet toegestaan. De vraag daarbij is of het bevoegd gezag bereid is om medewerking te verlenen aan een wijziging van het bestemmingsplan die de eerder genoemde nieuwe functies op de locatie mogelijk maakt.	
	17b	De vestiging van een tweede supermarkt zal op zichzelf aangemerkt kunnen worden als een ''nieuwe stedelijke ontwikkeling''. Nu wij veronderstellen dat een tweede supermarkt in Kudelstaart middels een bestemmingsplan mogelijk gemaakt zal (moeten) worden, dient op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (de daarin opgenomen Ladder voor duurzame verstedelijking), in aanvulling op de algemene motiveringsvereisten uit het Besluit ruimtelijke ordening, een beschrijving van de behoefte aan de	17b	De provincie beschouwd het plan Hoofdweg Zuid als een nieuwe stedelijke ontwikkeling omdat het plan meer dan 11 woningen omvat en het toevoegen van meer dan 500m2 detailhandelsfuncties en een wijziging van het vigerend bestemmingsplan vraagt. De provincie heeft aangegeven het plan integraal (woningen plus supermarkt) te zullen beoordelen. Daarbij wordt de ontwikkeling op hoofdlijnen door de provincie getoetst aan de volgende kaders:	

	stedelijke ontwikkeling te worden gegeven. Het is wettelijk vereist, zoals ook uit de jurisprudentie blijkt, dat nadrukkelijk wordt stilgestaan bij de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Er moet daadwerkelijk een kwantitatieve dan wel concrete kwalitatieve behoefte bestaan die zo nodig gebaseerd is op onderzoek of actuele, concrete en cijfermatige gegevens, en is afgewogen tegen het bestaande aanbod.		1. Voldoen aan de Ladder voor stedelijke verduurzaming; 2. Schriftelijke, regionale afstemming; 3. De landschappelijke inpassing van het plan is getoetst door de provinciale commissie ARO.
17c	Met de Ontwerp Startnotitie is echter op geen enkele wijze de daadwerkelijke behoefte aan een tweede supermarkt gedegen onderbouwd (hetgeen overigens ook geldt met betrekking tot de beoogde woningbouw), laat staan aangetoond. Er wordt in de Ontwerp Startnotitie slechts verwezen naar een locatiestudie van BRO uit 2017 en naar recent onderzoek van BRO waaruit zou blijken dat onder voorwaarden ruimte bestaat voor uitbreiding van 1.160 m² supermarkt areaal. Dit recente onderzoek of enig ander (behoefte)onderzoek is evenwel nog altijd niet verstrekt (openbaar gemaakt).	17c	De startnotitie vormt de leidraad voor het nader op te stellen bestemmingsplan. Normaliter worden de onderzoeken die noodzakelijk zijn voor het op te stellen bestemmingsplan globaal beschouwd in de aanloop en onderbouwing van de startnotie en in de fase het opstellen van het bestemmingsplan in detail uitgewerkt. Gezien de vragen rond de vestiging van de supermarkt is het onderzoek in detail de afgelopen maanden naar voren gehaald en uitgewerkt. Deze onderzoeken worden openbaar vooruitlopend op de behandeling van de Startnotitie en Nota van Beantwoording in de gemeenteraad.
17d	Nog daargelaten dat de optie van een tweede supermarkt in Kudelstaart meer betreft dan 1.160 m² (zoals gezegd circa 1.900 m² bvo en 1.500 m² wvo), betekent het bestaan van ruimte niet zonder meer dat ook daadwerkelijk een behoefte bestaat. Hoe dan ook bestaat, anders dan de Ontwerp Startnotitie suggereert, helemaal geen behoefte aan een tweede supermarkt in Kudelstaart of een nieuwe winkelstructuur, zoals ook hierna nog wordt toegelicht.	17d	In augustus 2021 is door het marktonderzoekbureau Markteffect onderzoek gedaan onder de inwoners van Kudelstaart naar het huidige boodschappengedrag; hoe de inwoners aankijken tegen de komst van een tweede supermarkt en naar welk type supermarkt de voorkeur uitgaat. In de enquête zijn 214 willekeurige inwoners van Kudelstaart persoonlijk bezocht en bevraagd zodat statistisch gezien een representatieve steekproef over de gehele bevolking ontstaat. 72% van de inwoners bezoekt regelmatig de vestiging van Albert Heijn in Kudelstaart en 14% geeft aan alle dagelijkse boodschappen bij de budget supermarkt Lidl of Hoogvliet in Aalsmeer te doen. 43% van de inwoners van Kudelstaart geeft aan voor basisproducten en aanbiedingen regelmatig de budget supermarkten in de omgeving te bezoeken. Het aandeel van online bestellingen is gering. De afstand tot de supermarkt is voor driekwart van de bewoners van Kudelstaart een belangrijk aspect in de keuze van een supermarkt. De helft van de inwoners van Kudelstaart geeft aan duidelijk iets te missen in het huidige supermarktaanbod in Kudelstaart. **Tenslotte staat 76% van de inwoners positief ten opzichte de komst van een tweede supermarkt, 16% is neutraal en 8% is negatief**. Daarmee is er sprake van draagvlak onder de bevolking om te komen tot een tweede supermarkt in Kudelstaart.

	17e	Overigens bevreemdt het zeer dat het ontwerp van het bestemmingsplan ''Kudelstaart 2020'' reeds ter inzage heeft gelegen en dat met de Ontwerp Startnotitie nu al een geheel nieuwe gebiedsontwikkeling aan de orde wordt gesteld.	17e	Het plangebied Hoofdweg Zuid is uit het ontwerp bestemmingsplan Kudelstaart 2020 gelaten om zo een samenloop met de afwikkeling van het plan Kudelstaart 2020 te voorkomen.
	17f	Verder wordt er in de Ontwerp Startnotitie ten onrechte van uitgegaan dat de locatie voor een tweede supermarkt binnen het bestaand stedelijk gebied valt. Hiervoor wordt in de Ontwerp Startnotitie als onderbouwing gegeven dat de locatie wordt ontwikkeld tot een bestaand stedelijk gebied. Deze redenering gaat niet op. Er moet immers ook worden gekeken naar het voorgaande bestemmingsplan. De locatie valt wel degelijk buiten het bestaand stedelijk gebied. Dit maakt dat ook moet worden gemotiveerd waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied een locatie kan worden gevonden. Zo'n motivering is evenmin in de Ontwerp Startnotitie te vinden.	17f	De locatie Hoofdweg Zuid kan, gelet op de omstandigheden van het geval, worden beschouwd als onderdeel van bestaand stedelijk gebied. In het geval agrarische gronden aan alle zijden omsloten worden door stedelijke functies, zijn deze agrarische gronden namelijk te beschouwen als onderdeel van het bestaand stedelijk gebied conform artikel 1.1.1, eerste lid, onder h van het Besluit Ruimtelijke Ordening (Bro). In het bestemmingsplan Kudelstaart 2006 en bij de komende herziening worden de gronden aan alle zijden omsloten door bestemmingen ten behoeve van de woonfunctie, water, groenvoorzieningen en verkeer. Daarmee maakt de locatie onderdeel uit van een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing alsmede de daarbij behorende voorzieningen en stedelijk groen.
	17g	Wat de locatie voor een tweede supermarkt in Kudelstaart betreft, wijzen wij er tevens nog op dat de locatie daarvoor in de Ontwerp Startnotitie nog als negatief werd beoordeeld (een duidelijke ''min'' kreeg) in de locatiestudie van BRO, die in de Ontwerp Startnotitie zoals gezegd wordt aangehaald. De Ontwerp Startnotitie staat dan ook haaks op die eerdere locatiestudie. Dit vergt des te meer een gedegen onderbouwing, die echter ontbreekt.	17g	De motivering waarom er geen andere locatie voor de supermarkt beschikbaar is inmiddels in detail uitgewerkt in de ladderonderbouwing. In de analyse uit 2017 is voor de locatie Kudelstaart Zuid niet gekozen omdat er gezien de eigendomsverhoudingen in het gebied er onvoldoende ruimte leek voor de vestiging van een supermarkt en daarmee de financiële haalbaarheid onvoldoende helder was. Verder was de landschappelijke inpassing in combinatie met wonen niet duidelijk. Tenslotte leek op dat moment de locatie Graankorrel in het centrum een betere optie. Inmiddels is zijn de eigendomsverhoudingen in het gebied helder, ligt er een stedenbouwkundig plan waarin de supermarkt ruimtelijk-functioneel opgenomen kan worden en is de locatie Graankorrel niet beschikbaar.
	17h	Dan is er ook nog de op provinciaal niveau geldende	17h	Detailhandelsontwikkelingen in het landelijk gebied zijn uitgesloten. De

	Omgevingsverordening NH2020. Op grond van de Omgevingsverordening NH2020 is de vestiging van (nieuwe) detailhandel in het landelijk gebied niet toegestaan. Daarnaast heeft de provincie Noord-Holland in het kader van deze provinciale verordening aangegeven dat zowel in het landelijk gebied als binnen stedelijk gebied een versnippering en versmalling van het (detailhandels)aanbod in winkelgebieden door solitaire vestigingen van winkels onwenselijk is. Daarom is het provinciale beleid gericht op clustering van detailhandel in winkelgebieden, wat overeenkomt met het gemeentelijk beleid en ook past bij de Omgevingsvisie NH2050 voor de provincie, en is er een verbod op solitaire vestigingen buiten de winkelgebieden. Het moge duidelijk zijn dat de optie in de Ontwerp Startnotitie voor de vestiging van een tweede supermarkt in Kudelstaart hiermee strijdig is. Geen behoefte of noodzaak Los van het bovenstaande hebben wij aan de hand van een benchmarkanalyse en een marktanalyse in kaart gebracht dat er geen behoefte of noodzaak is voor de vestiging van een tweede supermarkt in Kudelstaart.		vraag is echter of de provincie bereid is mee te werken aan een functiewijziging waarin de aanduiding landelijk gebied vervalt voor de locatie Hoofdweg Zuid. Daarnaast is er op provinciaal en gemeentelijk niveau een voorkeur om winkelvoorzieningen te clusteren. Hier mag en wordt in dit geval gemotiveerd van afgeweken.	
17i	Uit onze benchmarkanalyse volgt dat in de gemeente Aalsmeer het winkelaanbod in de sector dagelijkse goederen groter is dan gemiddeld en meer dan op peil is. Het supermarktaanbod in en rond Kudelstaart is ruim en divers. Naast full-service-supermarkten (Albert Heijn) zijn er prijsvriendelijke supermarkten (DEEN, Hoogvliet en Lidl) en harddiscounters (Aldi). De in Kudelstaart beoogde prijsvriendelijke Vomar-formule komt reeds binnenkort op korte afstand van Kudelstaart beschikbaar, doordat in zowel Uithoort als Aalsmeer de aanwezige DEEN-vestigingen worden overgenomen en worden omgebouwd naar Vomar. Het Noordhollands Dagblad berichtte hier eerder al over.	17i	In maart 2021 heeft onderzoeksbureau BRO aanvullend onderzoek gedaan naar de marktruimte voor een tweede supermarkt in Kudelstaart in aanvulling op een eerder onderzoek uit 2017. Uit het recent aanvullend onderzoek blijkt dat 16% van het winkelaanbod van de Gemeente Aalsmeer in Kudelstaart gevestigd is. In verhouding met het inwoneraantal is het dagelijks winkelaanbod beperkt en vindt er een forse afvloeiing van koopstromen plaats vanuit Kudelstaart naar de omliggende kernen en met name naar Aalsmeer. Op dit moment is er een supermarkt in het centrum van Kudelstaart gevestigd met een winkeloppervlak van 2.300 m2. Het inwoneraantal van Kudelstaart neemt met 6,7% toe tot circa 9.990 inwoners in 2031. Het gemiddeld inkomen in Kudelstaart ligt 13% boven het landelijk gemiddelde. De gemiddelde vloerproductiviteit bedraagt € 9.300 per m2 winkelvloeroppervlak, circa 23% boven het landelijk gemiddelde door een grotere vraag gekoppeld aan een relatief beperkt winkelaanbod. Bij uitbreiding van het supermarktaanbod in Kudelstaart nemen de bestedingen binnen Kudelstaart verder toe door een hogere binding en toevloeiing van de koopstromen.	

17j	Uit de marktanalyse is ons gebleken dat er, ook niet bij de verwachte groei van het aantal inwoners tot 2030, geen marktruimte is voor een tweede supermarkt in Kudelstaart en dat voor de gehele gemeente Aalsmeer uitbreiding van het supermarktaanbod ongewenst is. Daarbij is het aantal supermarkten nu al (te) groot. Een tweede supermarkt in Kudelstaart heeft dan ook geen toegevoegde waarde, zal ten koste gaan van het winkelaanbod in het centrum van Kudelstaart en Aalsmeer, en van het functioneren van de dagelijkse goederensector, en zal bovendien een precedentwerking hebben en op geen enkele wijze getuigen van een coherente en systematische handelwijze van de gemeente.	17j	Wordt uitgegaan van het landelijk gemiddelde in combinatie met de verwachte bevolkingsgroei en een hogere binding en toevloeiing van de koopstromen binnen en naar Kudelstaart door een tweede moderne supermarkt in een ander marktsegment, dan ontstaat er ruimte voor een aanvullend supermarktaanbod met een vloeroppervlak van 1.160m2 winkelvloeroppervlak. Wordt er gerekend vanuit de gemiddeld beschikbare m2 supermarkt per inwoner in Nederland (0,27 m2 supermarkt per inwoner) dan is er zelfs sprake van een uitbreidingsruimte van circa 1.660 m2 winkelvloeroppervlak voor een supermarkt in Kudelstaart.	
	Conclusie		
17k	Op grond van al het voorgaande concluderen wij dat de optie in de Ontwerp Startnotitie voor de vestiging van een tweede supermarkt in Kudelstaart in strijd is met minstens de provinciale regels en dat niet wordt voldaan aan de uit de Ladder voor duurzame verstedelijking volgende motiveringseisen. Deze optie is naar ons oordeel derhalve simpelweg onrechtmatig. Daarbij komt nog dat aangetoond kan worden dat juist geen behoefte of noodzaak voor een tweede supermarkt in Kudelstaart bestaat en dat een tweede supermarkt in Kudelstaart diverse negatieve gevolgen zou hebben voor Kudelstaart zelf en de gehele gemeente (inclusief een gevaarlijke precedentwerking). Hoewel wij een gerechtelijke procedure hieromtrent met vertrouwen tegemoet zouden zien, hopen wij dat het niet zo ver hoeft te komen. Wij doen dan ook een dringend beroep op u om de optie voor de vestiging van een tweede supermarkt in Kudelstaart niet door te zetten.	17k	Zoals voorgaand aangegeven is de vraag niet of woningen en een supermarkt passen binnen het vigerend bestemmingsplan Kudelstaart 2006 maar of de provincie bereid is mee te werken aan een transitie van het gebied. Aanvullend is aangetoond in het kader van de ladderonderbouwing dat er behoefte en marktruimte is om te komen tot een tweede supermarkt in Kudelstaart. Verder is er geen andere locatie binnen Kudelstaart beschikbaar, leidt de 2e supermarkt niet tot leegstand elders en is deze goed te ontsluiten op de locatie. Van precedentwerking is geen sprake. Elk volgend ruimtelijk initiatief wordt aan het vigerend beleid getoetst en aan de hand daarvan volgt een bestuurlijke afweging.	

17		En aanvullend namens dezelfde persoon als omwonende:	**17**		
	17l	Waarom gaat de procedure zo snel, wij zijn bezorgd over de huidige gang van zaken, de informatiebijeenkomst gaf ons niet het gevoel dat de gemeente überhaupt op de hoogte is van de feitelijke situatie ter plaatse. Er wordt gewerkt op basis van aannames zonder dat een Projectmanager of verkeersdeskundige van te voren fysiek de situatie beoordeeld heeft.	17l	De tijdsduur om te komen tot inspraakreacties is verlengd tot 30 juni. De specifieke situatie op de Schoutweg is in eerste instantie globaal beoordeeld. Inmiddels heeft er een gesprek met de aanwonenden aan het Zuiderpark plaatsgevonden over de specifieke situatie op de Schoutweg en is aan de hand daarvan aanvullend verkeerskundig onderzoek verricht, vooruitlopend op de vervolgprocedure waarin de verkeersinrichting in detail uitgewerkt wordt.	
	17m	De Schoutweg is een gewone nieuwbouwweg, zonder streep in het midden en met auto's langs de kant geparkeerd. Hoe kan je hier zoveel verkeer over laten gaan. Dit wordt heel gevaarlijk en past zelfs niet. De weg is in geen geval te vergelijken met de Hoofdweg.	17m	Uit gedetailleerd, aanvullend verkeersonderzoek is gebleken dat het gedeelte van de Schoutweg tussen de Hoofdweg en het Zuiderpark verbreed wordt van 5,5m naar 6,5 m in combinatie met een parkeerverbod op de Schoutweg om een vlotte verkeersdoorstroming te waarborgen. Om het verlies van parkeermogelijkheid voor de aanwonenden van het Zuiderpark te compenseren wordt langs de ventweg van het Zuiderpark 7 langsparkeerplaatsen ingericht in overleg met de bewoners.	**Gewijzigd**
	17n	Waarom een parkeerplaats en een supermarkt op schaarse bouwgrond. Wij hebben meer behoefte aan woningen dan aan een Supermarkt. Wij hebben gekeken en binnen 8,1 km vanaf het Zuiderpark zijn er 12!! Supermarkten. Waarvan er zelfs 7 binnen de 5,5 km zijn. En dan hebben wij nog niet de Poolse supermarkten meegerekend.	17n	De komst van de supermarkt gaat niet ten koste van woningen. De supermarkt maakt dubbel grondgebruik mogelijk door gebouwd parkeren en appartementen boven de supermarkt. Uit aanvullend onderzoek blijkt er onder de bewoners van Kudelstaart behoefte is aan een tweede supermarkt en dat de marktruimte voor deze spermarkt aanwezig is. Zie verder onder **T** onder de inleiding van de Nota van Beantwoording.	
	17o	Kudelstaart beschikt nu over een gezellig winkelcentrum. Het doet het huidige winkelcentrum geen goed als je een supermarkt in een andere wijk gaat bouwen. Hou het winkelaanbod bij elkaar. Dit komt ook de andere winkeliers ten goede. Het is al gebleken in andere gemeentes dat als je een supermarkt aan de rand van het dorp bouwt, het winkelcentrum dit	17o	Uit onderzoek blijkt dat een deel van de koopkracht uit Kudelstaart afvloeit naar de omliggende kernen omdat een deel van de consumenten een bezoek aan een supermarkt in de omgeving combineert met het bezoek van aanvullende winkels in die kermen. Op het moment dat meer inwoners in Kudelstaart hun basisinkopen doen zal genereert dit ook meer bestedingen in het centrumgebied Kudelstaart.	

	merkt in het afnemen van kopers. Dit werkt leegstand in de hand. Wij zijn niet tegen een 2de supermarkt, maar dan wel ter versterking van het huidige winkelaanbod in het centrum. Een stop en go supermarkt die niets toevoegt aan het huidige winkelcentrum is niet gewenst.		
17p	Hoe gaat het met de ontsluiting bij de Hoofdweg en de Noordzuidroute? Dit staat in de spits al helemaal vast. Dit is ook zo op de Mijnsherenweg en de weg naar Leimuiden.	17p	Uit aanvullend verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersstromen van en naar het project Hoofdweg Zuid voor circa 1% tot 2% bijdragen aan de bestaande verkeersknelpunten rond de N231 en daarmee van ondergeschikte invloed zijn. De gemeente is in overleg om tot het aanpassen van de aansluitingen Mijnsherenweg en Hoofdweg te komen. Vanuit het plan Hoofdweg Zuid wordt een bijdrage gegenereerd door de ontwikkelaars voor het aanpassen van de N231.
17q	Er staan geen koop starterswoningen opgenomen in de plannen. Hier is juist de grootste behoefte aan. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de smartwoningen zoals gebouw in De Kwakel en in de Hornmeer in Aalsmeer. De jeugd die wil kopen kan nergens naartoe.		In het scenario inclusief supermarkt zijn naast de sociale woningen 21 woningen extra opgenomen gericht op starters.
17r	Voorts staat er in de beschrijving dat de bebouwing van de Schoutweg uit de jaren 80 is. Het Zuiderpark is gebouwd in 2003 en de andere wijk in 1995. Dus dit klopt niet.		Is gecorrigeerd, dank voor de correctie.
17s	Op de tekening van het bouwplan, zijn opeens 3 bouwkavels voor de Familie Timmer zichtbaar, uit de tekening blijkt onvoldoende of dit onderdeel is van het huidige bestemmingsplan.		Deze mogelijke kavels zijn geen onderdeel van het te wijzigen bestemmingsplan Hoofdweg Zuid maar vallen onder het bestemmingsplan Kudelstaart 2020.
17t	Waarom wordt hier niet de ontsluiting van de nieuwe woonwijk gerealiseerd		De Schoutweg is van oudsher ontworpen en uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg inclusief de aansluiting op de Hoofdweg en het toekomstig plangebied Hoofdweg Zuid. Ontsluiting van het plangebied Hoofdweg Zuid via het grondgebied waar drie woningen als indicatie zijn ingetekend leidt tot twee gebiedsontsluitingen kort na elkaar op de Hoofdweg en is daarmee niet gewenst. Verder is de gemeente geen eigenaar van dit gebied.

18	Mail ontvangen Wij hebben bezwaar met de 300 nieuwe woningen die worden gebouwd langs de Schoutweg in Kudelstaart en ook de nieuwe supermarkt (inclusief vrachtverkeer). Redenen voor onze bezwaar is:			
	18a Verkeersdrukte. Een weg is als Schoutweg is NIET geschikt voor vervoersmiddelen van 300 woningen, een supermarkt en de bevoorrading ervan. Dit zal zeer slecht uitkomen voor alle inwoners van Zuiderpark en ook gevaarlijk voor kinderen.	18a	Uit onderzoeken door het verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng blijkt dat de verkeersbewegingen op de Schoutweg toenemen maar dat deze goed en veilig te verwerken zijn door het aanpassen van de weginrichting voor een deel van de Schoutweg. De wegbreedte voor de Schoutweg tussen de kruising Hoofdweg en kruising Zuiderpark wordt verbreed van 5,50 m1 naar 6,5 m1. Verder wordt er voor dit deel een parkeerverbod ingesteld op de Schoutweg die door de aanleg van langsparkeervakken aan de ventweg Zuiderpark gecompenseerd worden. Zie verder onder het Thema Verkeer (T6 t/m T9) voor een uitgebreide toelichting.	**Gewijzigd**
	18b Een supermarkt bouwen midden in een woonwijk is niet logisch. Dit zal wel logisch zijn als het in het centrum wordt gebouwd bij bestaande winkelgebieden. Echter, heeft Kudelstaart al een superwinkel dat reeds is vergroot.	18b	Uit onderzoek blijkt dat er behoefte is aan een tweede supermarkt en er voldoende marktruimte is ondanks de uitbreiding van de supermarkt in het centrum. De locatie Hoofdweg Zuid is de best beschikbare locatie voor de vestiging van een 2e supermarkt.	
	18c Waarde van de woningen gaan dalen. Dit zal slecht uitpakken voor de inwoners van Zuiderpark.	18c	Mocht er sprake zijn van een waardedaling door de eventuele wijziging van het bestemmingsplan dan is een planschadeprocedure een optie.	

19	Mail ontvangen Naar aanleiding van de informatiebijeenkomst van 7 juni 2021 wil ik reageren op de startnotite/mijn zorgen uiten over de realisatie van het project Hoofdweg Zuid.			
	19a	De nieuw te realiseren woonwijk grenst aan de bestaande bebouwing aan de Hoofdweg. Om een duidelijke erfafscheiding te creëren is de bewoners altijd toegezegd dat hier een sloot aangelegd zou worden. Dit is niet terug te vinden in de conceptplannen hoewel hier vanuit de Hoofdweg-bewoners wel de behoefte bestaat. Graag zouden wij dit gerealiseerd willen zien.	19a	Bij de verdere uitwerking van het plan wordt aandacht besteed aan de erfafscheidingen tussen de Hoofdweg en het plan Hoofdweg Zuid samen met de ontwikkelaar en de betrokken bewoners.
	19b	De ontsluiting van de nieuwe wijk is ingetekend naast Hoofdweg 144. -Hoe dicht komt deze ontsluitingsweg langs het huis te liggen? -Komt er een gesloten erfafscheiding of sloot tussen de ontsluitingsweg en het huis? -Hoe wordt geluidsoverlast voorkomen? -Hoe wordt privacy gegarandeerd? -Wordt deze ontsluiting toegankelijk voor vrachtverkeer? -Is er überhaupt wel voldoende ruimte voor het realiseren van een ontsluitingsweg?	19b	De ontsluiting wordt in samenspraak met de bewoners aan weerszijden vormgegeven bij de nadere uitwerking van het plan. Doelstelling daarbij is het behoud van privacy, veiligheid en het beperken van geluid.
	19c	Nu al staat het huis te schudden als er vrachtwagens over de Hoofdweg of het betonpad langs het huis naar de aan de Bilderdammerweg gelegen tuinderij rijden. Met het oog op de te realiseren supermarkt vrezen wij voor het toenemende vrachtverkeer langs het huis aan de Hoofdweg 144 en zouden graag zien dat deze ontsluiting uitsluitend voor langzaamverkeer toegankelijk wordt.	19c	De ontsluiting is in principe geschikt voor incidenteel vrachtverkeer zoals de vuilnisauto en hulpdiensten en personenauto's. Het plan wordt voor het autoverkeer gesplitst in een westelijk en Oostelijk deel ieder met een eigen ontsluiting. Een langs uw woning en via de Schoutweg. De bevoorrading van de supermarkt en het autoverkeer de bezoekers van de supermarkt vinden plaats via de Schoutweg.
	19d	Neemt de gemeente door het aanleggen van een ontsluitingsweg langs het huis aan de Hoofdweg 144 mogelijke waardevermindering en kosten van schade door (vracht)verkeer voor haar rekening?	19d	Bij het uitwerken van de ontsluiting langs uw woning wordt er rekening gehouden met uw belangen en het ontwerp van de ontsluiting wordt samen met u vormgegeven. Mocht er sprake zijn van een waardedaling door de eventuele wijziging van het bestemmingsplan dan is een planschadeprocedure een optie.
		Al bijna 60 jaar wonen wij met veel plezier en vrijheid in ons huis aan de Hoofdweg 144. Wij zien de realisatie van het project Hoofdweg-Zuid en met name de aanleg van de		

	ontsluitingsweg direct naast ons huis en de woonwijk direct achter ons erf met angst en beven tegemoet. Wij hopen dat u met het realiseren van het project Hoofdweg-Zuid rekening kunt houden met bovenstaande punten en onze vragen kunt beantwoorden.		
20	<u>Mail ontvangen</u> 20. Idem aan reactie nummer 16.	20. Zie beantwoording reactie 16	
21	<u>Mail ontvangen</u> 21a Een korte reactie omtrent de nieuwe supermarkt die tegenover het Zuiderpark zou komen. Is dit wel een juiste plek voor een supermarkt? Waarschijnlijk niet. Waarom niet? Denk aan fietsers, waaronder heel veel schoolkinderen, wandelaars, bewoners, deze krijgen last van heel veel verkeer. 21b De komst van een extra supermarkt is een fantastisch idee….Even meedenken…Bilderdammerweg, (richting Leimuiden) mooi stuk land, geen woonhuizen, perfecte locatie, verkeer kan alle kanten op dus gegarandeerd veiliger.	21a De Schoutweg is in het verleden ontworpen en gerealiseerd als wijkontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en ventwegen zodat geen enkele woning rechtstreeks op Schoutweg ontsloten word. Uit gedetailleerd, aanvullend onderzoek blijkt dat de Schoutweg op een verkeersveilige manier de toekomstige verkeersstromen kan verwerken. De provincie werkt niet mee aan een vrijliggende detailhandelsfunctie in het landelijk gebied.	**Gewijzigd**
22	<u>Mail ontvangen van</u> 22a Idem aan reactie nm 16 .	22a Zie beantwoording vraag 16.	
23	<u>Mail ontvangen</u> Via deze mail wil ik bezwaar maken tegen de plannen die genoemd worden in de concept startnotitie Hoofdweg Zuid. Het gaat om de volgende zaken: 23a Het proces dat zorg moet dragen voor volledige transparantie naar bewoners is verre van transparant en informatie naar bewoners is onjuist of onvolledig. Een	23a Naar aanleiding van reacties op de duur van de inspraaktermijn is deze verlengd tot 30 juni 2021	

	voorbeeld is de informatie over de startnotitie op de website van https://participatie.aalsmeer.nl/nl-NL/projects/hoofdweg-zuid-concept-startnotitie waarin de indruk wordt gewekt naar bewoners dat zij vragen kunnen stellen tot 30 juni 2021 terwijl op de website Hoofdweg-Zuid (aalsmeer.nl) gesproken wordt over inspraak en de sluitingsdatum 23 juni 2021 is. Bovendien wil ik graag opmerken dat informatie op de eerst genoemde website na de informatieavond van 7 juni 2021 dagenlang niet beschikbaar was voor bewoners.	Het digitaal toegankelijk maken van de presentatie vroeg iets meer tijd dan normaal. Mede daarom is de reactietermijn verlengd to 30 juni 2021.
23b	In het plan is een optie opgenomen voor een supermarkt. Voor de reden van deze optie verwijst men naar een onderzoek dat plaats heeft gevonden. Inzicht in wanneer dit onderzoek heeft plaatsgevonden, of dit onafhankelijk was en in welke context, hebben de bewoners niet. Op het feit dat in een straal van 5 km minimaal 5 andere supermarkten beschikbaar zijn, daar wordt niet op gereageerd. Ook op het feit dat deze supermarkt niet bereikbaar is voor een doelgroep die gesitueerd is in het centrum van Kudelstaart, wordt niet gereageerd. Ik vraag nogmaals om inzicht in het onderzoeksrapport en daarmee de onderbouwing van deze optie in dit plan.	Het basisonderzoek voor de optie van een supermarkt is uitgevoerd door een onafhankelijk bureau in opdracht van de ontwikkelaar en vervolgens gecontroleerd door de gemeente. Gezien de reacties op de Ontwerp Startnotitie rond de supermarkt is besloten de een aantal onderzoeken op detailniveau naar voren te halen, vooruitlopend op het nog op te stellen bestemmingsplan. Deze onderzoeken betreffen: - Gedetailleerd verkeerskundig onderzoek in de beide scenario's (278 woningen en 299 woningen plus supermarkt) naar de effecten van het plan Hoofdweg Zuid op de direct omliggende wegen. Verder is onderzocht wat het effect van het plan Hoofdweg Zuid is op de hoofdverkeersstructuur van Kudelstaart; - Een aanvullend marktonderzoek onder de inwoners van Kudelstaart naar de behoefte aan een 2e supermarkt in Kudelstaart en naar welk type supermarkt daarbij de voorkeur uitgaat; - Een gedetailleerd onderzoek naar de marktruimte voor een 2e supermarkt in Kudelstaart inclusief de effecten op de bestaande supermarkten in de omgeving en bestaande winkelvoorzieningen; - Een zogeheten ladderonderbouwing voor de supermarkt. In deze verplichte "Ladder voor duurzame verstedelijking vestiging supermarkt" wordt onderzocht of er behoefte is aan een supermarkt. Verder of de nieuwe supermarkt leidt tot leegstand elders en of de nieuwe supermarkt ruimtelijk en functioneel goed inpasbaar is. Centraal in de afwegingscriteria van de ladder staat niet de invloed op de concurrentieverhoudingen maar het zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte in Nederland. Deze onderzoeken worden in de aanloop naar de behandeling van

		de startnotitie en deze Nota van Beantwoording in de gemeenteraad openbaar.	
23c	Er is in deze regio een schreeuwend tekort aan woningen en helemaal aan betaalbare woningen. Bovendien is grond in deze regio schaars en dus zou je verwachten dat een gemeente er alles aan is gelegen gehoor te geven aan deze oproep van haar burgers. En dus kritisch is hoe zij met haar schaarse ruimte omgaat. Een supermarkt in dit plan is domweg niet uit te leggen aan haar burgers.	De supermarkt maakt dubbel grondgebruik mogelijk waarbij er bovenop de supermarkt woningen gebouwd worden. De supermarkt heeft vanwege dit dubbel grondgebruik een positieve invloed op de woningaantallen binnen het plan. De variant zonder supermarkt kent 278 woningen, de variant met supermarkt kent 21 woningen extra gericht op starters (totaal 299 wonigen).	
	De Schoutweg heeft op dit moment belangrijke functies voor de wijk Zuiderpark, maar ook de wijk die ten westen gelegen is aan dit project. Allereerst regelt de ontsluiting van al het verkeer uit die wijken, het zorgt voor hoge bereikbaarheid voor hulpdiensten en daarnaast geniet het ook de functie als parkeerplaats-overflow voor Zuiderpark. Het feit dat in dit plan de Schoutweg ook moet dienen voor aanvoer van goederen naar de supermarkt, aan- en afvoer van klanten voor de supermarkt alsmede de ontsluiting voor een nieuwe wijk zal niet bijdragen aan de leefbaarheid en veiligheid van burgers. Twee extra ontsluitingswegen vanuit de Hoofdweg lijken een meer voor de hand liggende optie.	Uit onderzoeken door het verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng blijkt dat de verkeersbewegingen op de Schoutweg toenemen maar dat deze goed en veilig te verwerken zijn door het aanpassen van de weginrichting voor een deel van de Schoutweg. De wegbreedte voor de Schoutweg tussen de kruising Hoofdweg en kruising Zuiderpark wordt verbreed van 5,50 m1 naar 6,5 m1. Verder wordt er voor dit deel een parkeerverbod ingesteld op de Schoutweg die door de aanleg van langsparkeervakken aan de ventweg Zuiderpark gecompenseerd worden. Zie verder onder het Thema Verkeer (T6 t/m T9) voor een uitgebreide toelichting. De Schoutweg is van oudsher ontworpen als wijkontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en ventwegen. Een tweede ontsluiting op de Hoofdweg in de nabijheid van de kruising Schoutweg en Hoofdweg zou leiden tot twee gelijkwaardige kruisingen op de Hoofdweg kort na elkaar. Dit is verkeerstechnisch ongewenst.	**Gewijzigd**
	In het huidige plan verwijzen projectontwikkelaars naar rekenmodellen die aangeven dat de Schoutweg voldoende capaciteit biedt voor de ontsluiting die nodig is voor bestaande en nieuwe situatie. Ik zou graag inzicht willen hebben in die onderbouwing omdat tijdens de informatieavond de projectontwikkelaars onvoldoende op de hoogte waren van de huidige functies van de Schoutweg.	Er is na de informatieavond nog aanvullend verkeerstechnisch onderzoek gedaan rond de verkeersintensiteiten op de Schoutweg. Deze en eerdere onderzoeksrapporten worden gelijktijdig met de deze Nota van Beantwoording openbaar.	
	Als laatste wil ik opmerken dat ik als burger van een gemeente hoop dat er een plan gepresenteerd wordt waarin objectief is gekeken naar de beste invulling van de	Voor de gemeente staat een goede integrale maatschappelijke afweging centraal. Bij de supermarkt staan niet de belangen van de ontwikkelaar centraal maar de wens vanuit de inwoners om te komen tot een tweede	

	behoefte bij haar inwoners. Helaas bekruipt me een gevoel dat dit niet hier niet helemaal opgaat. En dan doel ik op een projectontwikkelaar is onderdeel is van een supermarkt-keten en percelen die bewust buiten het project gehouden worden. Wachtend op een reactie van uw kant hoe u tegemoet komt aan het bovenstaande.	supermarkt centraal. Verder is er geen sprake van dat er percelen bewust buiten het plan gehouden worden. Een eigenaar is vrij om zijn percelen wel of niet in te brengen in een plan. Daarbij blijven voor deze percelen de normale beleidskaders zoals een bestemmingsplan gelden.	
24	Mail ontvangen **Inspraakreactie op ontwerpstartnotitie Hoofdweg-Zuid** Ondergetekende, , wonende Hoofdweg te Kudelstaart dient hierbij een inspraakreactie in op de ontwerpstartnotitie Hoofdweg-Zuid. De digitale informatiebijeenkomst van 7 juni is gevolgd. Deze informatiebijeenkomst heeft niet aan de verwachtingen voldaan om dat onvoldoende in gegaan werd op de bezwaren die werden verwoord door de deelnemers. Om deze reden wordt thans nog een inspraakreactie afgegeven op de startnotitie. We hopen dat in de beantwoording serieus wordt ingegaan op de bezwaren, anders voorzien wij dat ook t.z.t. bij de wijziging van het bestemmingsplan deze bezwaren formeel ingediend moeten worden. In het licht van de huidige woning schaarste begrijpen wij dat de Gemeente Aalsmeer de bouw van deze woonwijk wil ontwikkelen, echter hierbij dient wel het woongenot van de huidige, maar ook toekomstige bewoners in acht genomen te worden en dient de Gemeente zich te houden aan de eigen afspraken. 24a **Groenstructuur** In de ontwerp startnotitie wordt de suggestie gewekt	24a De westzijde van het plan vormt een toekomstige overgangszone naar	

	dat het plangebied aan de westzijde wordt af gekaderd met een groenzone als overgang naar het landschap. Het verbaast ons dat in de groene buffer dan weer woningen worden gesitueerd. De ingetekende groene buffer is het verlengde van het gebied dat naast het Corry Vonkpad ligt. Het is steeds de bedoeling van de gemeente geweest deze groene buffer van het Corry Vonkpad door te trekken richting Hoofdweg. In het verleden hebben wij wel eens navraag gedaan bij de gemeente deze strook grond achter ons perceel aan te kopen. Dit werd steevast afgewezen met de opmerking dat dit een groene buffer moest blijven. Wat schetst onze verbazing dat er nu wel in gebouwd mag worden. Een overheid behoort consequent te zijn in haar handelen en dat betekent dat als wij de grond niet aan mogen kopen omdat het is bestemd als groene buffer, de gemeente het later niet vol kan (laten) bouwen met woningen en appartementen. Nog afgezien van de milieuzonering t.o.t. kassen (zie hierna).	het open landschap. Daarom wordt deze zone niet intensief bebouwd met voldoende ruimte tussen de bouwblokken om in de toekomst hier zichtlijnen naar het open landschap te kunnen ervaren.	
	Afstandsmaat milieuzonering glastuinbouw		
	In de ontwerpstartnotitie geeft de gemeente aan dat het plangebied aan de westzijde grenst aan een vervallen bestaand kassencomplex. Wij begrijpen niet waar de kwalificatie "vervallen" vandaan komt. Het kassencomplex is niet van een recente datum, echter het is geenszins vervallen en kan de komende jaren nog uitstekend voldoen als productiekas voor bloemen en planten. Terecht wordt er in de startnotitie gesteld dat onderzocht moet worden in hoeverre het gebruik van bestrijdingsmiddelen van invloed is op de afstand vanuit de kas op de achtergevel van de toekomstige woningbouw. Nu reeds ondervinden wij in onze tuin hinder van de sproei installatie op de kassen om deze te koelen bij	Dit is in de tekst gecorrigeerd. Zoals in de tekst aangegeven dient er door de ontwikkelaars aangetoond te worden dat qua afstand tussen het glastuinbouwbedrijf en woningen voldaan wordt aan de richtafstand voor de spuitzone van bestrijdingsmiddelen. De afstand volgt uit een berekening en kent op zich geen standaard maat.	

	warm weer. In diverse gemeente wordt een afstandsgrens gehanteerd van 25 meter tussen de kassen en de achtergevel van te bouwen woningen. Het verbaast ons dan ook dat in de groenstrook achter ons huis, woningen zijn ingetekend. Een groene buffer tussen de kassen en het plangebied voorkomt milieu conflicten met toekomstige bewoners. **Ontsluiting op de Hoofdweg** Naast onze woning is de ontsluiting op de Hoofdweg geprojecteerd. We begrijpen dat deze locatie hiervoor gekozen is, nu de grond reeds lange tijd in handen van de gemeente is. Toch willen wij u wijzen op de gevaarlijke uitrit tegenover een logistiek bedrijf waar dagelijks druk verkeer is van auto's met oplegger die ter plekke op de Hoofdweg moeten keren en achteruit moeten manoeuvreren om te kunnen laden en lossen. **Planschade** We beseffen dat het vaststellen van de startnotitie niet het moment is om planschade in te dienen, maar dat daarmee gewacht dient te worden tot het bestemmingsplan wordt gewijzigd. Toch maken wij u nu reeds er op attent dat de bebouwing rond ons perceel en de ontsluiting ernaast, van invloed is op de waarde van onze woning en wij deze waardedaling d.m.v. het indienen van een verzoek tot planschade gecompenseerd willen zien worden.	Dank voor uw melding. In een later stadium wordt u betrokken bij de uitwerking en detaillering van de ontsluiting en nieuwe kruising op de Hoofdweg. Mocht u schade leiden door de wijziging van het bestemmingsplan dan is een planschadeprocedure een optie.	
25	Mail ontvangen		

	Met dit schrijven willen wij graag onze zorgen omtrent het concept startnotitie Hoofdweg Zuid kenbaar maken.		
25a	Dat er woningen gebouwd moeten worden is een feit, echter denken wij dat er teveel woningen op een klein stukje gepland staan, hetgeen inhoud dat alles dicht op elkaar komt te staan.	25a	Het woonprogramma en de woningaantallen komen voort uit de Woonagenda die recent door de gemeenteraad is vastgesteld. Daarin wordt een mix van woningen aangegeven die aansluit bij de verschillende doelgroepen. Daarmee ontstaat een buurt met een gemiddelde dichtheid die aansluit bij de overige bestaande nieuwbouwwijken.
25b	Wat ons zeer ernstige zorgen baart is de verkeerssituatie naar de nieuwe woonwijk toe. Gezien wij in de directe omgeving wonen zullen wij ernstige geluidstoename krijgen. Wij vragen ons af hoe het verkeerscirculatie plan eruit ziet in de ruimste zin des woords.	25b	De nieuwe wijk wordt bereikbaar via een aansluiting op de Schoutweg en een rechtstreekse aansluiting op de Hoofdweg. Uit uitgebreid aanvullend verkeersonderzoek blijkt dat het plan slechts in ondergeschikte mate bijdraagt aan de bestaande verkeerbelasting op de aansluitingen van de N231. Verder is de bestaande verkeersstructuur in de omliggende wijken goed in staat de toename van verkeer op te nemen waarbij alleen de Schoutweg tussen de aansluiting met de Hoofdweg en het Zuiderpark opnieuw moet worden ingericht. Voor een meer gedetailleerde toelichting zie onder T6 t/m T9 op blz. 5 en volgend van deze Nota van Beantwoording en blz. 36 van de Startnotitie.
25c	Voorts willen wij de zin cq onzin van een eventuele supermarkt ter sprake brengen. Wij denken dat er in de directe omgeving genoeg supermarkten zijn en dat een supermarkt in het centrum des winkels thuis hoort en niet als een eenzaam plukje in een nieuw te bouwen wijk!!! Om maar te zwijgen over de overlast die zal ontstaan. Toename van verkeersbewegingen, geluidsoverlast en toekomstige hangplekken zullen de veiligheid en het rustig woongenot in gevaar brengen.	25c	Uit onderzoek blijkt dat er behoefte is onder de bevolking van Kudelstaart aan een tweede supermarkt in Kudelstaart. De locatie Hoofdweg Zuid is op korte en lange termijn de best beschikbare locatie hiervoor. Uit verkeerstechnisch onderzoek blijkt dat de supermarkt op een verkeersveilige manier inpasbaar is en ruimtelijk gezien ligt de supermarkt op afstand van de bestaande woonbebouwing.
25d	Gezien het nog een startnotitie is, is het nog niet eenvoudig om een goed beeld te krijgen over het hele plan en de daarbij behorende groenvoorzieningen. In het verleden is gebleken dat plannen in het algemeen mooier en ruimer worden voorgeschoteld, dan het in werkelijkheid is.	25d	In het plan zijn groenvoorzieningen in de vorm van een centraal groengebied en een doorlopende groene zone met daarin opgenomen wadi’s en speelplekken. Voor een indruk van de groenvoorzieningen kunt u in de digitale versie de plattegrond van het plan op blz. 52 verder uitvergroten.

27	<u>Mail ontvangen, tekstueel gelijk aan reactie nr. 17</u> 27a Wij hebben kennisgenomen van de Ontwerp Startnotitie Hoofdweg Zuid met daarin ook als optie opgenomen de vestiging van een tweede supermarkt van circa 1.900 m2 bvo (omgerekend circa 1.500 m2) in Kudelstaart. Wij kunnen ons echter met deze optie niet verenigen. Naar ons oordeel behoort niet te worden gekozen voor de vestiging van een tweede supermarkt in Kudelstaart. Daarvoor bestaan diverse redenen, die wij hieronder als volgt toelichten. 27b Strijd met wet- en regelgeving. In de eerste plaats is in ieder geval op basis van de ruimtelijke wetgeving en de provinciale regels de vestiging van een tweede supermarkt in Kudelstaart niet toegestaan. De vestiging van een tweede supermarkt zal op zichzelf aangemerkt kunnen worden als een "nieuwe stedelijke ontwikkeling". Nu wij veronderstellen dat een tweede supermarkt in Kudelstaart middels een bestemmingsplan mogelijk gemaakt zal (moeten) worden, dient op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (de daarin opgenomen Ladder voor duurzame verstedelijking), in aanvulling op de algemene motiveringsvereisten uit het Besluit ruimtelijke ordening, een beschrijven van de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling te worden gegeven. Het is wettelijk vereist, zoals ook uit de jurisprudentie blijkt, dat nadrukkelijk wordt stilgestaan bij de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Er moet daadwerkelijk een kwantitatieve dan wel concrete kwalitatieve behoefte bestaan die zo nodig gebaseerd is op onderzoek of actuele, concrete en cijfermatige gegevens, en is afgewogen tegen het bestaande aanbod. Met de Ontwerp Startnotitie is echter op geen enkele wijze de daadwerkelijke behoeft aan een tweede supermarkt gedegen onderbouwd (hetgeen overigens ook geldt met betrekking tot de beoogde woningbouw), laat staan aangetoond. Er wordt in de Ontwerp Startnotitie slechts verwezen naar een locatiestudie van BRO uit 2017 en naar recent onderzoek van BRO waaruit zou blijken dat onder voorwaarden	Voor beantwoording zie reactie nr. 17.	

	ruimte bestaat voor uitbreiding van 1.160m2 supermarkt areaal. Dit recente onderzoek of enig ander (behoefte) onderzoek is evenwel nog altijd niet verstrekt (openbaar gemaakt). Nog daargelaten dat de optie van een tweede supermarkt in Kudelstaart meer betreft dan 1.160 m2 (zoals gezegd circa 1.900m2 bvo en 1.500 m2 wvo), betekent het bestaan van ruimte niet zonder meer dat ook daadwerkelijk een behoefte bestaat. Hoe dan ook bestaat, anders dan de Ontwerp Startnotitie suggereert, helemaal geen behoefte aan een tweede supermarkt in Kudelstaart of een nieuwe winkelstructuur, zoals ook hierna nog wordt toegelicht. Overigens bevreemdt het zeer dat het ontwerp van het bestemmingsplan "Kudelstaart 2020" reeds ter inzage heeft gelegen en dat met de Ontwerp Startnotitie nu al een geheel nieuwe gebiedsontwikkeling aan de orde wordt gesteld. Verder wordt er in de Ontwerp Startnotitie ten onrechte van uitgegaan dat de locatie voor een tweede supermarkt binnen het bestaand stedelijk gebied valt. Hiervoor wordt in de Ontwerp Startnotitie als onderbouwing gegeven dat de locatie wordt ontwikkeld tot een bestaand stedelijk gebied. Deze redenering gaat niet op. Er moet immers ook worden gekeken naar het voorgaande bestemmingsplan. De locatie valt wel degelijk buiten het bestaand stedelijk gebied. Dit maakt dat ook moet worden gemotiveerd waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied een locatie kan worden gevonden. Zo'n motivering is evenmin in de Ontwerp Startnotitie te vinden.			
27c	Wat de locatie voor een tweede supermarkt in Kudelstaart betreft, wijzen wij er tevens nog op dat de locatie daarvoor in de Ontwerp Startnotitie nog als negatief werd beoordeeld (een duidelijke "min" kreeg) in de locatiestudie van BRO, die in de Ontwerp Startnotitie zoals gezegd wordt aangehaald. De Ontwerp Startnotitie staat dan ook haaks op die eerder locatiestudie. Dit vergt des te meer een gedegen onderbouwing, die echter ontbreekt.			

27d	Dan is er ook nog de op provinciaal niveau geldende Omgevingsverordening NH2020. Op grond van de Omgevingsverordening NH2020 is de vestiging van (nieuwe) detailhandel in het landelijk gebied niet toegestaan. Daarnaast heeft de provincie Noord-Holland in het kader van deze provinciale verordening aangegeven dat zowel in het landelijk gebied als binnen stedelijk gebied een versnippering en versmalling van het (detailhandels)aanbod in winkelgebieden door solitaire vestigingen van winkels onwenselijk is. Daarom is het provinciale beleid gericht op clustering van detailhandel in winkelgebieden, wat overeenkomt met het gemeentelijk beleid en ook past bij de Omgevingsvisie NH2050 voor de provincie, en is er een verbod op solitaire vestigingen buiten de winkelgebieden. Het moge duidelijk zijn dat de optie in de Ontwerp Startnotitie voor de vestiging van een tweede supermarkt in Kudelstaart hiermee strijdig is.		
27e	Geen behoeft of noodzaak. Het oorspronkelijke idee was om de voorzieningenstructuur voor inwoners van Kudelstaart te versterken met een tweede supermarkt. Mocht er überhaupt nog behoeft (anders dan marktruimte) zijn voor een tweede supermarkt na uitbreiding AH (discounter), dan waarom niet conform uw detailhandels beleid direct bij de bestaande centra, conform ook het BRO rapport 2016? De Hoofdweg is een onzalige locatie. Het moet niet zo zijn dat die tweede supermarkt er koste wat kost moet komen zelfs als het afbreuk doet aan ons bestaande centrum. Los van het bovenstaand hebben wij aan de hand van een benchmarkanalyse en een marktanalyse in kaart gebracht dat er geen behoefte of noodzaak is voor de vestiging van een tweede supermarkt in Kudelstaart. Uit onze benchmarkanalyse volgt dat in de gemeente Aalsmeer het winkelaanbod in de sector dagelijkse goederen groter is dan gemiddeld en meer dan op peil is. Het supermarktaanbod in en rond Kudelstaart is ruimt en divers. Naast full-service-supermarkten (Albert Heijn en Jumbo) zijn er prijsvriendelijke supermarkten (Deen, Hoogvliet en Lidl) en harddiscounters (Aldi). De in Kudelstaart beoogde prijsvriendelijke Vomar-formule is al op korte afstand aanwezig in Uithoorn. Bovendien komt de		

	Vomar-formule binnenkort op nog kortere afstand van Kudelstaart beschikbaar (in Aalsmeer), doordat in zowel Uithoorn als Aalsmeer de aanwezige DEEN-vestigingen worden overgenomen en worden omgebouwd naar Vomar. Het Noordhollands Dagblad berichtte hier eerder al over. Uit marktanalyse is ons gebleken dat er, ook niet bij de verwachte groei van het aantal inwoners tot 2030, geen marktruimte is voor een verdere uitbreiding van het dagelijks winkelaanbod in Kudelstaart in de sector dagelijkse goederen en dat voor de gehele gemeente Aalsmeer uitbreiding van het winkelaanbod ongewenst is. Daarbij is het aantal supermarkten nu al (te) groot. Een tweede supermarkt in Kudelstaart heeft dan ook geen toegevoegde waarde en zal ten koste gaan van het winkelaanbod in het centrum van Kudelstaart en Aalsmeer, en van het functioneren van de dagelijkse goederensector. 27e Conclusie: Op grond van al het voorgaande concluderen wij dat de optie in de Ontwerp Startnotitie voor de vestiging van een tweede supermarkt in Kudelstaart in strijd is met minstens de provinciale regels en dat niet wordt voldaan aan de uit de Ladder voor duurzame verstedelijking volgende motiveringseisen. Deze optie is naar ons oordeel derhalve simpelweg onrechtmatig. Daarbij komt nog dat aangetoond kan worden dat juist geen behoefte of noodzaak voor een tweede supermarkt in Kudelstaart bestaat en dat een tweede supermarkt in Kudelstaart diverse negatieve gevolgen zou hebben voor Kudelstaart zelf en de gehele gemeente. Hoewel wij een gerechtelijke procedure hieromtrent met vertrouwen tegemoet zouden zien hopen wij dat het niet zo ver hoeft te komen. Wij doen dan ook een dringend beroep op u om de optie voor de vestiging van een tweede supermarkt in Kudelstaart niet door te zetten.		
28	<u>Mail ontvangen</u> Via deze weg willen we, als bestuur van Winkeliersvereniging ……., onze zorgen uiten over de plannen voor een supermarkt in het plangebied Hoofdweg	Voor een gedetailleerde onderbouwing van de reactie op uw vragen zie ook in de inleiding van deze Nota van beantwoording op blz. 5 t/m 10 onder T1 t/m T9.	

	Zuid.			
28a	Wij betreuren het feit dat de gemeente overweegt om detailhandel zich te laten vestigen aan de rand van het dorp en dus afwijkt van de bestaande gemeentelijke visie en provinciaal beleid waarin staat dat winkels zich dienen te concentreren binnen de bestaande winkelcentra. Wij vrezen dat door deze ontwikkeling (als dit wordt toegestaan, dan zal het op termijn niet bij 1 solitaire supermarkt blijven) centrumgebieden, waaronder die van Kudelstaart, het centrum van Aalsmeer en de Ophelialaan, hier last van gaan krijgen.	28a	De locatie Hoofdweg Zuid is op korte en lange termijn de best beschikbare locatie en voldoet aan eisen die gesteld kunnen worden qua ruimtelijke inpasbaarheid, verkeer en invloed op de omliggende detailhandelsvoorzieningen. Een eventuele nieuwe vestiging zal moeten voldoen aan de dan geldende beleidscriteria.	
28b	Supermarkten in bestaande winkelcentra trekken klanten naar het centrum waarvan ook de kleinere lokale ondernemingen profiteren. Als op deze wijze een deel van deze klanten wordt 'verplaatst' naar een locatie buiten het centrum, dan ontneem je ook de kleinere winkeliers een deel van hun klanten. Dit leidt tot nog meer leegstand. Dus wat in aanvang lijkt op een uitbreiding van het winkelaanbod zal dit op termijn juist leiden tot verschraling en dat willen we met elkaar voorkomen.	28b	Uit gedetailleerd aanvullend onderzoek blijkt dat een eventuele terugloop van bezoekers vanuit Kudelstaart aan de winkels in omliggende kernen goed opgevangen kan worden binnen de bedrijfsvoering van de betreffende ondernemingen en op zich niet zal leiden tot leegstand. Voor de winkels in het bestaande centrum Kudelstaart is de verwachting dat een eventuele afname van het combinatiebezoek aan de bestaande supermarkt opgevangen wordt door een toename van de bestedingen binnen Kudelstaart.	
28c	Als uit onderzoek blijkt dat er behoefte is aan een tweede supermarkt in Kudelstaart, kunnen wij ons hierin uiteraard vinden. Maar dan binnen of aansluitend aan het bestaande winkelcentrum.		Zie 28a	
28d	Afgelopen Coronajaar was voor veel ondernemers (financieel) zwaar en herstel gaat nog jaren duren. Via deze weg doen wij het dringende beroep om te kiezen voor de belangen van de bestaande winkelcentra van Kudelstaart/Aalsmeer en een duidelijk signaal af te geven door geen verdere medewerking te verlenen aan de plannen voor een solitaire, tweede supermarkt in het plangebied Hoofdweg Zuid.		Zie 28b	

29	Mail ontvangen Bij deze wil ik mijn reactie geven op de concept startnotitie Hoofdweg Zuid.		Voor een gedetailleerde onderbouwing van de reactie op uw vragen zie ook in de inleiding van deze Nota van beantwoording op blz. 5 t/m 10 onder T1 t/m T9.	
	29a	Tijdens de informatie-avond over de concept startnotitie Hoofdweg Zuid zijn twee opties ter tafel gekomen. Een optie woningbouw met een Vomar supermarkt en een optie met alleen woningbouw. Gezien het schrijnende gebrek aan woningen in het algemeen en aan starterswoningen en jongerenhuisvesting in het bijzonder, ben ik van mening dat de bewoners van Kudelstaart en Aalsmeer véél meer gebaat zijn bij de optie met alleen woningbouw, aangezien er meer woningen kunnen worden gerealiseerd in het plan woningbouw zonder supermarkt.	29a	De supermarkt maakt dubbel grondgebruik mogelijk waarbij er bovenop de supermarkt woningen gebouwd worden in het basissegment van de markt (starters, sociale huur). De supermarkt heeft vanwege dit dubbel grondgebruik een positieve invloed op de woningaantallen binnen het plan. In het plan zonder supermarkt zijn 278 woningen opgenomen. In het plan inclusief supermarkt zijn 299 woningen opgenomen waarvan 21 extra woningen gericht op starters.	
	29b	Meer dan 5 jaar geleden, ik zat destijds in het bestuur van de Dorpsraad Kudelstaart, werd tijdens een dorpsraadvergadering de vraag gesteld of er in Kudelstaart geen ruimte is om een tweede supermarkt te vestigen. Na enige tijd heeft de gemeente Aalsmeer een onderzoek laten uitvoeren naar de haalbaarheid van een tweede supermarkt in Kudelstaart. De conclusie van het onderzoek was dat de gemeente Aalsmeer voldoende supermarkten heeft binnen haar gemeentegrenzen. Het onderzoek was dus niet gericht op Kudelstaart maar op de gemeente Aalsmeer als geheel. Later werd er een nieuw onderzoek gedaan, waarbij alleen naar Kudelstaart werd gekeken. De conclusie van het tweede onderzoek was dat er ruimte is voor een tweede supermarkt in Kudelstaart. Echter tussen 2015 en 2021 is er veel veranderd, zowel in het supermarkt-landschap in de gemeente Aalsmeer als ook wat betreft de behoefte aan nieuwe woningen.	29b	In maart 2021 heeft onderzoeksbureau BRO aanvullend onderzoek gedaan naar de marktruimte voor een tweede supermarkt in Kudelstaart in aanvulling op een eerder onderzoek uit 2017. Uit het recent onderzoek door twee onafhankelijke bureaus blijkt dat 16% van het winkelaanbod van de Gemeente Aalsmeer in Kudelstaart gevestigd is. In verhouding met het inwoneraantal is het dagelijks winkelaanbod beperkt en vindt er een forse afvloeiing van koopstromen plaats vanuit Kudelstaart naar de omliggende kernen en met name naar Aalsmeer. Op dit moment is er een supermarkt in het centrum van Kudelstaart gevestigd met een winkeloppervlak van 2.300 m2. Het inwoneraantal van Kudelstaart neemt met 6,7% toe tot circa 9.990 inwoners in 2031. Het gemiddeld inkomen in Kudelstaart ligt 13% boven het landelijk gemiddelde. De gemiddelde vloerproductiviteit bedraagt € 9.300 per m2 winkelvloeroppervlak, circa 23% boven het landelijk gemiddelde door een relatief beperkt winkelaanbod. Bij uitbreiding van het supermarktaanbod in Kudelstaart nemen de bestedingen binnen Kudelstaart verder toe door een hogere binding en toevloeiing van de koopstromen. Wordt uitgegaan van het landelijk gemiddelde in combinatie met de verwachte bevolkingsgroei en een hogere binding en toevloeiing van de koopstromen binnen en naar Kudelstaart door een	

	Inmiddels heeft de gemeente Aalsmeer een Lidl in Aalsmeer centrum, een goedkopere supermarkt op fietsafstand van Kudelstaart. In Aalsmeer centrum is er ook nog een Deen supermarkt bijgekomen. Op de Ophelia-laan bevindt zich ook prijsvechter supermarkt Jumbo en binnen de grenzen van Aalsmeer bevinden zich ook een Aldi en een Hoogvliet supermarkt. Kortom, naast de drie AH supermarkten binnen de grenzen van de gemeente Aalsmeer bevindt zich inmiddels een ruim aanbod aan goedkopere supermarkten.		tweede moderne supermarkt in een ander marktsegment, dan ontstaat er ruimte voor een aanvullend supermarktaanbod met een vloeroppervlak van 1.160m2 winkelvloeroppervlak. Wordt er gerekend vanuit de gemiddeld beschikbare m2 supermarkt per inwoner in Nederland (0,27 m2 supermarkt per inwoner) dan is er zelfs sprake van een uitbreidingsruimte van circa 1.660 m2 winkelvloeroppervlak voor een supermarkt in Kudelstaart.	
29c	Wanneer we specifiek inzoomen op de situatie van Kudelstaart, dan is daar tussen 2015 en 2021 ook het één en ander veranderd ten opzichte van de tijd dat de vraag in de dorpsraadvergadering werd gesteld of er geen ruimte was voor een tweede supermarkt. Inmiddels is de Rabobank verdwenen uit het winkelcentrum van Kudelstaart en heeft AH in Kudelstaart een enorme uitbreiding en modernisering ondergaan. Uit empirisch onderzoek blijkt dat de huidige AH voldoende capaciteit heeft voor het dorp Kudelstaart. De uitbreiding van de AH supermarkt heeft ook geresulteerd in uitbreiding van het assortiment. Naast de zogeheten A-merken biedt AH nu een ruimer assortiment goedkopere produkten aan van het eigen huismerk, dat aanzienlijk goedkoper is dan de A merken.	29c	Zie 29b	
29d	Het idee was om een tweede supermarkt in het centrum van Kudelstaart te vestigen en wel op de locatie waar de basisschool de Graankorrel is gevestigd. Dit plan kan geen doorgang vinden omdat de Graankorrel niet van plan (meer) is om te verhuizen, waardoor plan b is bedacht om een tweede supermarkt op te nemen in het plan Hoofdweg Zuid. Naast het feit dat de behoefte aan een tweede supermarkt in Kudelstaart in feite niet meer opportuun is, kleven er infrastructurele nadelen aan de vestiging van een supermarkt met de Schoutweg als ontsluitingsweg. Op de Schoutweg mag worden geparkeerd en dit gebeurt ook veelvuldig.	29d	In 2017 heeft een onafhankelijk onderzoeksbureau de mogelijke locaties voor een tweede supermarkt in Kudelstaart onderzocht. Verplaatsen van basisschool de Graankorrel in het centrum van Kudelstaart en op die locatie een supermarkt ontwikkelen, kwam als voorkeur in beeld. Inmiddels is echter gebleken dat het verplaatsen van de Graankorrel geen optie is. Verder zijn er in het centrumgebied geen alternatieve locaties beschikbaar voor de vestiging van een tweede supermarkt. In 2021 zijn de mogelijke locaties inclusief het centrumgebied opnieuw afgewogen. Daarbij is gebleken dat de locatie in het plan Hoofdweg Zuid als beste scoort van alle beschikbare locaties op korte en lange termijn. De locatie is goed te ontsluiten vanaf de Hoofdweg in combinatie met een herinrichting van de Schoutweg tussen de kruising met de Hoofdweg en de kruising met het Zuiderpark. De supermarkt is ruimtelijk-functioneel goed inpasbaar uitgaande van een buffer met	

			groen en water rond het parkeren zodat het zicht vanuit de bestaande bebouwing vanuit de overkant van de Schoutweg beperkt wordt. Geluidbelasting vanuit de bevoorrading wordt beperkt door een inpandig expeditiehof.	
	29e	Echter op de plekken waar auto's geparkeerd staan op de Schoutweg is het onmogelijk dat auto's elkaar kunnen passeren. Bij de huidige verkeersdrukte leidt dit nog niet tot problemen, maar als het plan Hoofdweg Zuid mét supermarkt ontwikkeld zou worden, leidt dit onherroepelijk tot een verkeersinfarct op de Schoutweg.	29e Uit onderzoeken door het verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng blijkt dat de verkeersbewegingen op de Schoutweg toenemen maar dat deze goed en veilig te verwerken zijn door het aanpassen van de weginrichting voor een deel van de Schoutweg. De wegbreedte voor de Schoutweg tussen de kruising Hoofdweg en kruising Zuiderpark wordt verbreed van 5,50 m1 naar 6,5 m1. Verder wordt er voor dit deel een parkeerverbod ingesteld op de Schoutweg die door de aanleg van langsparkeervakken aan de ventweg Zuiderpark gecompenseerd worden. Zie verder onder het Thema Verkeer (T6 t/m T9) voor een uitgebreide toelichting.	**Gewijzigd**
	29f	Uiteindelijk is de ultieme vraag, welk belang laat de gemeente Aalsmeer prevaleren, het belang om het schrijnende woningtekort aan te pakken voor met name starters in de gemeente Aalsmeer of het belang van degenen die een goedkopere supermarkt wensen op minder dan fietsafstand.	29f De supermarkt maakt dubbel grondgebruik mogelijk waarbij er bovenop de supermarkt woningen gebouwd worden in het basissegment van de markt (starters, sociale huur). De supermarkt heeft vanwege dit dubbel grondgebruik een positieve invloed op de woningaantallen binnen het plan. In het plan zonder supermarkt zijn 278 woningen opgenomen. In het plan inclusief supermarkt zijn 299 woningen opgenomen waarvan 21 extra woningen gericht op starters.	
30	<u>Mail ontvangen</u>			
	30a	Projectinformatie, -communicatie en planning: De communicatie omtrent het project is onduidelijk. De indruk wordt gewekt dat inwoners inspraak hebben op het project en dat is mogelijk via de website particiapatie.aalsmeer.nl of via het email adres projecten.aalsmeer@amstelveen.nl Echter de concept startnotitie lijkt al volledig te zijn uitgerold op de uitvoering van het project inclusief de optie voor de supermarkt, alsof een voldongen feit. Enkel tijdens de online presentatie wordt gemeld dat er ook een alternatief plan is zonder een supermarkt inclusief kortstondig een plattegrond waarbij de ruimte in het plangebied dat gereserveerd is voor de supermarkt + parkeerplaats is voorzien van woningen. Dit alternatief wordt in het concept startnotitie verder niet meer genoemd en ook wordt de genoemde plattegrond zonder	30a In de Ontwerp startnotitie en de huidige versie van de Startnotitie worden uitgebreid de plannen met en zonder supermarkt toegelicht. De status van de startnotitie is die van een leidraad voor het nader op te stellen bestemmingsplan. Daarmee ligt niet alles in detail vast maar aan de andere kant is het voorstel concreet genoeg zodat alle belanghebbenden zich een beeld kunnen vormen.	

	supermarkt nergens meer gepresenteerd, ook niet op de website participatie.aalsmeer.nl			
30b	Tijdens de online presentatie is er onduidelijkheid tot wanneer er inspraak mogelijk is, allereerst wordt er vermeld tot begin juni (de online presentatie vond plaats op 7 juni). Na afloop van de presentatie wordt door de moderator van de online meeting deze datum aan de presentator nagevraagd op basis van een ingekomen chat. De presentator is vervolgens erg onduidelijk en noemt wat verschillende data waaronder begin juli, uiteindelijk blijkt dit mogelijk tot 23 juni. Helaas is deze onduidelijke manier van communiceren niet terug te zien op de opname van de online presentatie zoals te vinden op de webstie participatie.aalsmeer.nl, op het moment dat de moderator de vraag stelt over de onduidelijke datum, breekt de opname van de presentatie af. Daarnaast wordt aan het eind van de presentatie aangegeven dat het project informatie na de presentatie online wordt gezet. Dit heeft zeker nog een week geduurd en is enkel na herhaaldelijk verzoek online gezet. De al erg korte termijn om het project te bestuderen en hierop te reageren werd hierdoor erg kort en na aandringen vanuit de deelnemers is dit verruimd tot 30 juni. De vervolgplanning is dat er 1 week (1juli tot 8 juli) wordt ingeruimd om de vragen en reacties te analyseren waarna 24 juli de definitieve startnotitie gereed moet zijn.	30b	Naar aanleiding van de opmerkingen is de reactie termijn verlangd tot 30 juni 2021. De reacties zijn aanleiding geweest een aantal onderzoeken naar voren te halen die normaliter in de volgende fase uitgevoerd worden (opstellen bestemmingsplan). Dit heeft geruime tijd gevraagd omdat het gedetailleerde onderzoeken betreft.	
30c	De voorbereiding, presentatie en communicatie alsook de korte planning van dit project is erg rommelig en onduidelijk terwijl de concept startnotitie, zoals eerder vermeld, lijkt op een voldongen feit. De indruk wordt gewekt dat het project achter de schermen al in een verder gevorderd stadium is dan wordt doen vermoeden en de te volgen stappen enkel een bureaucratische formaliteit zijn. Vragen: graag zou ik worden geïnformeerd op welke manier de inspraak van de inwoners wordt "gewogen" en invloed heeft op het wijzigen van de concept startnotitie. Wie bepaald welke aangedragen inspraak op het project door de inwoners op welke manier wordt meegenomen in	30c	De reacties op de Ontwerp startnotitie worden gebundeld en beantwoord in deze Nota van Beantwoording. Deze Nota van Beantwoording plus een herziene Startnotitie worden door de eventueel gewijzigd gemeenteraad vastgesteld na behandeling in de raadscommissie. Tijdens de raadscommissie kunt u inspreken.	

	de definitieve startnotitie. Hoe krijgen de inwoners in of aan het eind van de periode terugkoppeling op de gegeven inspraak/op-en aanmerkingen? Wordt er naast de definitieve startnotitie ook de nota van beantwoording en conclusie of dat leidt tot wijziging startnotitie die wordt gepresenteerd aan de gemeenteraad, openbaar gemaakt?		Deze Nota van Beantwoording inclusief Startnotitie en bijbehorende onderzoeken wordt openbaar nadat het college van Burgemeester en Wethouders besluit de nota door te zenden aan de gemeentraad.
30d	Supermarkt, marktruimte en locatie in ontwerpstartnotitie: In de ontwerp startnotitie staat dat er een voorlopig onderzoek is uitgevoerd naar de marktruimte voor een extra supermarkt; Verder is er een voorlopig onderzoek gedaan of er voldoende theoretische marktruimte is voor een extra supermarkt is zodat mogelijke overbewinkeling en toekomstige leegstand voorkomen wordt. Uit dit onderzoek volgt dat deze marktruimte aanwezig is. Vragen: Waar kan dit onderzoek, wanneer en hoe dit is uitgevoerd en hoe is er bepaald dat er marktruimte aanwezig is ingezien worden om te toetsen of er niet door enkele belanghebbenden wordt bepaald dat er marktruimte is? Waar kan er gevonden worden op welke gronden de locatie van het in de ontwerp startnotitie opgenomen voorstel voor een supermarkt is bepaald? Er worden in de ontwerpstartnotitie opgenomen voorstel aannames gedaan, vooral gebaseerd op de resterend overblijvende ruimte. Waar kan er een duidelijke omschrijving/ beargumentering gevonden worden waarom er voor deze locatie in het plan is gekozen?	30d	Er zijn een aantal aanvullende onderzoeken gedaan rond de marktruimte van de supermarkt. Deze onderzoeken worden openbaar samen met de verkeerskundige onderzoeken zodra het college het besluit neemt de Startnotitie plus Nota door te zenden naar de gemeenteraad ter vaststelling. Voor de argumentatie zie de Startnotitie, deze Nota van Beantwoording en met name de beantwoording in detail onder de punten T1 t/m T9 op blz. 5 t/m 10 van deze startnotitie.
30e	Vervolg supermarkt, marktruimte en locatie in ontwerp startnotitie: Omdat ik op bovenstaand verzoek dat ik op 20 juni jl heb gepost op de website participatie.aalsmeer.nl, geen reactie mocht ontvangen, ben ik zelf verder gaan zoeken. In deze zoektocht ben ik op het document "Kudelstaart, ruimtelijk-functionele mogelijkheden tweede supermarkt Gemeente Aalsmeer" gestuit. Hierin lijkt een deel van de argumenten te vinden, zoals hierboven verzocht. Echter wordt de indruk bevestigd dat het plan van een supermarkt wordt gedreven door enkele belanghebbenden, waaronder een mogelijke exploitant van de supermarkt. Het heeft er	30e	Inmiddels zijn er een aantal aanvullende onderzoeken gedaan vooruitlopend op een nader op te stellen Bestemmingsplan. Een van de onderzoeken betreft een naderonderzoek door het bureau BRO waarin een update van de af te wegen locaties is gedaan in december 2020 een zogeheten Ladderonderbouwing in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking. In deze Ladderonderbouwing wordt de behoefte rond een 2e supermarkt in Kudelstaart nader onderbouwd, gevolgd door een onderzoek naar mogelijke andere locaties en een analyse naar de ruimtelijke en functionele inpassing van een supermarkt in het plan Hoofdweg Zuid. In deze Ladderonderbouwing zijn de mogelijke locaties binnen Kudelstaart opnieuw afgewogen. Daaruit blijkt de locatie Hoofdweg Zuid als best beschikbare locatie naar

	schijn van dat er op de uitgesproken wens van (enkele?) inwoners wordt meegelift in het realiseren van een 2e supermarkt in Kudelstaart. Echter wordt er in dit document nadrukkelijk aangegeven dat de beste locatie voor een eventueel 2e supermarkt, in het centrum is, nabij het bestaande winkelgebied. In het document worden in eerste instantie een 12 tal mogelijke locaties aangedragen waarvan 6 als meest kansrijk worden beoordeeld en nader geëvalueerd . Hierbij wordt opgemerkt dat het meest zuidwestelijke deel van het plangebied van project Hoofdweg Zuid onder de 12 mogelijke locaties wordt vastgesteld maar **niet** als kansrijk wordt beschouwd en/of nader wordt geëvalueerd. Vraag: op basis waarvan is de huidig geplande supermarkt in de concept startnotitie gebaseerd? Op basis van dit eerdere onderzoek is het duidelijk dat noch de geselecteerde locatie, noch de locatie in het zuidwestelijke deel van het plangebied project Hoofdweg Zuid geschikt wordt geacht voor het plaatsen van een supermarkt. Mijn verzoek is daarom om in de definitieve startnotitie dan ook geen supermarkt op te nemen. Mocht uiteindelijk overwogen worden om een 2e supermarkt in Kudelstaart te realiseren, lijkt het me logisch dat deze op een van de 6 kansrijke locaties wordt geplaatst volgens dit eerdere onderzoek.		voren te komen. Zie hierboven.	
30f	Daarnaast dient mijns inziens het onderzoek naar de noodzaak voor een 2e supermarkt in Kudelstaart opnieuw uitgevoerd te worden. Onduidelijk is wanneer dit eerder genoemde document is opgesteld (het rapport is niet gedateerd), er wordt echter wel gerefereerd naar de vernieuwing/ uitbreiding van de bestaande (AH)supermarkt. Een indicatie is dat het onderzoek ergens aanvang 2017 is uitgevoerd. Inmiddels is dit 4 jaar en een Coronacrisis geleden en kan er worden aangenomen dat de resultaten van dit onderzoek niet meer actueel zijn. Naast de aanzienlijke verruiming van de bestaand AH supermarkt is er inmiddels ook een nieuwe discounter supermarkt geopend (15 mei 2019); Lidl Aalsmeer. Deze was ten tijde van het uitvoeren van het onderzoek niet aanwezig en heeft zondermeer zijn invloed op de resultaten van het onderzoek. Er is inmiddels in de nabije	30f	Het onderzoek naar de marktruimte is aanvullend door twee onafhankelijke bureaus uitgevoerd. Daaruit resulteert een marktruimte van 1.160m2 winkelvloeroppervlak respectievelijk een marktruimte van 1.660m2 winkelvloeroppervlak per heden.	

	omgeving van Kudelstaart een ruimschoots aanbod van (discounter) supermarkten en mijns inziens is een 2e supermarkt in Kudelstaart overbodig Vraag: Is er nog steeds marktruimte en behoefte aan een 2e supermarkt in Kudelstaart? Om deze vraag te kunnen beantwoorden dient er een nieuw onderzoek uitgevoerd te worden en dient mijns inziens de vraag aan de inwoners van Kudelstaart in relatie gebracht te worden met de locatie van de supermarkt. Indien deze niet in het centrum wordt gerealiseerd, is er dan nog steeds zoveel behoefte?	Zie boven en verder T1 t/m T5 in de inleiding.	
31	<u>Mail ontvangen</u> Onlangs is het nieuwbouwproject Hoofdweg Zuid gepresenteerd. Ten aanzien van het huidige plan heb ik een aantal vragen/bezwaren. De bezwaren betreffen de locatie van de supermarkt (onlogisch, belast de Schoutweg te veel), de belasting van de Schoutweg door zowel de supermarkt als de ontsluiting van de nieuwe wijk. Wilt u deze vragen/bezwaren meenemen in uw overwegingen en aanpassing van de plannen?	Voor een gedetailleerde onderbouwing van de reactie op uw vragen zie ook in de inleiding van deze Nota van beantwoording op blz. 5 t/m 10 onder T1 t/m T9.	
	31a **Waarom Schoutweg de/een van de belangrijkste toegangsweg voor nieuwe wijk** De Schoutweg is nu al een drukke weg, nog meer belasting kan de weg niet hebben (in de vorm van een ontsluiting van een nieuwe wijk en een supermarkt met vrachtverkeer). Op de parallelweg (woonerf) mag niet worden geparkeerd buiten de parkeervakken, dus wordt er (vaak)/altijd geparkeerd op de Schoutweg. Dat zal ook de toekomst zeker leiden tot allerlei problemen, zeker als er een grote ontsluiting komt en vrachtverkeer dat moet gaan slalommen om de geparkeerde auto's heen.	31a Uit onderzoeken door het verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng blijkt dat de verkeersbewegingen op de Schoutweg toenemen maar dat deze goed en veilig te verwerken zijn door het aanpassen van de weginrichting. De wegbreedte voor de Schoutweg tussen de kruising Hoofdweg en kruising Zuiderpark wordt verbreed van 5,50 m1 naar 6,5 m1. Verder wordt er voor dit deel een parkeerverbod ingesteld op de Schoutweg die door de aanleg van langsparkeervakken aan de ventweg Zuiderpark gecompenseerd worden. Zie verder onder het Thema	**Gewijzigd**

		Verkeer (T6 t/m T9) voor een uitgebreide toelichting.	
	Waarom een nieuwe supermarkt dichtbij de AH		
	31b Wonend op Zuiderpark is de AH heel dichtbij. Is het niet logischer de nieuwe supermarkt aan de andere kant van de toekomstige wijk te plaatsen.	31b De voorgestelde locatie in het plangebied is gekozen omdat zo de watergang plus Schoutweg plus ventweg een bufferzone vormen naar de bestaande woningen in de omgeving. Verder ligt de supermarkt centraal binnen de bestaande wijken en kan via de Schoutweg als wijkontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en ventwegen goed ontsloten worden.	
	31c Waarom niet bij het bestaande winkelcentrum, daar is ruimte voldoende en tevens openbaarvervoer dichtbij. • Zo belast deze nieuwe supermarkt niet de huidige Schoutweg, • Zit de supermarkt dichterbij de verder gelegen wijken van Kudelstaart (achter de Spil) • Kan een betere (gecombineerde) ontsluiting van de wijk gerealiseerd worden, nl. ontsluiting van de wijk en regulering vrachtverkeer.	31c Hoofdweg Zuid is de best beschikbare locatie op korte en lange termijn.	
32	Mail ontvangen Namens de Stichting vraag ik uw aandacht voor het volgende. Genoemde Stichting is eigenaar van de winkelpanden. Via de winkeliers kwam ik in het bezit van ontwerp startnotitie 'Hoofdweg Zuid optie inclusief supermarkt' met datum 11 mei 2020.	Voor een gedetailleerde onderbouwing van de reactie op uw vragen zie ook in de inleiding van deze Nota van beantwoording op blz. 5 t/m 10 onder T1 t/m T9.	
	32a Eind 2016 heeft BRO een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van een 2e supermarkt in Kudelstaart. Nadien, medio 2017, heeft de gemeente Aalsmeer een detailhandelsnota vastgesteld. In grote lijnen zijn de uitkomsten van het onderzoek van BRO voor wat betreft Kudelstaart overgenomen in de nota. Sindsdien heeft zich in het winkelcentrum van Kudelstaart	32a Inmiddels is er recent uitgebreid, aanvullend onderzoek gedaan rond de marktruimte, behoefte aan een tweede supermarkt vanuit consumentenperspectief en de verkeerskundige aspecten rond een tweede supermarkt. Marktruimte: In maart 2021 heeft onderzoeksbureau BRO aanvullend onderzoek	

	een grote verandering voor gedaan. Begin 2020 is de Albert Heijn aanzienlijk uitgebreid. Waarin het onderzoek van BRO nog uitgegaan werd van een eventuele uitbreiding van het aantal vierkante meters winkelvloeroppervlak van de AH van 300m2, is dit uiteindelijk 1.300m2 geworden. Een ruime verdubbeling van het totale winkelvloeroppervlak. In de studie van BRO leek er nog een uitbreidingsruimte in Kudelstaart in de foodsector van 1.350m2 tot 1.500m2, door de aanzienlijke extra uitbreiding van de AH resteert er nu nog een marktruimte van 600m2 tot 800m2. Ternauwernood voldoende voor een volwaardige supermarkt van welke type dan ook. Een ander punt wat in onderzoek en nota wordt aangestipt is het type supermarkt. De voorkeur gaat uit naar een hard discounter, dit komt naar verluid overeen met de voorkeur van de inwoners van Kudelstaart.	gedaan naar de marktruimte voor een tweede supermarkt in Kudelstaart in aanvulling op een eerder onderzoek uit 2017. Uit het recent onderzoek door twee onafhankelijke bureaus blijkt dat 16% van het winkelaanbod van de Gemeente Aalsmeer in Kudelstaart gevestigd is. In verhouding met het inwoneraantal is het dagelijks winkelaanbod beperkt en vindt er een forse afvloeiing van koopstromen plaats vanuit Kudelstaart naar de omliggende kernen en met name naar Aalsmeer. Op dit moment is er een supermarkt in het centrum van Kudelstaart gevestigd met een winkeloppervlak van 2.300 m2. Het inwoneraantal van Kudelstaart neemt met 6,7% toe tot circa 9.990 inwoners in 2031. Het gemiddeld inkomen in Kudelstaart ligt 13% boven het landelijk gemiddelde. De gemiddelde vloerproductiviteit bedraagt € 9.300 per m2 winkelvloeroppervlak, circa 23% boven het landelijk gemiddelde door een relatief beperkt winkelaanbod. Bij uitbreiding van het supermarktaanbod in Kudelstaart nemen de bestedingen binnen Kudelstaart verder toe door een hogere binding en toevloeiing van de koopstromen. Wordt uitgegaan van het landelijk gemiddelde in combinatie met de verwachte bevolkingsgroei en een hogere binding en toevloeiing van de koopstromen binnen en naar Kudelstaart door een tweede moderne supermarkt in een ander marktsegment, dan ontstaat er ruimte voor een aanvullend supermarktaanbod met een vloeroppervlak van 1.160m2 winkelvloeroppervlak. Wordt er gerekend vanuit de gemiddeld beschikbare m2 supermarkt per inwoner in Nederland (0,27 m2 supermarkt per inwoner) dan is er zelfs sprake van een uitbreidingsruimte van circa 1.660 m2 winkelvloeroppervlak voor een supermarkt in Kudelstaart.	
	Tenslotte wordt nadrukkelijk stil gestaan bij de locatie van een eventuele nieuwe winkel. Van alle locaties die worden beschreven komt de plek waar De Graankorrel thans is gevestigd, als beste naar voren. Op grond van bovenstaande verzoek ik de gemeenteraad af te zien van een mogelijke ontwikkeling van een supermarkt aan de Hoofdweg Zuid.	De locatie Graankorrel is niet beschikbaar. De locatie Hoofdweg Zuid is de best beschikbare locatie op de korte en lange termijn.	
	Mocht er ondanks de beperkte marktruimte, mede onder druk van de inwoners van Kudelstaart, toch worden besloten een 2e supermarkt in Kudelstaart te realiseren dan wil ik de gemeenteraad meegeven dat alles op alles moet worden gezet om die supermarkt in de directe	Zie boven.	

	nabijheid van het bestaande winkelcentrum te ontwikkelen. Dit kan, zoals beschreven in het onderzoek van BRO, een tijdrovend proces worden, maar bij dit soort ingrijpende ontwikkelingen gaat men niet, mede gelet op de ook in de toekomst gewenste duurzame voorzieningen structuur, over één nacht ijs. Tenslotte is mijn verwachting (maar deze is niet in getoetst!) dat bijvoorbeeld Aldi best belangstelling heeft voor een winkel direct bij het winkelcentrum van Kudelstaart. Ik noem dit omdat BRO tot de inschatting komt op grond van gesprekken met marktpartijen meldt dat die belangstelling er niet zou zijn. Een aanvullend onderzoekje hiernaar is snel gedaan. Daar voeg ik aan toe dat als het schoolgebouw en de omliggende grond gemeente eigendom is, het toch mogelijk moet zijn om sturend op te treden. Dit in tegenstelling tot de opmerking op bladzijde 12 van de detailhandelsnota.	Er is in het centrum geen locatie beschikbaar voor de vestiging van een moderne 2e supermarkt met een winkelverkoopvloeroppervlak van circa 1.400m2.	
33	Mail ontvangen 1. Idem reactie nm 16.	Voor beantwoording zie reactie nr. 16. 1.	
34	Mail ontvangen Wij willen u graag onze mening geven over uw voornemen dit gebied met woningen, een supermarkt, verbindingen en (groen-) voorzieningen in te richten. We hebben er vooral voor gekozen aandacht te besteden aan een aantal aspecten die vooral gerelateerd zijn aan duurzaamheidsdoelstellingen en klimaatadaptatie. Bovenal willen we graag adhesie betuigen aan het idee om dit gebied voor woonfuncties t.b.v. de woningbehoefte in onze gemeente te realiseren. Er is nog een lange weg te gaan zo begrepen wij. De provincie moet nog uitspraken doen over de invulling	Allereerst dank voor uw uitgebreide reactie gericht op leefbaarheid, duurzaamheid en ecologie. In het vervolgtraject zullen wij met u een afspraak maken om te komen tot een nadere gedachtewisseling hoe om te gaan met de door u aangegeven punten.	

		van dit gebied. Ook het bestemmingsplan is nog niet afgerond voor deze locatie. Er moet natuurlijk met veelal reeds vastgelegd beleid (van NOVI tot Schiphol) rekening worden gehouden. Ook zijn er kaders voor het respecteren van verkeersbeleid, de water structuur/berging, parkeerarealen, en klimaatadaptatie gegeven. Wat ons vooral opvalt is uw consequente doorvertaling van vastgelegd beleid. We vragen ons af of u in dit stadium van het plan al krachtig genoeg positie kiest voor een echt duurzame invulling van het gebied. Een duurzame en groene wijk gaat het in uw termen worden. We hebben geprobeerd die aanzet te toetsen op een aantal onderdelen:		
	34a	Uw technische beschrijving ontbeert een visie hoe je een dergelijke woonwijk vanuit de optiek van leefplezier, sociale cohesie en gezondheid en veiligheid inricht voor jong en oud. Een groene omgeving, meer dan alleen geënt op planologische groenstructuren. We hebben het idee dat uw intenties goed zijn maar de vertaling ervan is nogal mager.	34a	In de vervolgfase van het project bij de uitwerking van de openbare ruimte wordt hier nadrukkelijk aandacht aan besteed.
	34b	het valt ons op dat de gekozen verkavelingsinrichting (u geeft aan dat e.e.a. veranderbaar is) van het gebied niet bepaald gericht is op de meest gunstige bezonningssituatie. Dat zien we graag anders.	34b	De bezonningsrichting wordt mede bepaald door het aansluiten op de bestaande stedenbouwkundig hoofdstructuren in de wijk.
	34c	U heeft een stevige verwijzing naar de mogelijkheden van een nieuwe supermarkt in dit deel van Kudelstaart. Laat dat deels afhangen van de wens/behoefte van de actuele inwoners. In de directe omgeving van ons dorp zijn al aardig wat van dat soort voorzieningen beschikbaar, en er is een trend steeds meer digitaal te shoppen. Ook bij supermarkten. We zien hier graag een goede analyse van. De super slokt aardig wat meters op voor verkeer, parkeren en evt. realisatie van woningen.	34c	De supermarkt maakt dubbel grondgebruik mogelijk waarbij er bovenop de supermarkt woningen gebouwd worden in het basissegment van de markt (starters, sociale huur). De supermarkt heeft vanwege dit dubbel grondgebruik een positieve invloed op de woningaantallen binnen het plan. In het plan zonder supermarkt zijn 278 woningen opgenomen. In het plan inclusief supermarkt zijn 299 woningen opgenomen waarvan 21 extra woningen gericht op starters.
	34d	Over het groen is de optie om de aanwezige kwaliteiten in aanliggende buurten door te trekken in Hoofdweg Zuid. Goede keuzes. En wij zouden graag expliciete uitgangspunten voor groen willen zien die voor het	34d	In de vervolgfase van het project bij de uitwerking van de openbare ruimte wordt hier nadrukkelijk aandacht aan besteed.

	ontwerp van belang zijn: Groene daken als basis voor de inlichting. Groene gevels bij de 3 a 4 bouwlagen. Groene speelplekken; recreatief- en kijkgroen. Duidelijk kwantitatieve opties voor bomen in het plangebied. Zodat we goed kunnen zien dat de biodiversiteit, de opvang van fijnstof, verkoeling, het vasthouden van water en de geluidwering zichtbaar wordt. Dat biodiversiteit in de zin van variatie aan flora en fauna wordt bevorderd.			
34e	De water opvang. We zijen niet alleen graag een of meerdere wadi's vanwege piekopvang, maar ook concrete aanzetten voor water opvang in de eigen woonkavels: groenblauwe daken, beperking van tegel voor- en achter-buitenruimte (dat wil zeggen maximum vierkante-meters indicaties), grijswater opslag en verbruik van regenwater voor besproeiing en voorkomen van verdroging. Effectief werken aan voorkoming van hittestress door inrichtingscondities die dat bevorderen. Halfopen-verharding als uitgangspunten voor parkeerareaal. Boomspiegelvakken die ondersteunend werken aan deze ideeën. De opgenomen waterpartijen zonder duikers uit te voeren en bio diverse, aantrekkelijke oevers te realiseren.	34e	In de vervolgfase van het project bij de uitwerking van de openbare ruimte wordt hier nadrukkelijk aandacht aan besteed.	
34f	Bouwen: redenerend vanuit de CO2 opslag: bouwen met hout. Verduurzaming die je vastlegt voor de langere termijn zou ons verhaal zijn. We zijn voorstander van zelfbouwprojecten in dit plangebied. Daar zijn in Aalsmeer goede ervaringen mee.	34f	In de vervolgfase van het project volgt hierover een afweging.	
34g	We zien graag nu al mogelijkheden opgenomen voor jongeren huisvesting in Wiki of Tiny houses. Voor jongeren in ons dorp lijkt dit een behoefte. Maak tijdelijke locaties die geënt zijn op leeftijdsfase gerelateerde dynamiek. Maar ook permanent niet meer dan 50m2, zelf voorzienend in energie en water. Het is mooi dit gebied op deze manier innovatief te verrijken.	34g	In het plan inclusief supermarkt zijn circa 21 woningen gericht op starters en jongeren, daarnaast 75 sociale huurwoningen.	
34i	We troffen nog geen ideeën aan over afval en grondstoffen verwerking in dit gebied, zwerfafval, of ondergrondse opslag etc. We zien daar graag een krachtige uitwerking op. Dit maakt verschil bij het ontwikkelen van gedragsverandering en voorbeeld werking.	34i	De methode van afvalverwerking wordt in een vervolgstap nader uitgewerkt.	

34j	Denk ook aan basisvoorzieningen voor vleermuizen, kikkers, bijen zowel in de omgeving als bij de te realiseren woningen. Vogel plekken voor broeden en beleving: daar dachten wij aan!	34j	Natuurinclusief bouwen vormt een onderdeel van de verdere uitwerking.
34k	Ook op het punt van mobiliteit lijkt ons dit plangebied een mooie kans om verschillende opties te bevorderen: deel auto's of deelscooters. Een stevige impuls voor basis voorzieningen van elektrische voertuigen. Fietsoplaadpunten nabij bushalten aan de Bilderdammerweg.	34k	De ontwikkeling dient aan te sluiten bij de begin 2022 vast te stellen mobiliteitsagenda waarbij nadrukkelijk wordt ingegaan op de verschillende vormen van (duurzame) mobiliteit.
34l	Uitgang van supermarkt (mocht die er komen) maar 1 keer kruisen met de voet/fietsers aan de Schoutweg. Verder ook de fietspaden aan de Hoofdweg verbeteren om gebruik te bevorderen. Een optie voor ouderenvervoer in deze wijk sluit mooi aan op de idee van AutoMaatje. Verder ook realiseren van fietsstallingscontainers voor e-bikees (verhuurbaar) rond om de buurtbatterijen. Deze kan je ook integreren met lockers voor bezorging van pakketten waardoor de verkeerscirculatie in het plangebied wordt verminderd.	34l	De oversteek voor langzaam verkeer wordt aan de noordzijde gelegd zodat het bestemmingsverkeer vanaf het plan Zuiderpark en Hoofdweg Zuid in de richting van de Hoofdweg niet gekruist wordt.
34m	Energie besparing: we nemen kennis van uw opties voor aardgasvrije woningen… maar u kunt wellicht een stap verder gaan door condities aan te bieden voor batterij opslag van zonnepanelen etc. Verder idee te ontvouwen de 300 woningen aan te sluiten op windenergie en zonnevelden. Kunnen we ook kijken naar aquathermie in dit gebied of aardwarmte, om op de toekomst te zijn voorbereid?	34m	Op dit moment wordt de Warmtevisie Aalsmeer afgerond waarin de thema's en opties per gebied nader uitgewerkt worden.
34n	Veiligheid: ontwikkel bij de entree van de buurt digitale informatieborden voor info over veiligheid en maak je multifunctioneel voor andere berichtgeving over weer, water, energie gebruik etc.	34n	De gemeente ziet digitale communicatie via sociaal media als een goed interactief kanaal om wijkgericht informatie uit te wisselen over zaken die de gehele wijk betreffen.
34m	Benader de invulling van dit plangebied ook vanuit sociologisch oogpunt: naast diversiteit aan woningen, groen, verkeer ook toekomstige bewoners van verschillende kleur en herkomst.	34m	In algemene zin kent de nieuwe wijk een breed scala aan woningcategorieën gekoppeld aan een breed spectrum van doelgroepen waarmee ook een grote diversiteit binnen de toekomstige bewoners waarschijnlijk is.

	34o Verder stellen we voor om de sociale cohesie – waar we mee begonnen- in de wijk te versterken door in het plan een mogelijkheid op te nemen een buurtcafe met extra speelse accenten te realiseren. Om de verbinding met het voormalige kassengebied te maken (cultuurhistorie) is het overwegen een buurtkas met ketelhuis en schoorsteen toe te voegen.	34o Deze suggestie wordt afgewogen bij de verdere uitwerking van het plan. Over het algemeen kan een dergelijke voorziening de sociale cohesie versterken maar roept bij omwonenden vaak weerstand op.	
	34p We zijn ook voorstander van de realisering van een 50 tal volkstuinen in het gebied, met optie vergroting naar 50 extra als er behoeft is. Als blijkt dat die reservering te veel overwegen om het volume Wiki houses en Tiny houses te vergroten. Dit idee zou mooi kunnen aan de zuidrand van het plangebied. U begrijpt het al, wij willen graag samen met buurtbewoners support geven aan echte duurzame contouren van deze woonomgeving binnen de kaders van vastgesteld beleid.	34p Er zijn geen volkstuinen in de wijk zelf voorzien. Het omliggend agrarisch landschap biedt hier voldoende ruimte en aanknopingspunten voor. Mochten toekomstige bewoners willen komen tot gezamenlijk collectief onderhoud van een deel van de openbare ruimte, stadstuinen etc. dan wordt dit bij de nadere uitwerking overwogen.	
35	<u>Mail ontvangen</u> Zie tekst bij reactie nummer 16.	Zie beantwoording bij reactie 16.	



Vervolg Verkeersonderzoek Hoofdweg Zuid Kudelstaart

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Hoorne Vastgoed B.V. en Roosdom Tijhuis
Titel rapport	Vervolg Verkeersonderzoek Hoofdweg Zuid Kudelstaart
Kenmerk	009537.20210607.R1.02
Datum publicatie	september 2021
Projectleider Goudappel	Martijn Stevens
Projectteam Goudappel	Arnout Kwant, Arno de Koning, Chris Bartman
Status	Definitief

© Copyright Goudappel [Copyright informatie]

Inhoudsopgave

1. Aanleiding: vervolg verkeersonderzoek 4

1.1 Gewijzigd programma vraagt om nieuwe berekening 4

1.2 Methode en leeswijzer 5

2. Verkeerseffect wegennet 6

2.1 Uitgangspunten verkeersmodel 6

2.2 Resultaten verkeersmodel 8

2.3 Gevoeligheidsanalyse resultaten verkeersmodel: berekening verkeersgeneratie met CROW-kentallen 13

3. Verkeersafwikkeling 17

3.1 Uitgangspunten verkeersafwikkeling 18

3.2 Resultaten verkeersafwikkeling 20

3.3 Resumé Verkeersafwikkeling 32

4. Verkeersveiligheid omliggende woonwijken34

4.1 Uitgangspunten: ophogen intensiteiten etmaal verkeer bezoekers supermarkt 34

4.2 Resultaten verkeersveiligheid 35

5. Conclusie 40

5.1 Planeffect 40

5.2 Verkeersafwikkeling 40

5.3 Verkeersveiligheid omliggende woonwijken 41

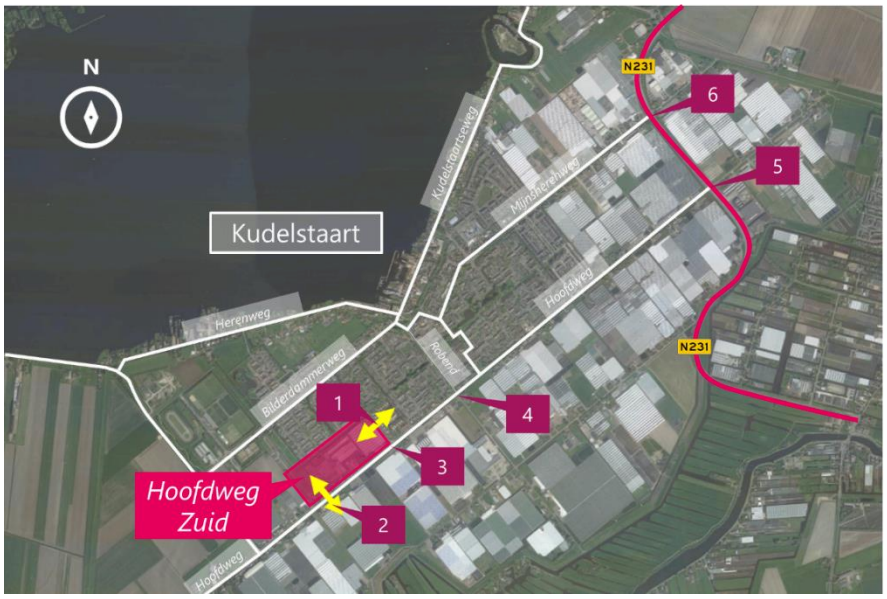
Bijlage A. Modelplots 43

1. Aanleiding: vervolg verkeersonderzoek

1.1 Gewijzigd programma vraagt om nieuwe berekening

In Kudelstaart is behoefte naar nieuwe woningen. Hiervoor zijn twee ontwikkellocaties aangewezen: Westeinderhage en Hoofdweg Zuid. In het eindrapport van een eerdere studie 'Verkeersonderzoek Kudelstaart' d.d. 14 juni 2018 (kenmerk: ASR065/Rlr/0252.04) zijn de verkeerseffecten van deze gebiedsontwikkelingen in beeld gebracht. In deze studie is gekeken naar wat de verkeerseffecten zijn van ontwikkelingen op Kudelstaart in zijn geheel.

Tijdens de verdere planvorming is het ontwikkelprogramma van de locatie 'Hoofdweg Zuid' gewijzigd. Het originele programma van Hoofdweg Zuid bestond uit 250 woningen en het gewijzigde programma bestaat uit ca. 300 woningen en mogelijk een supermarkt. Het gewijzigde programma leidt vanwege de toename in omvang tot een hogere verkeersgeneratie. Daarom is het nodig om de berekening van de verkeerseffecten te actualiseren met het gewijzigde programma.



figuur 1.1 Overzichtskaart met plangebied in roze en ontsluitingswegen in geel. Punt 1 t/m 6 geven de locaties van kruispunten weer.

1.2 Methode en leeswijzer

In deze rapportage vermelden wij de resultaten van het uitgebreide verkeersonderzoek van de ontwikkeling Hoofdweg Zuid. In het verkeersonderzoek kijken we naar de effecten van de ontwikkeling op wegvak- en kruispuntniveau.

We beschouwen de verkeerseffecten met behulp van het verkeersmodel Noord-Holland Zuid 3.0. Met het verkeersmodel hebben we inzichtelijk gemaakt wat de intensiteiten zijn op het onderliggend wegennet. De resultaten behandelen we in hoofdstuk 2. Ook zullen we hier een gevoeligheidsanalyse toelichten op de modelresultaten. Hiervoor maken we gebruik van kencijfers van het CROW.

Vervolgens gaan we in hoofdstuk 3 verder in op de verkeersafwikkeling van de kruispunten zoals weergegeven in figuur 1.1. Met verschillende analyses hebben we inzichtelijk gemaakt wat de verkeersafwikkeling is.

De verkeerseffecten van de ontwikkeling zorgt voor extra autoverkeer op het lokale wegennet. In hoofdstuk 4 beschouwen we de verkeersveiligheid van een drietal wegvakken rondom de planontwikkeling.

Tot slot komen we in hoofdstuk 5 tot een overzicht met de belangrijkste conclusies.

2. Verkeerseffect wegennet

De ontwikkeling van Hoofdweg Zuid zorgt voor een toename van woningen en mogelijk arbeidsplaatsen. Dit leidt tot extra verkeer dat zich via de ontsluitingen verdeelt over het omliggend wegennet. Daarom hebben we met behulp van het verkeersmodel NHZ 3.0 de verkeerseffecten op netwerkniveau in kaart gebracht.

In dit hoofdstuk gaan we allereerst in op de uitgangspunten die we hebben gehanteerd bij de verkeersmodelberekeningen. Vervolgens gaan we in op de resultaten van de berekeningen. Tot slot doen we een gevoeligheidsanalyse op de modelresultaten met behulp van CROW kengetallen.

2.1 Uitgangspunten verkeersmodel

Voor de invoer van het model hebben we twee planvarianten opgesteld. Als basis gebruiken we de standaard autonome 2030 variant, waaraan we vervolgens de planontwikkeling hebben toegevoegd. De modelinvoer bestaat uit een toename van woningen en arbeidsplaatsen, en het toevoegen van de ontsluitingen van het plangebied.

2.1.1 Modelinvoer programma

Allereerst hebben we het ontwikkelprogramma van beide varianten vertaald naar woningen en arbeidsplaatsen. Deze modelinvoer is weergegeven in tabel 2.1: Modelinvoer planontwikkeling Hoofdweg Zuid

.

Variant	Woningen	Arbeidsplaatsen
A	299	0
B	300	27

tabel 2.1: Modelinvoer planontwikkeling Hoofdweg Zuid

We hebben voor planvariant A 299 woningen toegevoegd en voor planvariant B 300 woningen met daarbij 27 arbeidsplaatsen als gevolg van de supermarkt. We hebben hierbij het bruto vloeroppervlak van de supermarkt (1.800m^2 BVO) omgezet naar arbeidsplaatsen. Hierbij zijn we uitgegaan van een standaard kengetal voor de oppervlakte per arbeidsplaats van 67 m^2 volgens het type arbeidsplaats ‘detailhandel’.

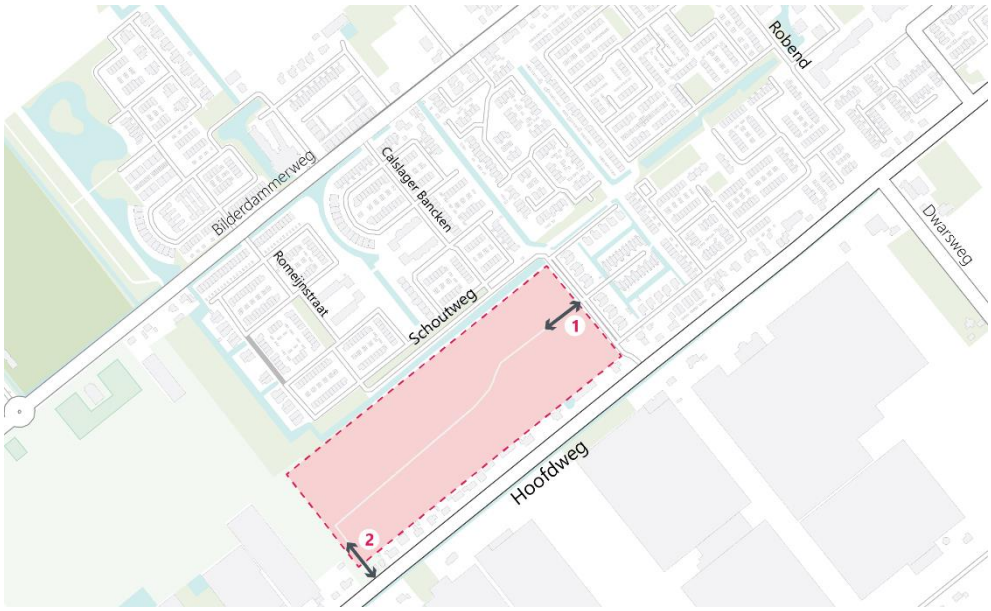
In het verkeersmodel genereert detailhandel verkeersbewegingen voor bijvoorbeeld leveranciers en in zekere mate bezoekers. In het model is het niet mogelijk om de bezoekers van een supermarkt exact te modelleren, omdat ritten van en naar een supermarkt ook geregeld in een keten plaatsvinden binnen woon-werk ritten. Dit kan leiden tot een mogelijke onderschatting van het autoverkeer in planvariant B. Omdat het bezoek van een supermarkt gemiddeld gezien voornamelijk buiten de spitsen valt zal de onderschatting voornamelijk gelden voor etmaalniveau, en in beperkte mate voor de ochtend- en avondspits. Daarom hebben we een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met behulp van kengetallen van het CROW. In paragraaf 2.3 gaan we hier uitgebreider op in.

2.1.2 Modelinvoer netwerk

Om het verkeer van en naar het plangebied op een goede manier te ontsluiten zijn de volgende ontsluitingen toegevoegd aan het netwerk die autoverkeer in 2 richtingen faciliteren:

1. Ontsluiting op de Schoutweg;
2. Ontsluiting op de Hoofdweg.

In figuur 2.1 is de locatie van beide ontsluitingen weergegeven.



figuur 2.1: Modelnetwerk van planvariant met 2 nieuwe ontsluitingen

Naast de ontsluiting van het plangebied, hebben we een aanvullende netwerkmaatregel doorgerekend in een netwerkvariant. Deze maatregel betreft het doortrekken van het wegvak Robend en aansluiten op de Hoofdweg. De aansluiting van de Robend vindt plaats recht tegenover de Dwarsweg via een rotonde (uit: 'Nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen Aalsmeer 2020'). Deze maatregel wordt genomen om het centrum van Kudelstaart beter te ontsluiten op de Hoofdweg en het verkeer van en naar Kudelstaart te stimuleren gebruik te

maken van de wegenstructuur rondom Kudelstaart. Om het effect van deze maatregel inzichtelijk te maken gaan we uit van het maatgevende programma, dus variant B.

2.2 Resultaten verkeersmodel

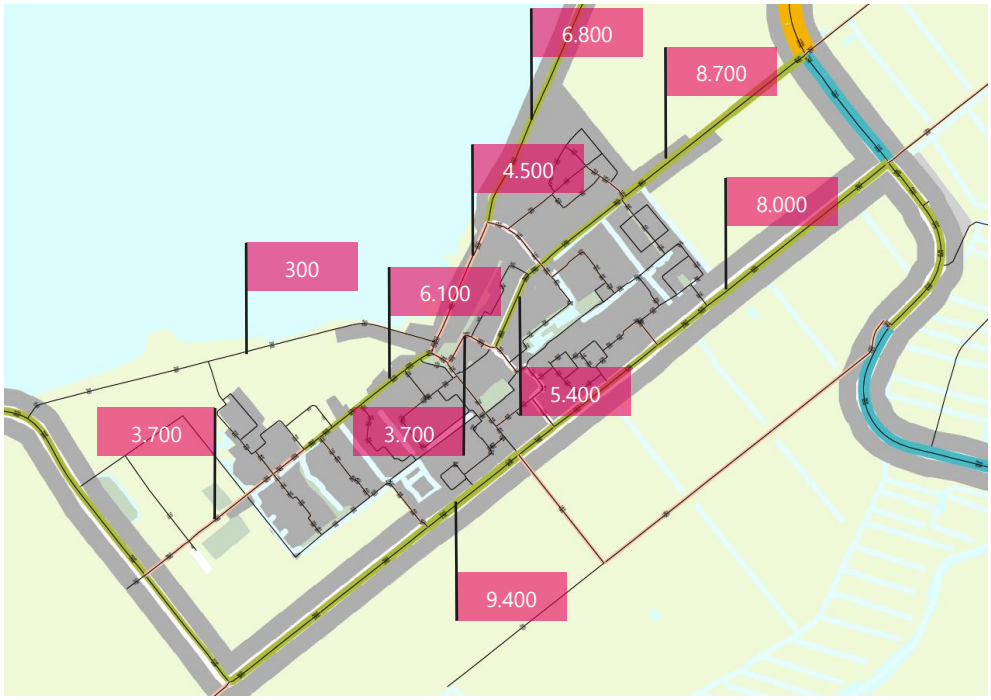
In deze paragraaf gaan we in op de resultaten van de modelberekeningen. Achtereenvolgens lichten we de resultaten van de volgende varianten toe:

- Autonoom 2030: zonder planontwikkeling;
- Variant A: met planontwikkeling A;
- Variant B1: met planontwikkeling B;
- Variant B2: met planontwikkeling B + doortrekken Robend naar Hoofdweg.

Omwille van de leesbaarheid zijn de modelplots met etmaalintensiteiten per variant bijgevoegd in Bijlage A.

2.2.1 Autonoom 2030

In figuur 2.2 zijn de verkeersintensiteiten weergegeven voor de autonome situatie 2030. Voor enkele wegvakken hebben we hierbij de intensiteiten uitgelicht.

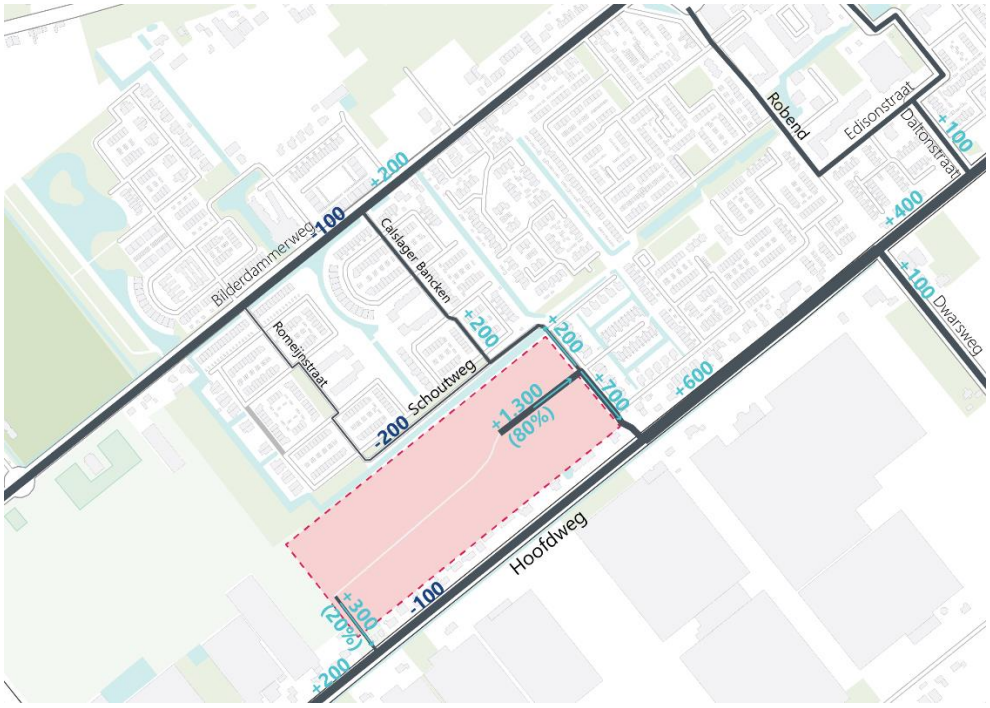


figuur 2.2: Modelplot met intensiteiten in mvt/etm voor Autonoom 2030

Uit bovenstaande figuur blijkt dat de hoofdstructuur van het wegennet in Kudelstaart bestaat uit de Hoofdweg (9.400 mvt/etm), de Bilderdammerweg (6.100 mvt/etm), de Mijnsherenweg (8.700 mvt/etm) en de Kudelstaartseweg (6.800 mvt/etm). Deze intensiteiten vormen de basis voor het analyseren van de verkeerseffecten op netwerkniveau.

2.2.2 Variant A: 299 woningen, zonder supermarkt

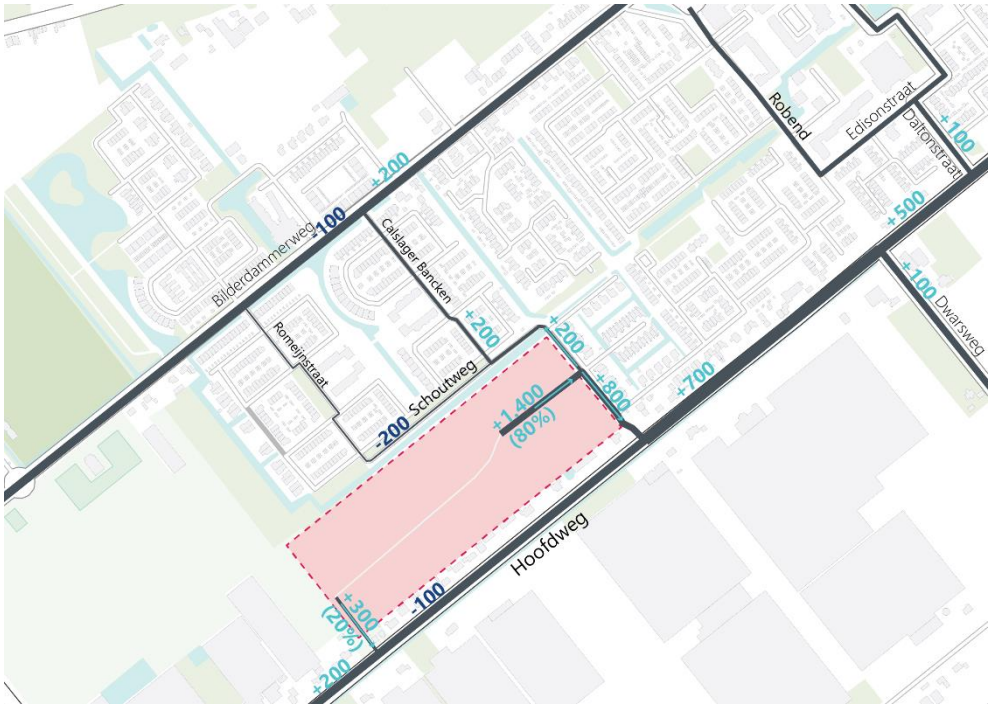
In figuur 2.3 is de verschilplot weergegeven voor variant A ten opzichte van autonoom 2030. De toename van het verkeer op de wegen als gevolg van de planontwikkeling noemen we het planeffect. Uit figuur 2.3 blijkt dat de ontwikkeling van Hoofdweg Zuid leidt tot een verkeersgeneratie van **ca. 1.600 mvt/etm**. Dit verkeer wikkelt zich hoofdzakelijk (ca. 80%) af via de ontsluiting op de Schoutweg, waar het overgrote deel richting de Hoofdweg wordt afgewikkeld. Het overige verkeer routeert zich via de Schoutweg in noordwestelijke richting, waar het met name via de Calslager Bancken richting de Bilderdammerweg wordt afgewikkeld. Dit telt niet noodzakelijkerwijs op tot 1.300 mvt/etm omdat er in de autonome situatie een kleine afname te zien was op de Schoutweg.
De overige 20% van het planeffect routeert zich via de ontsluiting op de Hoofdweg aan de zuidwestkant van het plangebied.



figuur 2.3: Verschilplot van Variant A ten opzichte van autonoom 2030 in mvt/etm

2.2.3 Variant B1: met 300 woningen en supermarkt

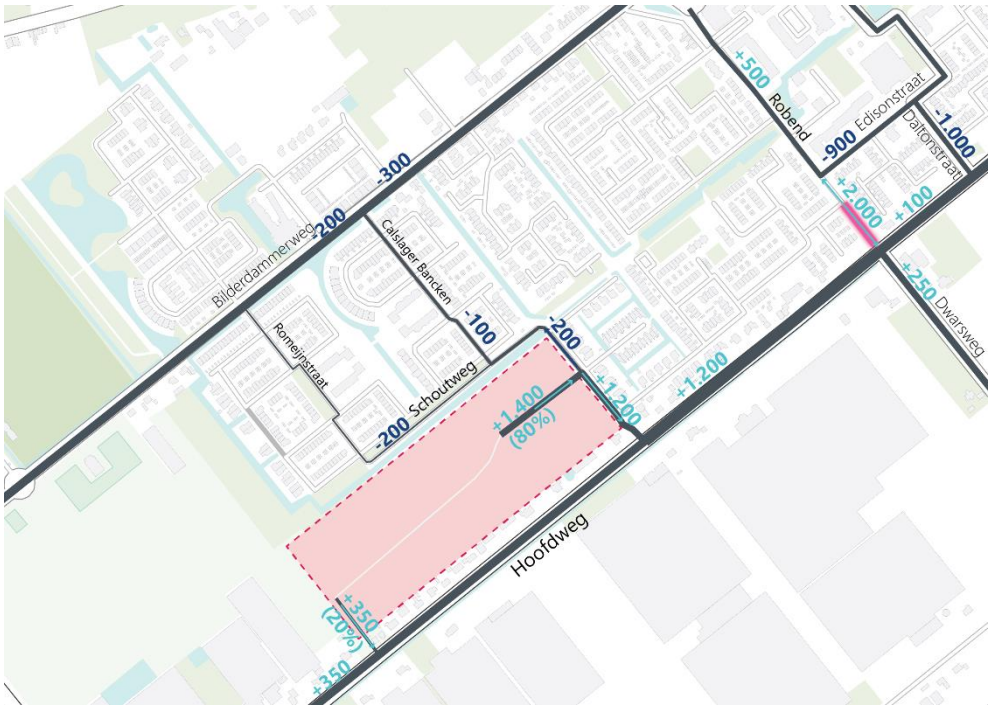
In figuur 2.4 is de verschilplot van variant B1 weergegeven ten opzichte van autonoom 2030. Hieruit blijkt dat de planontwikkeling van variant B1 leidt tot een verkeersgeneratie van **ca. 1.700 mvt/etm.** De verkeergeneratie is hoger voor deze variant dan bij variant A (+100 mvt/etm), vanwege het extra verkeer dat wordt gegenereerd door de supermarkt. Dit verkeer verdeelt zich vervolgens over de ontsluitingen volgens een gelijke verdeling als bij variant A (80% Schoutweg en 20% Hoofdweg). De grootste verkeerstoename is te zien op de Schoutweg tussen de ontsluiting van het plangebied en de Hoofdweg. Hier neemt het verkeer toe met ca. 800 mvt/etm. Dit telt niet noodzakelijkerwijs op tot 1.300 mvt/etm omdat er in de autonome situatie een kleine afname te zien was op de Schoutweg.
De overige verkeerstoenames zijn beperkt.



figuur 2.4: Verschilplot van Variant B1 ten opzichte van autonoom 2030 in mvt/etm

2.2.4 Variant B2: met 300 woningen en supermarkt en netwerkmaatregel

In figuur 2.5 is de verschilplot weergegeven van variant B2 ten opzichte van autonoom 2030. In deze verschilplot is een vergelijkbare hoofdverdeling van het planeffect te zien als bij variant B1 in figuur 2.4: 80% van het autoverkeer wordt via de Schoutweg afgewikkeld en 20% direct op de Hoofdweg.

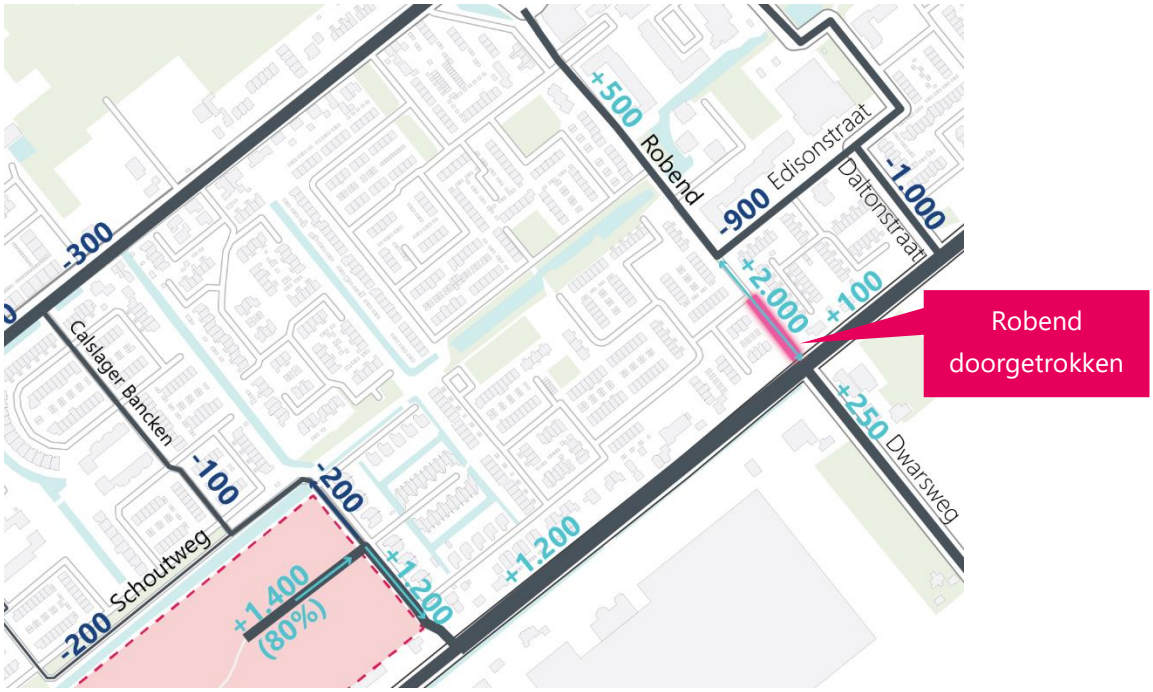


figuur 2.5: Verschilplot van Variant B2 ten opzichte van autonoom 2030 in mvt/etm

Naast het planeffect (als gevolg van de planontwikkeling) is in figuur 2.5 ook het effect van de netwerkmaatregel (doortrekken van Robend naar Hoofdweg) weergegeven.

Rondom het plangebied is het effect van de netwerkmaatregel te zien bij de ontsluiting van het plangebied op de Schoutweg. De netwerkmaatregel heeft geleid tot een afname van verkeer op de Schoutweg, maar ook op de Calslager Bancken en de Bilderdammerweg. De overige netwerkeffecten op de wegen rondom het plangebied Hoofdweg Zuid zijn beperkt.

Ook op de wegvakken rond de aansluiting van het Robend op de Hoofdweg treden verkeerseffecten op. In figuur 2.6 een uitsnede van de verschilplot B2 ten opzichte van autonoom 2030 weergegeven. In deze figuur is het effect van de netwerkmaatregel duidelijk te zien. Er is een afname van verkeer te zien (groene balk) op de route Daltonstraat Edisonstraat van ca. 1.000 mvt/etm. Dit verkeer verschuift grotendeels richting de doorgetrokken wegverbinding Robend, omdat de nieuwe verbinding zorgt voor een aantrekkelijk alternatief voor het verkeer dat zich in de huidige situatie via de Daltonstraat en de Edisonstraat afwikkelt.



figuur 2.6: Verschilplot variant B2 ten opzichte van autonoom 2030, met focus op effect doortrekken Robend.

2.3 Gevoeligheidsanalyse resultaten verkeersmodel: berekening verkeersgeneratie met CROW-kentallen

Zoals gezegd doen we een gevoeligheidsanalyse op de modelresultaten. Deze analyse is een verfijning van de resultaten van het verkeersmodel. Het detailniveau van het verkeersmodel is namelijk grofmazig. Met behulp van CROW-kentallen kunnen we meer zeggen over het autoverkeer dat gegenereerd wordt door de ontwikkeling van Hoofdweg-Zuid. Dit is met name van belang voor de berekening van het verkeer dat de supermarkt genereert. Met deze gevoeligheidsanalyse voegen we een verdiepende slag toe aan de resultaten van het verkeersmodel.

2.3.1 Uitgangspunten berekening

Voor de berekening van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van het programma ontvangen op 6 mei 2021 van Hoorne Vastgoed B.V. In de onderstaande tabel hebben we beide varianten weergegeven.

Programma	Variant A	Variant B	
Woningbouw:			
App. sociaal	54	80	won.
App. middelduur	24	24	won.
App. vrije sector	16	16	won.
Koop sociaal	20	16	won.
Koop middelduur	68	49	won.
Koop vrije sector	93	91	won.
2^1 kap	22	22	won.
Vrijstaand	2	2	won.
subtotaal	*299*	*300*	*won.*
Voorzieningen:			
Supermarkt	0	1.800	m2 bvo

tabel 2.2: Ontwikkelprogramma Hoofdweg Zuid van Variant A en B

Vervolgens hebben we landelijke kencijfers van het CROW gebruikt, weergegeven in tabel 2.3, om het ontwikkelprogramma te vertalen naar verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag. We zijn hierbij uitgegaan van de gemiddelde kencijfers voor het berekenen van de verkeersgeneratie, omdat in de parkeernota van de gemeente Aalsmeer ook wordt uitgegaan van de gemiddelde parkeernormen.

CROW kencijfers (CROW 317)		Verkeersgeneratie [mvt/weekdag]				
		min.	max.	gem.	per	
Vrijstaand		7,8	8,6	8,2	1	woning
2^1 kap		7,4	8,2	7,8	1	woning
Koop sociaal	tussen/hoek	7	7,8	7,4	1	woning
Koop middelduur	tussen/hoek	7	7,8	7,4	1	woning
Koop vrije sector	tussen/hoek	7	7,8	7,4	1	woning
App. vrije sector	koop	7	7,8	7,4	1	woning
App. middelduur	koop	5,6	6,4	6	1	woning
App. sociaal	koop	5,2	6	5,6	1	woning
Supermarkt		108,4	149,9	129,15	100	m2 bvo

tabel 2.3: Kencijfers verkeersgeneratie van CROW publicatie 317

Om vervolgens de verkeersgeneratie te berekenen tijdens de ochtend- en avondspits, uitgesplitst naar aankomend en vertrekkend verkeer, hebben we de CROW kencijfers in tabel 2.4 gehanteerd. Dit zijn omrekenfactoren naar verschillende momenten van de dag. We berekenen de verkeersgeneratie tijdens de spitsperiodes, omdat dit de maatgevende momenten zijn voor de verkeersafwikkeling.

Omrekenfactoren spitsen:	type		
Etmaal naar OS aankomend	woningen	0,009	CROW 256
Etmaal naar OS vertrekkend	woningen	0,071	CROW 256
Etmaal naar AS aankomend	woningen	0,072	CROW 256
Etmaal naar AS vertrekkend	woningen	0,018	CROW 256
Etmaal naar OS aankomend	supermarkt	0,010	CROW 256
Etmaal naar OS vertrekkend	supermarkt	0,010	CROW 256
Etmaal naar AS aankomend	supermarkt	0,040	CROW 256
Etmaal naar AS vertrekkend	supermarkt	0,040	CROW 256
Weekdag naar werkdag		1,110	CROW 317

tabel 2.4: Omrekenfactoren van verkeer op etmaalbasis naar verkeer in spitsen (CROW 256 en 317)

2.3.2 Resultaten verkeersgeneratie

Met behulp van de kencijfers van het CROW hebben we de verkeersgeneratie berekend van beide scenario's.

Verkeersgeneratie CROW kencijfers	Etmaal (mvt/etm)	Ochtendspits (mvt/u)		Avondspits (mvt/u)	
	werkdag	*aankomend*	*vertrekkend*	*aankomend*	*vertrekkend*
Scenario A	2.300	20	162	164	41
Scenario B	4.900	46	188	267	144

tabel 2.5: Verkeersgeneratie per scenario volgens CROW kencijfers

Uit tabel 2.5 blijkt dat scenario B leidt tot een hogere verkeersgeneratie dan scenario A voor alle perioden van de dag. Op etmaalbasis zorgt de supermarkt voor een toename in verkeersgeneratie tussen scenario A en B. De verkeersbijdrage van de supermarkt tijdens de spitsen is echter beperkt, met name in de ochtendspits. Ter vergelijking is in tabel 2.5 de verkeersgeneratie weergegeven die resulteert uit het verkeersmodel.

Verkeersgeneratie verkeersmodel	Etmaal (mvt/etm)	Ochtendspits (mvt/u)		Avondspits (mvt/u)	
	werkdag	*aankomend*	*vertrekkend*	*aankomend*	*vertrekkend*
Scenario A	1.600	50	90	83	66
Scenario B	1.800	50	90	90	72

tabel 2.5: Verkeersgeneratie per scenario volgens verkeersmodel

Wanneer we de verkeersgeneratie uit het verkeersmodel vergelijken met de verkeersgeneratie op basis van de CROW kencijfers, zien we dat de verkeersgeneratie volgens het verkeersmodel op etmaalniveau lager uitvalt dan volgens de CROW kencijfers. Bij Scenario A is dit verschil 700 mvt/etm en bij Scenario B is dit 3.100 mvt/etm. Het forse verschil bij Scenario B is voornamelijk te verklaren door het bezoekers-verkeer van en naar de supermarkt. In het verkeersmodel wordt wel rekening gehouden met deze bezoekers, maar de bezoekers zijn niet in detail meegenomen. Deze gevoeligheidsanalyse heeft effect op de analyse van de verkeersafwikkeling (zie paragraaf 3.1).
Kijkend naar de spitsen zien we dat de intensiteiten volgens het verkeersmodel voor Scenario A hoger uitvalt in de tegenspitsrichting (ochtendspits aankomend en avondspits vertrekkend), maar dat deze lager uitvallen in de spitsrichting. De verhouding aankomend/vertrekkend is volgens het verkeersmodel meer in balans dan voor de CROW kentallen. Voor Scenario B zien we een vergelijkbaar beeld in de ochtendspits, maar in de avondspits valt de verkeersgeneratie volgens het model lager uit dan volgens de CROW kentallen.

Uit deze gevoeligheidsanalyse blijkt dat de verkeersgeneratie volgens het CROW hoger uitvalt dan volgens het verkeersmodel. Om bij de analyse op kruispuntniveau te toetsen op verkeersafwikkeling voor de maatgevende verkeerssituaties, hogen we de spitsintensiteiten uit het verkeersmodel op in de spitsrichting. In de tegenspits zijn de intensiteiten namelijk al maatgevend. Hierbij corrigeren we onder andere voor het niet in detail meenemen van bezoekers van en naar de supermarkt. Voor een groot deel zullen deze bezoekers leiden tot extra verkeer tussen de spitsperiodes in.

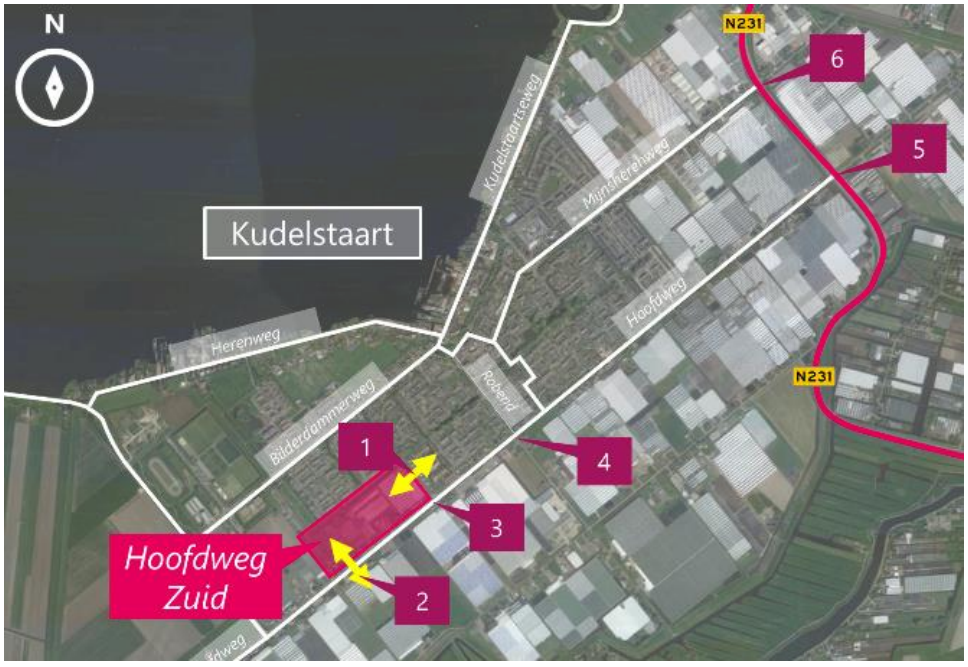
Gebruikmakend van de CROW kentallen zorgt de supermarkt voor 26 aankomende ritten in de ochtendspits en 103 mvt/u vertrekkende ritten in de avondspits. We nemen hierbij aan dat 80% van het verkeer van en naar de supermarkt via de ontsluiting op de Schoutweg wordt afgewikkeld, en 20% via de ontsluiting op de Hoofdweg. Dit zorgt voor een ophoging van ca. 20 vertrekkende ritten in de ochtendspits en ca. 80 aankomende ritten in de avondspits. In Hoofdstuk 3 lichten we de uitgangspunten van de analyse verkeersafwikkeling verder toe waarin we verder in gaan op de ophoging als gevolg van de gevoeligheidsanalyse.

3. Verkeersafwikkeling

Het verkeersmodel geeft inzicht in de verkeersintensiteiten op wegvakniveau. Voor de verkeersafwikkeling zijn kruispunten echter maatgevend. Om uitspraken te doen over de verkeerseffecten van de gebiedsontwikkeling Hoofdweg Zuid is het daarom van belang om op kruispuntniveau de kwaliteit van de verkeersafwikkeling te analyseren tijdens de maatgevende periodes.

Om het effect van de planontwikkeling op de verkeersafwikkeling inzichtelijk te maken hebben we de verkeersafwikkeling voor 6 kruispunten in kaart gebracht. De locaties van deze 6 kruispunten zijn weergegeven in figuur 3.1. De kruispunten die we hebben geanalyseerd zijn:

1. Ontsluiting plangebied op Schoutweg (nieuw kruispunt);
2. Ontsluiting plangebied op Hoofdweg (nieuw kruispunt);
3. Kruispunt Schoutweg – Hoofdweg (voorrangskruispunt);
4. Kruispunt Hoofdweg – Robend (voorrangskruispunt met mogelijke aanpassing tot rotonde);
5. N231 – Hoofdweg (VRI);
6. N231 – Mijnsherenweg (VRI).



figuur 3.1: kruispunten 1 t/m 6 die zijn meegenomen in de analyse verkeersafwikkeling

Kruispunt 1 t/m 3 zijn meegenomen omdat deze essentieel zijn voor de ontsluiting van verkeer van en naar het plangebied.

Kruispunt 4 betreft de aansluiting van de Dwarsweg op de Hoofdweg, welke is vormgegeven als voorrangskruispunt (3-taks) in de huidige situatie. Mogelijk wordt in het kader van de 'Nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen Aalsmeer 2020', het Robend doorgetrokken en aangesloten op dit kruispunt middels een rotonde. In het vorige hoofdstuk hebben we gezien dat het doortrekken van Robend effect heeft op de verkeersafwikkeling van het plangebied. We brengen daarom ook in kaart wat de toekomstige verkeersafwikkeling is van Robend-Hoofdweg.

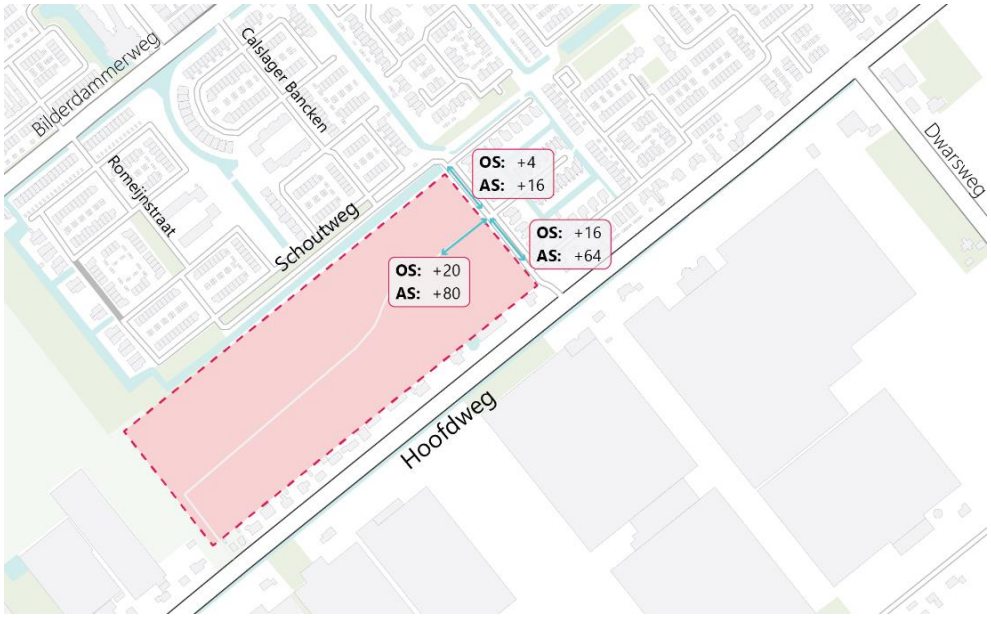
Kruispunt 5 en 6 zijn meegenomen omdat we vanuit de voorgaande studie 'Verkeersonderzoek Kudelstaart' (juni 2018) weten dat de kruispunten in de toekomstige situatie tegen hun capaciteitsgrenzen aan lopen. Met de resultaten uit het verkeersmodel hebben we verschillende analyses uitgevoerd om de verkeersafwikkeling van de diverse kruispunten te berekenen.

3.1 Uitgangspunten verkeersafwikkeling

3.1.1 Verkeersintensiteiten

Als basis voor de analyse verkeersafwikkeling gebruiken we idealiter verkeerstellingen. Echter is het vanwege corona niet mogelijk geweest om representatieve verkeerstellingen uit te voeren. Daarom gebruiken we voor kruispunt 1 t/m 4 de kruispuntstromen van basisjaar 2018 die resulteren uit het verkeersmodel als basis en hogen deze cijfers met 1% per jaar op om op de 2021 cijfers uit te komen. Voor kruispunt 5 en 6 zijn VRI-telgegevens uit januari 2020 gebruikt als basis, welke we vervolgens eveneens met 1% per jaar hebben opgehoogd om op de 2021 cijfers uit te komen.

Voor kruispunt 1 t/m 4 hebben we op basis van de gevoeligheidsanalyse het verkeer in planvariant B handmatig opgehoogd om het extra verkeer als gevolg van bezoekers van de supermarkt mee te nemen in de analyses. De extra aantallen verkeer voor de ochtendspits (OS) en avondspits (AS) staan weergegeven in figuur 3.2.



figuur 3.2: Gevoeligheidsanalyse met ophoging verkeersintensiteiten (mvt/uur) variant B1 en B2 door bezoekers supermarkt

We hebben voor de routering van het extra bezoekersverkeer van de supermarkt eenzelfde verdeling aangehouden als het planeffect in de modelberekeningen. Daarin zien we 80% van het autoverkeer via Schoutweg en 20% van het autoverkeer via Hoofdweg. We verwachten namelijk dat de ontsluiting via de hoofdstructuur van Kudelstaart de snelste route is van en naar de supermarkt.

3.1.2 Beoordelingskader

Ongeregelde kruispunten

Kruispunten 1, 3 en 4 zijn nieuwe kruispunten, waarvoor gezien de intensiteiten een ongeregelde vormgeving is aangenomen. Kruispunt 2 is in de huidige situatie vormgegeven als voorrangskruispunt en is daarmee ongeregeld. De kruispuntanalyses voor ongeregelde kruispunten (voorrangskruispunten) zijn dynamisch doorgerekend met behulp van de VISSIM-kruispuntentool.

De verkeersafwikkeling op ongeregelde kruispunten wordt beoordeeld door de gemiddelde verliestijden per kruispunttak te bepalen tijdens de maatgevende spitsperiode (drukste ochtend- of avondspitsuur). Met behulp van het toetsingskader voor ongeregelde kruispunten zoals weergegeven in tabel 3.1 beoordelen we vervolgens de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. De beoordeling van de verkeersafwikkeling geschiedt aan de hand van verliestijden. De verliestijden zijn gelijk aan de maximale extra reistijd die motorvoertuigen ondervinden als gevolg van drukte.

beoordeling	hoofdrichting	zijrichting
goed	0-25 sec	0-40 sec
redelijk/matig	25-45 sec	40-60 sec
slecht	45-60 sec	60-75 sec

tabel 3.1: Beoordeling ongeregelde kruispunten aan de hand van verliestijden (sec)

Naast verliestijden is ook de maximale wachtrijlengte geanalyseerd. Door deze naast de beschikbare ruimte voor wachtrijen te leggen is een uitspraak gedaan over eventueel verwachtte capaciteitsproblemen.

Geregelde kruispunten

Kruispunt 5 en 6 zijn in de huidige situatie vormgegeven als VRI en zijn hiermee geclassificeerd als geregelde kruispunten. Deze kruispunten zijn statisch doorgerekend met COCON. Vervolgens is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling beoordeeld aan de hand van de cyclustijd. De grenswaarden die horen bij de beoordeling van een geregeld kruispunt zijn weergegeven in tabel 3.2: Beoordeling geregelde kruispunten aan de hand van de cyclustijd (sec)

2.

beoordeling	4-taks kruispunt	3-taks kruispunt
goed	<90 sec	<80 sec
redelijk/matig	90-120 sec	80-90 sec
slecht/overbelast	120-150 sec	90-120 sec

tabel 3.2: Beoordeling geregelde kruispunten aan de hand van de cyclustijd (sec)

Naast cyclustijden is ook de maximaal benodigde opstelcapaciteit geanalyseerd. Door deze naast de beschikbare opstelruimte te leggen is een uitspraak gedaan over eventueel verwachtte capaciteitsproblemen. Hierbij is ook rekening gehouden met het aantal rijstroken per richting aangezien dit invloed heeft op de beschikbare opstellengte.

3.2 Resultaten verkeersafwikkeling

In deze paragraaf zijn de resultaten van de verkeersafwikkeling toegelicht. Hierbij beoordelen we de verkeersafwikkeling op de kruispunten aan de hand van gemiddelde verliestijden en gemiddelde maximale wachtrijen. Hierbij hebben we zowel de ochtend- als de avondspits geanalyseerd en analyseren we de volgende varianten:

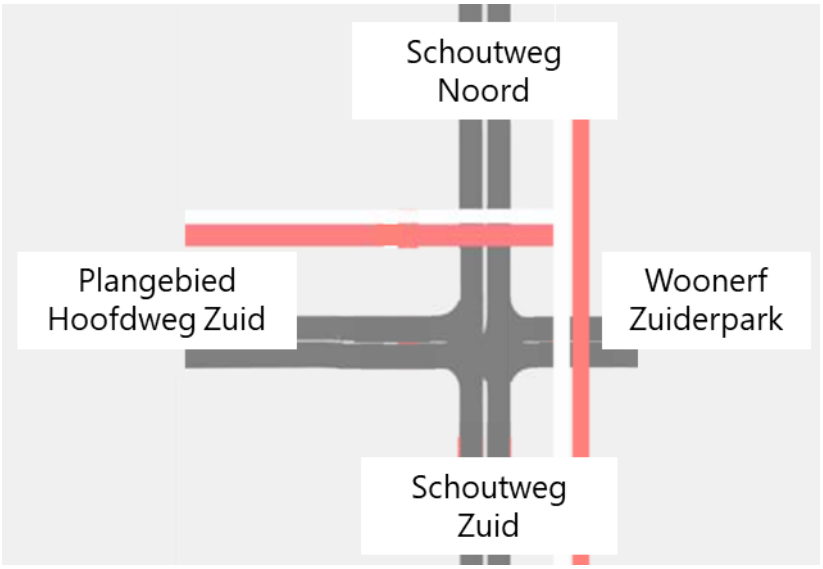
- Huidig 2021;
- Autonoom 2030;
- Planvariant A;
- Planvariant B1;

- Planvariant B2;

3.2.1 Kruispunt 1: Ontsluiting plangebied op Schoutweg

Het plangebied wordt ontsloten op de Schoutweg ter plaatsen van kruispunt 1. Omdat dit kruispunt een nieuw kruispunt is, hebben in de analyse een vormgeving aangenomen. Hierbij zijn we uitgegaan van een minimale vormgeving, zonder extra opstelruimte. Dit is gunstig voor de ruimtelijke inpassing van het kruispunt.

De oostelijke tak van het kruispunt wordt gevormd door het woonerf Zuiderpark. Het aantal parkeerplekken dat ontsloten wordt op de Schoutweg via de tak 'Woonerf Zuiderpark' bedraagt circa 50 parkeerplekken. In een maximale situatie is de bijdrage in de spits hiermee 50 mvt/uur. Omdat we uitgaan van een maatgevende situatie hebben we deze zo groot mogelijke verkeersbelasting meegenomen in de analyse van het kruispunt. Het kruispunt is daarom geanalyseerd als 4-taks voorrangskruispunt, waarbij de Schoutweg in de voorrang ligt. In figuur 3.3 is de geanalyseerde vormgeving van het kruispunt schematisch weergegeven.



figuur 3.3: Schematische vormgeving kruispunt 1

De fietsoversteek over de Schoutweg hebben we toegepast op de tak Schoutweg Noord, omdat dit zorgt voor zo min mogelijk conflicten met autoverkeer van en naar het plangebied. Dit is gunstig voor de verkeersveiligheid.

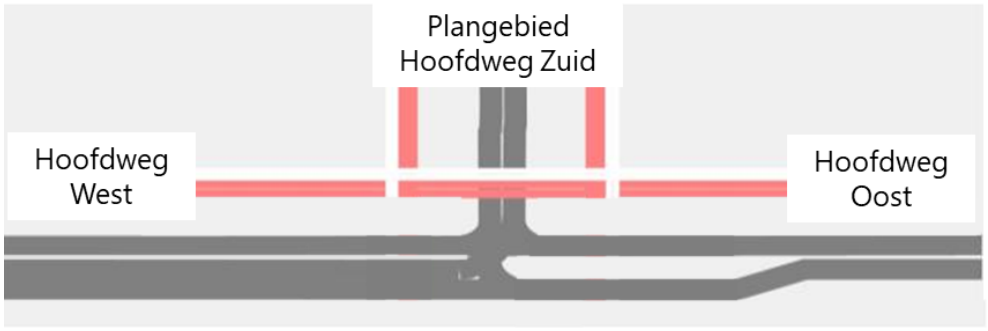
In tabel 3.3 zijn de gemiddelde verliestijden weergegeven. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de minimale vormgeving op dit kruispunt leidt tot een goede kwaliteit van de verkeersafwikkeling in alle varianten. Deze lage verliestijden gaan gepaard met minimale opstellengtes, waardoor er qua wachtrijen geen knelpunten zijn te verwachten op dit kruispunt. Daarom zijn de benodigde opstellengtes niet geanalyseerd voor dit kruispunt.

Verliestijd(s)	Ochtendspits				Avondspits			
	Schout -weg - N	Zuider park	Schout -weg Z	Plan- gebied	Schout -weg - N	Zuider park	Schout -weg Z	Plan- gebied
Huidig 2021								
Autonoom 2030								
Planvariant A	5	5	5	5	5	5	5	5
Planvariant B1	5	5	5	5	5	5	5	5
Planvariant B2	5	5	5	5	5	5	5	5

tabel 3.3: Gemiddelde verliestijd (sec) op kruispunt ontsluiting plangebied op Schoutweg

3.2.2 Kruispunt 2: Ontsluiting plangebied op Hoofdweg

Naast de ontsluiting op de Schoutweg, is het plangebied ook ontsloten op de Hoofdweg, via kruispunt 2. Dit is een nieuw kruispunt waarbij we opnieuw een vormgeving hebben aangenomen in de analyse. Voor dit kruispunt gaan we uit van een linksafvak op de tak Hoofdweg-West voor verkeer richting het plangebied. Deze vormgeving wordt in de huidige situatie op meerdere plekken op de Hoofdweg al toegepast. Voor de consistentie is daarom bij dit kruispunt deze vormgeving aangehouden. Doordat linksafslaand verkeer zich hier kan opstellen, wordt de hoofdstroom op de Hoofdweg niet gehinderd. Dit is gunstig voor zowel de doorstroming als voor de verkeersveiligheid. Daarnaast is een fietsoversteek meegenomen op de tak 'Plangebied Hoofdweg Zuid'. In figuur 3.4 is de vormgeving schematisch weergegeven.



figuur 3.4: Schematische vormgeving kruispunt 2

In tabel 3.4 zijn de verliestijden weergegeven die optreden op dit kruispunt. Hieruit kan worden geconcludeerd dat dit kruispunt het verkeer op een goede manier kan afwikkelen. De maximale verliestijd treedt op tijdens de avondspits op de tak Hoofdweg-Oost en bedraagt 10 s. Deze lage verliestijden gaan gepaard met minimale opstellengtes, waardoor er qua wachtrijen geen knelpunten zijn te

verwachten op dit kruispunt. Daarom zijn de benodigde opstellengtes niet geanalyseerd voor dit kruispunt.

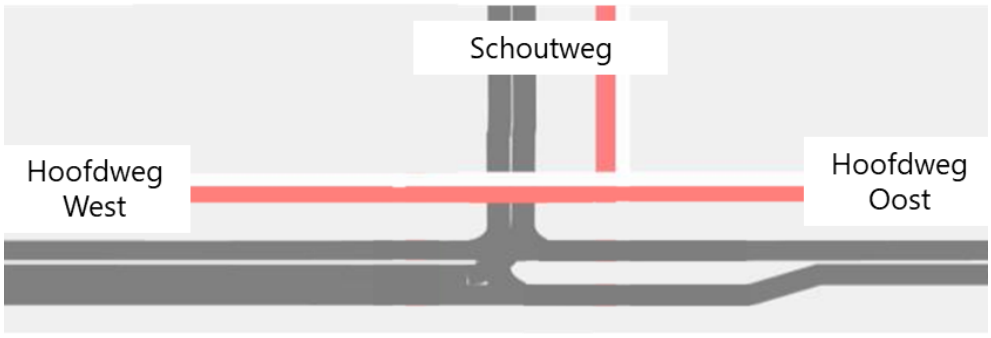
Verliestijd (s)	Ochtendspits			Avondspits		
	Plan-gebied	Hoofd-weg-O	Hoofd-weg-W	Plan-gebied	Hoofd-weg-O	Hoofd-weg-W
Huidig 2021						
Autonoom 2030						
Planvariant A	5	5	5	5	10	5
Planvariant B1	5	5	5	5	10	5
Planvariant B2	5	5	5	5	10	5

tabel 3.4: Gemiddelde verliestijd (sec) op kruispunt ontsluiting plangebied op Hoofdweg

Op basis van de lage verliestijden is het verkeerskundig gezien niet nodig om een linksafvak op de Hoofdweg te realiseren, en volstaat naar verwachting ook een vormgeving zonder linksafvak. Echter kan een vormgeving zonder linksafvak een negatieve invloed op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid hebben. Daarom is het toepassen van een linksafvak wel aan te raden.

3.2.3 Kruispunt 3: Schoutweg – Hoofdweg

De Schoutweg sluit aan de noordoostkant van het plangebied aan op de Hoofdweg via het kruispunt Schoutweg – Hoofdweg. In de huidige situatie is dit kruispunt vormgegeven als een 3-taks voorrangskruispunt, waarbij de Hoofdweg in de voorrang ligt, en verkeer vanaf de Schoutweg voorrang moet verlenen. In de analyse zijn we uitgegaan van deze huidige vormgeving. In figuur 3.5 is de vormgeving van kruispunt 3 schematisch weergegeven.



figuur 3.5: Schematische vormgeving kruispunt 3

In tabel 3.5 zijn de verliestijden weergegeven die resulteren uit de analyse van kruispunt 3. Hieruit blijkt dat dit kruispunt het verkeersaanbod in alle varianten op een goede manier kan afwikkelen. In de huidige situatie treedt een maatgevende verliestijd van 10 seconde op tijdens de avondspits op de Hoofdweg Oost. Als gevolg van de autonome groei en de planontwikkeling is een gelijke verliestijd van 10 seconden te zien tijdens de ochtendspits en avondspits op de Schoutweg.

Hiermee valt de verliestijd ruimt onder de grenswaarde van 25 seconden en spreken we van een goede kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

Verliestijd (s)	Ochtendspits			Avondspits		
	Schout-weg	Hoofd-weg-O	Hoofd-weg-W	Schout-weg	Hoofd-weg-O	Hoofd-weg-W
Huidig 2021	5	5	5	5	10	5
Autonoom 2030	5	5	5	10	10	5
Planvariant A	10	5	5	10	10	5
Planvariant B1	10	5	5	10	10	5
Planvariant B2	10	5	5	10	10	5

tabel 3.5: Gemiddelde verliestijd (sec) op kruispunt Schoutweg – Hoofdweg

Op basis van de lage verliestijden worden qua wachtrijen geen knelpunten verwacht. Echter is op dit kruispunt de verkeersbijdrage vanuit het plangebied het grootst, met ca. 64% van de totale verkeersgeneratie. Daarom hebben we voor dit kruispunt ook de benodigde opstellengtes geanalyseerd. In tabel 3.6 zijn de maximale wachtrijlengtes weergegeven en vergeleken met de beschikbare opstellengte die in de huidige situatie aanwezig is.

Wachtrij (m)	Ochtendspits			Avondspits		
	Schout-weg	Hoofd-weg-O	Hoofd-weg-W	Schout-weg	Hoofd-weg-O	Hoofd-weg-W
Beschikbare opstellengte (m)	**20**	**5**	**35**	**20**	**5**	**35**
Huidig 2021	5	5	5	5	10	5
Autonoom 2030	5	5	5	10	10	5
Planvariant A	10	5	5	10	10	5
Planvariant B1	10	5	5	10	10	5
Planvariant B2	10	5	5	10	10	5

tabel 3.6: Gemiddelde maximale wachtrij (m) op kruispunt Schoutweg – Hoofdweg

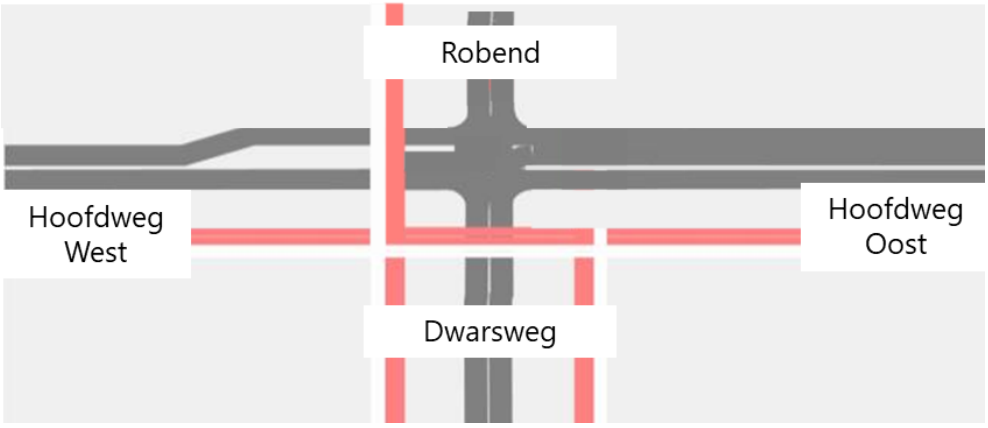
Uit tabel 3.6 blijkt dat alleen op de tak Hoofdweg Oost de maximale wachtrijlengte toeneemt tot 10 meter. In de huidige situatie is er een opstellengte beschikbaar van 5 meter tussen het kruisingsvlak en de fietsoversteek op de Schoutweg. Dit is voldoende voor 1 auto, waar de maximale wachtrij tot 2 auto's leidt. De 2^{e} auto blokkeert hierbij het rechtdoorgaande verkeer op de Hoofdweg. Dit vindt plaats voor een korte periode en de wachtrij neemt hierdoor niet verder toe. Daarnaast treedt deze situatie op in de maximale 5% van de gevallen. Omdat deze situatie dusdanig minimaal en kort voorkomt zal het doorgaande verkeer dus niet worden gehinderd.

3.2.4 Kruispunt 4: Hoofdweg – Robend

Kruispunt 4 is meegenomen in de analyse, omdat aan dit kruispunt in variant B2 een extra tak wordt toegevoegd voor autoverkeer. In de huidige situatie is dit een 3-taks voorrangskruispunt, waarbij de Hoofdweg in de voorrang ligt, en verkeer vanaf de Dwarsweg voorrang moet verlenen. In figuur 3.6 is de vormgeving schematisch weergeven van de huidige situatie.
In figuur 3.7 is de vormgeving weergegeven wanneer het Robend wordt aangesloten op de Hoofdweg (variant B2). Dit is een 4-taks voorrangskruispunt dat qua ruimtebeslag een minimale impact heeft. Hierbij raden we aan een kort linksafvak toe te passen op de tak Hoofdweg-west. Een fietsoversteek over twee rijstroken is in het kader van verkeersveiligheid ongewenst. Daarom dient de fietsoversteek iets verschoven te worden in westelijke richting. Echter is een te grote afstand tussen fietsoversteek en het kruisingsvlak ook niet wenselijk, omdat dit ten koste gaat met de binding van het kruispunt waardoor autoverkeer dan geen overstekend fietsverkeer verwacht. Als oplossing kan daarom ook worden nagedacht over het toepassen van een brede middenberm, waardoor opstelruimte ontstaat voor linksafslaand verkeer.



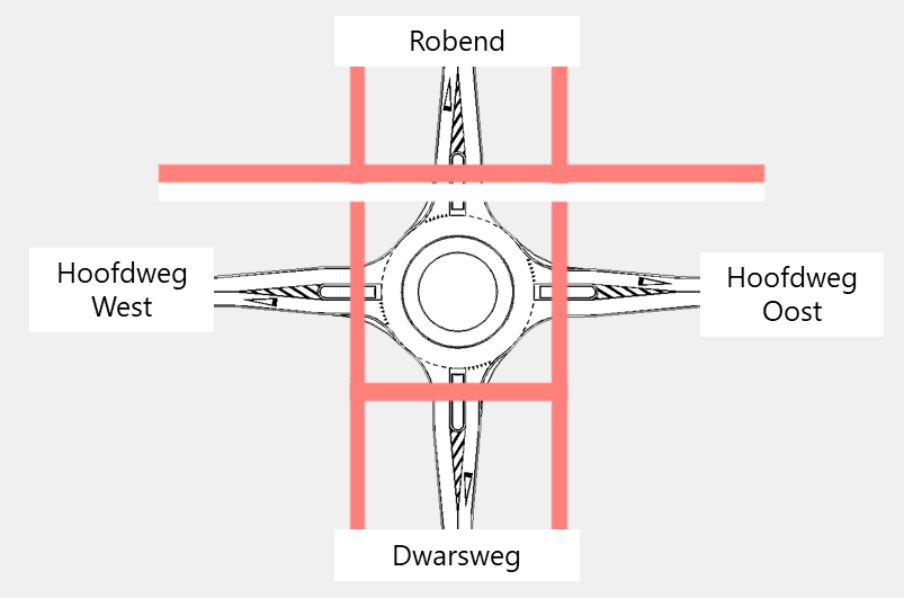
figuur 3.6: Schematische vormgeving Hoofdweg – Robend in huidige situatie



figuur 3.7: Schematische vormgeving 4-taks voorrangskruispunt Hoofdweg – Robend in variant B2

Naast het 4-taks voorrangskruispunt zoals weergegeven in figuur 3.7, is het kruispunt ook doorgerekend als rotonde. In de 'Nota Bovenwijkse Voorzieningen' staat namelijk beschreven dat de aansluiting van het Robend plaatsvindt met een

rotonde. Daarnaast is een rotonde prettiger voor het fietsverkeer omdat de snelheid van het autoverkeer afneemt ter hoogte van de aansluiting. Dit is gunstig voor de verkeersveiligheid. De toegepaste vormgeving is in figuur 3.8 schematisch weergegeven. Hierbij is een enkelstrooks-rotonde toegepast, omdat dit type rotonde een minimaal ruimtebeslag heeft. Hierbij passen we rondom de rotonde eenrichtings-fietspaden toe.



figuur 3.8: Schematische vormgeving rotonde Hoofdweg – Robend in variant B2

In tabel 3.7 zijn de gemiddelde verliestijden weergegeven op kruispunt 4. Hieruit blijkt dat het verkeersaanbod in alle varianten op een goede manier kunnen worden verwerkt door het kruispunt. Het effect van het aansluiten van Robend op de Hoofdweg, heeft een beperkt effect op de verliestijden op de overige kruispunttakken. In planvariant B2 is de maximale verliestijd gelijk aan 15 seconden tijden de avondspits op de tak Robend. Hiermee vallen de verliestijden ruim onder de grenswaarde van 25 seconden. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het kruispunt met een vormgeving als 4-taks voorrangskruispunt (figuur 3.7) het verkeersaanbod op een goede manier kan verwerken.

Verliestijd (s)	Ochtendspits				Avondspits			
	Rob-end	Hfd-weg-O	Dwars weg	Hfd-weg-W	Rob-end	Hfd-weg-O	Dwars weg	Hfd-weg-W
Huidig 2021	-	5	5	5	-	10	5	5
Autonoom 2030	-	5	10	10	-	10	10	5
Planvariant A	-	5	10	10	-	10	10	5
Planvariant B1	-	5	10	10	-	10	10	5
Planvariant B2 (voorrangskruispunt)	10	5	10	10	15	5	10	10

tabel 3.7: Gemiddelde verliestijd (sec) op kruispunt Hoofdweg – Robend

In tabel 3.8 zijn de wachtrijen weergegeven die optreden op het kruispunt Hoofdweg – Robend. Op het Robend treedt een maximale wachtrij van 15 meter op tijdens de avondspits. Bij de verdere verkeerskundige uitwerking van de vormgeving van dit kruispunt dient hier rekening mee te worden gehouden, om de kans op blokkades te voorkomen.

Wachtrij (m)	Ochtendspits				Avondspits			
	Rob-end	Hfd-weg-O	Dwars weg	Hfd-weg-W	Rob-end	Hfd-weg-O	Dwars weg	Hfd-weg-W
Beschikbare opstellengte	**-**	**35**	**25**	**0**	**-**	**35**	**25**	**0**
Huidig 2021	-	0	5	0	0	5	5	0
Autonoom 2030	-	0	5	0	0	5	5	0
Planvariant A	-	0	5	0	0	5	5	0
Planvariant B1	-	0	5	0	0	5	5	0
Planvariant B2 (voorrangskruispunt)	10	0	5	0	15	0	10	0

tabel 3.8: Gemiddelde maximale wachtrij (m) op kruispunt Hoofdweg - Robend

Als rotonde is het kruispunt Hoofdweg - Robend geanalyseerd met behulp van de meerstrooksrotondeverkenner. Deze tool beoordeeld de verkeersafwikkeling op basis van de verzadigingsgraad van de rotonde. De verzadigingsgraad geeft een indicatie van de verkeersbelasting. Wanneer de verzadigingsgraad de grens van 0,7 overschrijdt, wordt aangeraden de rotonde in detail te analyseren. In tabel 3.9 is de verzadigingsgraad weergegeven. Hieruit blijkt dat de verzadigingsgraad ruim onder de 0,7 blijft. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat de enkelstrooks rotonde het verkeersaanbod op een goede manier kan verwerken.

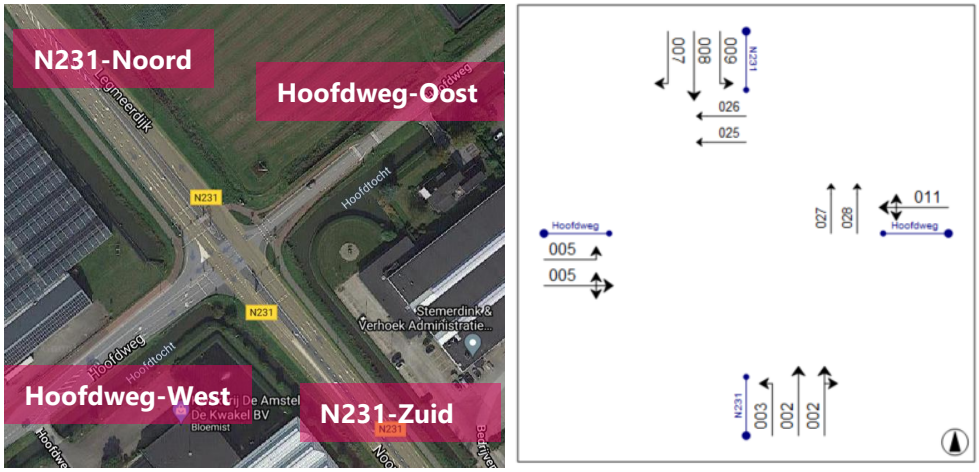
Verzadigings-graad	Ochtendspits	Avondspits
Planvariant B2 (enkelstrooks rotonde)	0,42	0,37

tabel 3.9: Verzadigingsgraad kruispunt Hoofdweg – Robend vormgegeven als enkelstrooks rotonde

3.2.5 Kruispunt 5: N231 – Hoofdweg

Kruispunt N231 (Legmeerdijk) – Hoofdweg is in de huidige situatie vormgegeven als een 4-taks VRI en vormt de aansluiting van de gebiedsontsluitingsweg Hoofdweg op de provinciale weg N231. In figuur 3.9 is de huidige vormgeving weergegeven in een satellietfoto (links). Daarnaast is de vormgeving schematisch weergegeven met daarbij de genummerde signaalgroepen van de VRI (rechts). De

rechtdoorgaande richting van N231-Zuid naar N231-Noord is uitgevoerd met een dubbele rijstrook (signaalgroep 2). Daarnaast is een fietsoversteek aanwezig op de tak N231-Noord.



figuur 3.9: Huidige vormgeving kruispunt 5 N231 – Hoofdweg (Google Maps)

Het kruispunt is geanalyseerd met behulp van COCON. De beoordeling van de verkeersafwikkeling op een VRI geschiedt aan de hand van cyclustijden. Dit is de maximale wachttijd die een signaalgroep (richting) kan ondervinden. In tabel 3.10 zijn de resulterende cyclustijden weergegeven.

Hieruit kan worden geconcludeerd dat het kruispunt N231 – Hoofdweg moeite heeft om het verkeersaanbod te verwerken tijdens de avondspits. In de huidige situatie is hier al sprake van een redelijk tot matige kwaliteit van de verkeersafwikkeling met een cyclustijd van 98 seconden. Door de autonome groei en het planeffect neemt de cyclustijd licht toe, maar zorgt met een cyclustijd van maximaal 107 seconden niet voor een overschrijding van de grenswaarde van 120 seconden.

	Cyclustijd (s)	
	Ochtendspits	Avondspits
Huidig 2021	80	98
Autonoom 2030	87	100
Planvariant A	87	100
Planvariant B1	90	107
Planvariant B2	90	102

tabel 3.10: Gemiddelde cyclustijd (sec) op kruispunt N231 – Hoofdweg

Naast de cyclustijden zijn in tabel 3.11 de benodigde opstellengtes geanalyseerd en vergeleken met de beschikbare opstellengtes. Hieruit blijkt dat richting 8 (rechtdoorgaand van N231-Noord richting N231-Zuid) in de huidige en toekomstige situaties een tekort aan opstelcapaciteit heeft. Dit zorgt voor kans op

blokkades van richting 7 en 9 bij drukke situaties. Om blokkades te voorkomen kan worden gedacht aan het verlengen van de opstelvakken voor richting 7 en 9.

Daarnaast zorgt de autonome groei ervoor dat de beschikbare opstellengte incidenteel (maximale 5% van de gevallen) wordt overschreden op richting 5 (tak Hoofdweg-West) waardoor de opstelcapaciteit niet optimaal benut kan worden. Daarnaast kan dit leiden tot een blokkade van de erfaansluiting van 'Kwekerij De Amstel' aan de zuidkant van de Hoofdweg. Echter is hier een afkruising toegepast op de weg, waardoor het voor verkeer niet is toegestaan om de erfaansluiting te blokkeren.

Door de cyclustijd van maximaal 107 seconden zal de overlast in de praktijk meevallen, maar de opstelruimte op de tak N231-Noord en Hoofdweg-West vormen wel een aandachtspunt. Door de groentijden aan te passen, en te zorgen dat Hoofdweg-West langer groen krijgt ten kosten van de groentijd voor verkeer op de N231, kan de wachtrij iets worden verkort op de Hoofdweg-West. Dit kan leiden tot langere wachtrijen op de overige kruispunt-takken, maar gezien de beschikbare opstellengte is er ruimte beschikbaar om lichte groei aan wachtrijen op te vangen.

Richting	Beschikbare opstellengte (m)	Benodigde opstellengte (m)				
		Huidig 2021	Autonoom 2030	Plan-variant A	Plan-variant B1	Plan-variant B2
2	100	90	95	100	95	95
3	80	25	30	30	30	30
5	65	60	70	70	75	75
7	105	50	55	55	55	50
8	110	150	145	145	160	145
9	65	20	20	20	20	20
11	120	80	85	85	100	90

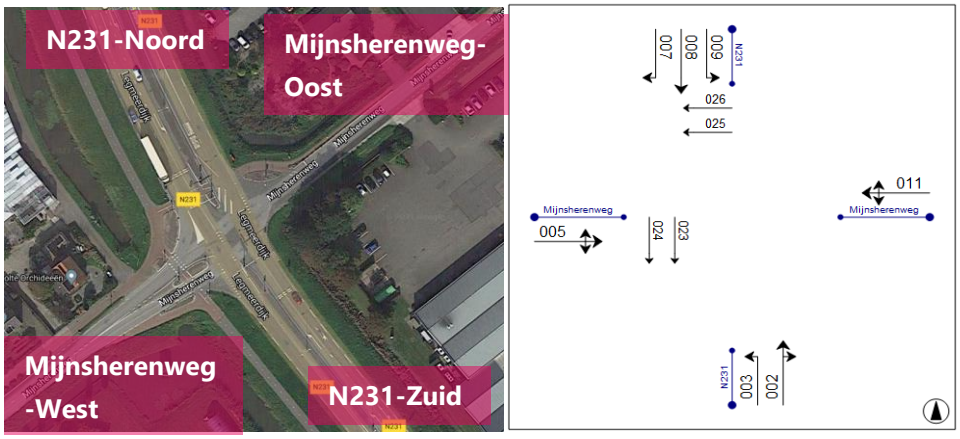
tabel 3.11: Benodigde opstellengte (m) op kruispunt N231 – Hoofdweg

Vergelijking met voorgaande studie

In de voorgaande studie 'Verkeersonderzoek Kudelstaart' (juni 2018) bleek dat dit kruispunt het verkeer op een redelijk tot matige manier kan verwerken, en dat het kruispunt tegen z'n capaciteit aan loopt. In voorliggende analyse zijn vergelijkbare resultaten te zien. Hiermee liggen de resultaten uit deze analyse in lijn met de voorgaande studie.

3.2.6 Kruispunt 6: N231 – Mijnsherenweg

Kruispunt N231 – Mijnsherenweg is in de huidige situatie vormgegeven als een 4-taks VRI. In figuur 3.10 is deze vormgeving weergegeven in een satellietfoto (links) en schematisch met genummerde signaalgroepen (rechts). Op de tak Mijnsherenweg-West en de tak N231-Noord is tevens een fietsoversteek toegepast.



figuur 3.10: Huidige vormgeving kruispunt 6 N231 – Mijnsherenweg (Google Maps)

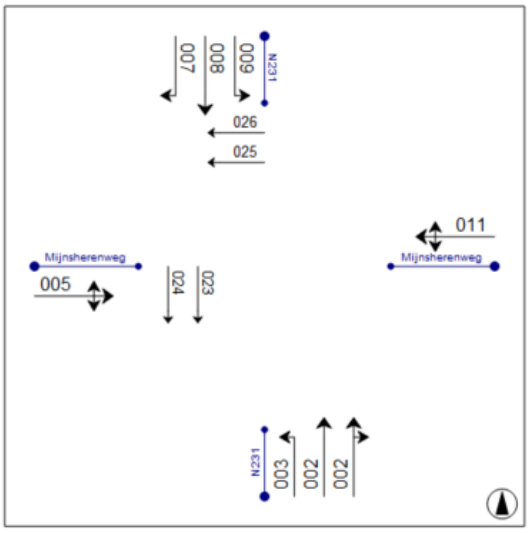
In tabel 3.12 zijn de cyclustijden weergegeven als resultaat van de COCON analyse. Hieruit blijkt dat het verkeersaanbod in de ochtendspits niet kan worden afgewikkeld. Het kruispunt heeft tijdens de ochtendspits structureel te weinig capaciteit wat leidt tot een cyclustijd die fors boven de grenswaarde van 120 seconden uit komt. Dit probleem speelt in de huidige situatie al. En is dus geen effect van de planontwikkeling Hoofdweg-Zuid. Het probleem wordt voornamelijk veroorzaakt doordat richting 2, wat de rechtdoorgaande richting op de N231-Zuid is, te weinig capaciteit heeft. De wachtrijen die ontstaan kunnen niet meer worden verwerkt, wat zorgt voor een knelpunt.

	Cyclustijd (s)			
	Huidige vormgeving		Aangepaste vormgeving	
	Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits
Huidig 2021	150+	81	66	63
Autonoom 2030	150+	81	69	65
Planvariant A	150+	81	69	68
Planvariant B1	150+	82	71	68
Planvariant B2	150+	81	71	69

tabel 3.12: Gemiddelde cyclustijd (s) op kruispunt N231 - Mijnsherenweg

Op basis van bovenstaande resultaten kan geconcludeerd worden dat er extra capaciteit nodig is op de rechtdoorgaande richting van N231-Zuid richting N231-Noord. Daarom hebben we een aangepaste vormgeving geanalyseerd, waarbij we

de capaciteit voor deze richting hebben verdubbeld. De rechtdoorgaande richting vanaf N231-Zuid heeft hiermee 2 rijstroken. Deze vormgeving is schematisch weergegeven in figuur 3.11.



figuur 3.11: Aangepaste vormgeving VRI N231 – Mijnsherenweg

In tabel 3.12 en tabel 3.13 zijn de resulterende cyclustijden respectievelijk de benodigde opstellengtes weergegeven van de aangepaste vormgeving. Hieruit blijkt dat als gevolg van den aanpassing aan de vormgeving de cyclustijd afneemt tot maximaal 71 seconden tijdens de ochtendspits. Hiermee kan het verkeer op een goede manier worden afgewikkeld in zowel de huidige als de toekomstige situaties. De benodigde opstellengte op richting 2 bedraagt maximaal 75 meter, wat binnen de beschikbare opstellengte kan worden opgevangen.

Op richting 8 (rechtdoor op N231 richting Zuid) overschrijdt de benodigde opstellengte de beschikbare opstellengte, wat zorgt voor kans op blokkades van richting 7 en 9 (afslaande richtingen). Dit probleem speelt met name tijdens de avondspits. Om blokkades te voorkomen kan worden gedacht aan het verlengen van de opstelvakken van richting 7 en 9.

Daarnaast zorgt de benodigde opstellengte op richting 5 (Mijnsherenweg-West) in de maximale 5% van de gevallen voor kans op blokkade van de erfaansluiting van 'FNK YoungPlants B.V.'. Om dit op te lossen kan worden gedacht aan het toepassen van een extra linksaf opstelvak. Echter kan ter plaatse van de erfaansluiting ook worden gedacht aan het toepassen van een afkruising, waardoor het voor autoverkeer niet langer toegestaan is om zich ter hoogte van de erfaansluiting op te stellen.

Richting	Beschikbare opstellengte (m)	Benodigde opstellengte (m) met aangepaste vormgeving				
		Huidig 2021	Autonoom 2030	Plan-variant A	Plan-variant B1	Plan-variant B2
2	80	70	70	75	75	75
3	80	20	20	20	20	20
5	85	90	100	100	90	90
7	100	60	75	50	50	45
8	100	115	115	115	120	115
9	60	25	25	25	25	25
11	400	45	45	55	50	45

tabel 3.13: Benodigde opstellengte (m) op kruispunt N231 – Mijnsherenweg uitgaande van aangepaste vormgeving

Vergelijking met voorgaande studie

In de voorgaande studie 'Verkeersonderzoek Kudelstaart' (juni 2018) bleek ook dat dit kruispunt het verkeer niet goed kan afwikkelen. Ook hier is destijds geadviseerd om de N231 te verdubbelen tussen de Bachlaan en de Hoofdweg en om een extra opstelvak te realiseren op de Mijnsherenweg. In voorliggend onderzoek hebben we aangetoond dat het verdubbelen van de N231 in noordelijke richting zorgt voor een goede kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

3.3 Resumé Verkeersafwikkeling

Op basis van de resultaten toegelicht in paragraaf 4.2, hebben we een samenvattend overzicht van de verkeersafwikkeling op de kruispunten weergegeven in tabel 3.14.

Kruispunt		Huidig 2021	Autonoom 2030	Plan-variant A	Plan-variant B1	Plan-variant B2
1	**Ontsluiting op Schoutweg**					
2	**Ontsluiting op Hoofdweg**					
3	**Schoutweg – Hoofdweg**					
4	**Hoofdweg – Robend**					
5	**N231 – Hoofdweg**					
6	**N231 - Mijnsherenweg**					

tabel 3.14: Samenvattend overzicht verkeersafwikkeling op kruispunten

Uit deze tabel kan worden geconcludeerd dat het verkeer in de plansituatie op een goede manier kan worden afgewikkeld op kruispunten 1 t/m 4. Kruispunt 5 heeft in de autonome situatie al moeite om het verkeer af te wikkelen in de maatgevende situatie. De planontwikkeling heeft hier nauwelijks effect op. Hierbij is het nodig om op de tak N231-Noord de opstelcapaciteit van de afslaande richtingen te vergroten, omdat de wachtrij op de rechtdoorgaande richting van N231-Noord

naar N231-Zuid de beschikbare opstellengte overschrijdt. Met de huidige vormgeving zorgt dit voor kans op blokkades.

Op kruispunt 6 kan het verkeersaanbod niet worden afgewikkeld in de maatgevende situatie. Tijdens de ochtendspits is er structureel te weinig capaciteit op de rechtdoorgaande richting van N231-Zuid naar N231-Noord. In de autonome situatie zorgt dit voor een matige kwaliteit van de verkeersafwikkeling tijdens de ochtendspits. In de plansituatie zorgt het planeffect voor een klein effect ten opzichte van de autonome situatie, 115 om 120. Dit zorgt wel voor een overschrijding van de grenswaarde wat leidt tot mindere verkeersafwikkeling.

Daarnaast overschrijden de wachtrijen de beschikbare opstelcapaciteit, waardoor kans op blokkades ontstaat. Wanneer de capaciteit van de rechtdoorgaande richting van N231-Zuid naar N231-Noord wordt verdubbeld, kan het verkeersaanbod op een goede manier worden afgewikkeld. Om ook te faciliteren voor de wachtrijen die optreden in de maximale situatie dient de opstelcapaciteit op richting 8 (van N231-Noord naar N231-Zuid) te worden verlengd. Daarnaast kan worden gedacht aan het toepassen van een extra opstelvak op de tak Mijnsherenweg-West of het toepassen van een afkruising ter hoogte van de erfaansluiting van 'FNK YoungPlants B.V.'.

4. Verkeersveiligheid omliggende woonwijken

De ontwikkeling van de Hoofdweg-Zuid zorgt voor extra autoverkeer op het lokale wegennet. Op basis van de modelberekeningen kunnen we een inschatting maken van de verkeersintensiteiten. De intensiteiten vergelijken we met de capaciteiten van de wegvakken. We hebben met behulp van de Wegenscan de maximaal wenselijke capaciteit per wegvak bepaald. In deze tool zitten indicatoren over de vormgeving en functie van een weg. Op basis daarvan komen er maximaal wenselijke intensiteiten uit die een verkeersveilige situatie voor alle verkeersdeelnemers waarborgen.

4.1 Uitgangspunten: ophogen intensiteiten etmaal verkeer bezoekers supermarkt

Op basis van de gevoeligheidsanalyse van het model hebben we berekend dat ongeveer 2.300 motorvoertuigen per etmaal worden gegenereerd door de supermarkt van 1.800 m^2 BVO (zie 2.3). We hebben voor de verdeling van het verkeer aangehouden dat 80% van het verkeer op de Schoutweg richting de Hoofdweg rijdt. Het autoverkeer op de Schoutweg hebben we opgehoogd met 1.840 motorvoertuigen per etmaal. 20% van het verkeer gaat op de Schoutweg richting Calslager Bancken. We hebben daarom de intensiteiten over de Calslager Bancken op etmaalbasis opgehoogd met 460 motorvoertuigen.

Wegvak	Autonoom (mvt/etmaal)	Variant Plan B (mvt/etmaal)	Bezoekers supermarkt	Inclusief gevoeligheidsanalyse supermarkt
Calslager Bancken	1.400	1.600	+ 460	2.060
Romeijnstraat	1.400	1.200	0	1.200
Schoutweg	1.600	2.400	+ 1.840	4.240

tabel 4.1 Intensiteiten per wegvak inclusief gevoeligheidsanalyse

De Wegenscan als analysemethode

De capaciteit van de geanalyseerde wegvakken is bepaald door het hanteren van de Wegenscan. De Wegenscan bevat hulpmiddelen voor het beoordelen van de relatie vorm-functie-gebruik van een wegvak (zie figuur 4.1).



figuur 4.1: Relatie vorm-functie-gebruik (werking van de Wegenscan)

De vormgeving van de weg stelt grenzen aan de maximaal wenselijke intensiteit. Soms wordt deze maximaal wenselijke intensiteit bepaald door de capaciteit van wegvakken en kruispunten. Kan het verkeersaanbod worden verwerkt of ontstaan er wachtrijen? Op wegen in een landelijke omgeving en wegen die (ook) een functie hebben voor andere verkeersdeelnemers dan gemotoriseerd verkeer, is een toets aan de capaciteit van de weg onvoldoende. Daar is de vraag hoeveel (gemotoriseerd) verkeer op een veilige manier afgewikkeld kan worden, zonder de belangen van andere verkeersdeelnemers in gevaar te brengen. Kan er nog veilig worden overgestoken? Kan er veilig worden gefietst?

Daarom is 'De Wegenscan' toegepast waarmee is getoetst aan al deze aspecten. Met deze tool kan de maximaal wenselijke intensiteit worden bepaald voor zowel erftoegangswegen als gebiedsontsluitingswegen. De laagste maximaal wenselijke intensiteit vormt hierbij 'de zwakste schakel' en is maatgevend voor de acceptabele intensiteiten op een bepaald wegvak.

4.2 Resultaten verkeersveiligheid

Hieronder beschrijven we voor drie wegvakken de verkeersveiligheid :

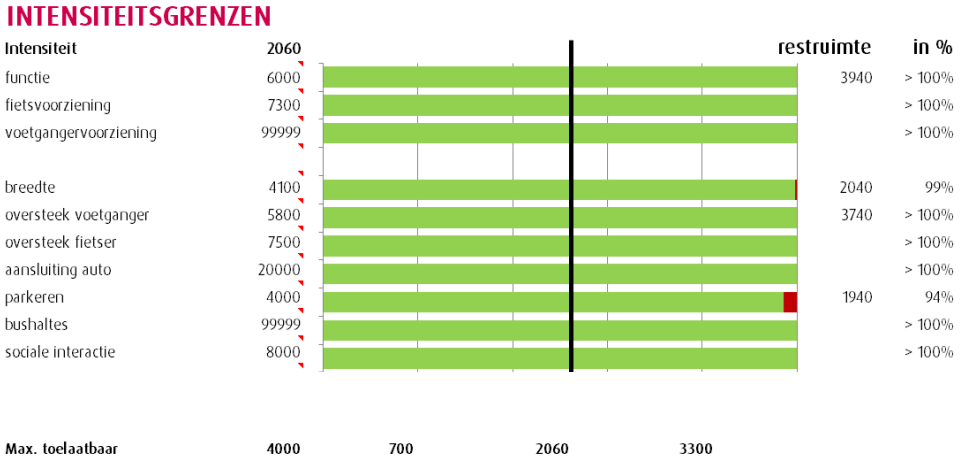
- Calslager Bancken
- Romeijnstraat
- Schoutweg

4.2.1 Verkeersveiligheid Calslager Bancken



figuur 4.2 Huidige situatie Calslager Bancken

De Calslager Bancken is een erftoegangsweg van 5,5 meter breed. Fietsers rijden op de rijbaan met het autoverkeer, de toegestane snelheid in 30 km/u. Zoals te zien is op bovenstaande foto wordt er geparkeerd op de rijbaan.



figuur 4.3 Resultaten Wegenscan Calslager Bancken

Met de resultaten van de Wegenscan zien we dat de toename in verkeersintensiteit voor de Calslager Bancken in principe geen problemen oplevert voor de verkeersveiligheid. De maximaal wenselijke capaciteit komt vanwege parkeren (op de rijbaan) op 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor andere aspecten is te zien dat de maximaal wenselijke capaciteit hoger ligt.

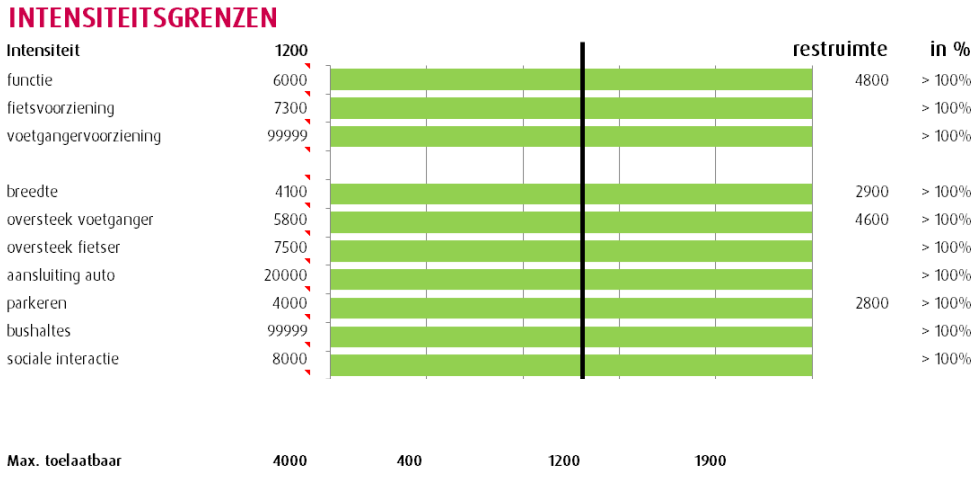
Een belangrijk aandachtspunt is het parkeren van auto's op de rijbaan. Als dit meer dan incidenteel gebeurt kan het wel degelijk leiden tot gevaarlijke situaties voor fietsers en automobilisten. De breedte van het profiel is dan niet genoeg voor 2 richtingen autoverkeer en fietsers op de rijbaan. Dat betekent ook dat verkeer af en toe op elkaar moet wachten om te passeren.

4.2.2 Romeijnstraat



figuur 4.4 Huidige situatie Romeijnstraat

De Romeijnstraat is ook een erftoegangsweg met een breedte van 5,5 meter. Ook hier rijden fietsers gemengd met het autoverkeer in twee richtingen op de rijbaan. Op sommige delen van de straat staan er geparkeerde auto's op de rijbaan.



figuur 4.5 Resultaten Wegenscan Romeijnstraat

Voor de Romeijnstraat zien we vergelijkbare situaties met de Calslager Bancken. Ook hier zullen de intensiteiten van het wegverkeer geen problemen veroorzaken voor de verkeersveiligheid.

Hetzelfde aandachtspunt van parkeren op de rijbaan is voor de Romeijnstraat van toepassing. Wanneer dat vaker gebeurt kan het resulteren in onveilige situaties voor fietsers en automobilisten.

Zowel voor de Calslager Bancken als de Romeijnstraat raden we aan we om de bestrating aan te passen naar klinkers. De gewenste snelheid van 30 km/u past niet bij de huidige indeling van de straat. Omdat er geen aparte fietsvoorziening is kan het onveilige situaties opleveren voor fietsers. Andere aanbeveling is om een fietsstraat van te maken. Wel moeten er dan oplossingen worden gevonden voor de geparkeerde auto's op de rijbaan.

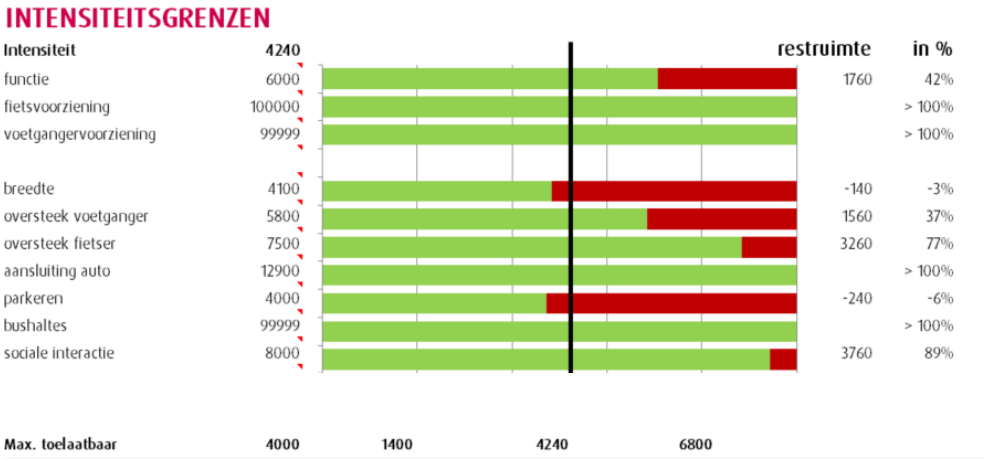
4.2.3 Schoutweg



figuur 4.6 Huidige situatie Schoutweg

De Schoutweg is een wijkontsluitingsweg met een toegestane snelheid van 50 km/u en een breedte van 5,5 meter.

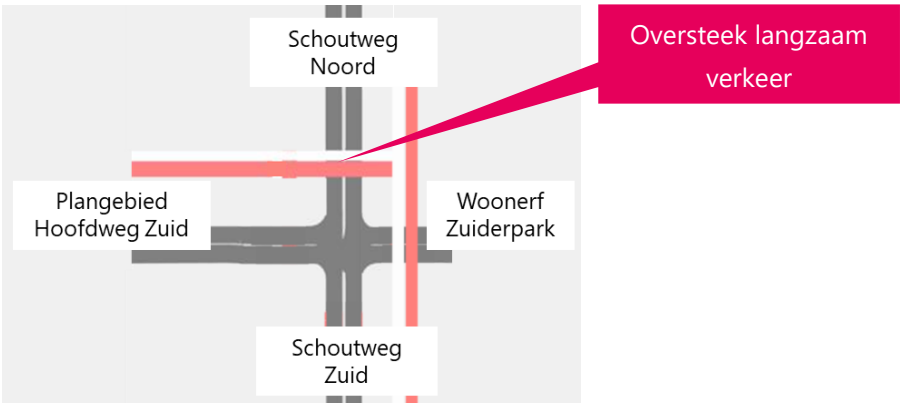
De situatie op de Schoutweg verandert dusdanig door de ontwikkeling dat de verkeersveiligheid verminderd wordt. Dat komt met name door de beperkte breedte en de aanwezigheid van geparkeerde auto's op de rijbaan. In figuur 4.7 is te zien dat de maximaal gewenste capaciteit 4.000 is. Terwijl de intensiteit ongeveer 4.200 mvt/etmaal zal zijn. Wij adviseren om een parkeerverbod in te stellen voor de Schoutweg.



figuur 4.7 Resultaten Wegenscan Schoutweg

We hebben met onze verkeerskundig ontwerper gekeken naar de aansluiting van het plangebied op de Schoutweg. Daarbij hebben wij enkele aandachtspunten:

- De locatie van de oversteek voor fietsers en voetgangers positioneren aan de noordzijde van het kruispunt om zo min mogelijk te kruisen met het autoverkeer. Het grootste deel van het autoverkeer op de Schoutweg gaat naar/komt van het plangebied. Afslaand autoverkeer naar het plangebied zal dan mengen met fietsverkeer aan de rechterkant. De snelheden van het autoverkeer liggen laag en het zicht is waarschijnlijk goed zodat het geen gevaarlijke situaties oplevert voor fietsers.
- De breedte en vormgeving van het kruispunt aanpassen. Maatgevend voor de vormgeving van de aansluiting op de Schoutweg is de afmeting van een trekker en oplegger voor de bevoorrading van de supermarkt. Daar dient naar gekeken te worden bij het verder ontwerpen van de ontsluiting op het plangebied.
- De snelheid van de Schoutweg te verlagen naar 30 km/u. Om aan te sluiten op het voorstel van de Tweede Kamer om 30 km/u als standaard te hanteren.



figuur 4.8: Schematische weergave ontsluiting plangebied op Schoutweg

5. Conclusie

Goudappel heeft in opdracht van Hoorne Vastgoed B.V. en Roosdom Tijhuis de verkeerseffecten van de ontwikkeling 'Hoofdweg Zuid' te Kudelstaart in kaart gebracht. In dit Hoofdstuk behandelen we de conclusies van het verkeersonderzoek.

Uit de analyse blijkt dat de ontwikkeling een beperkt verkeerseffect heeft op de omliggende wegen. Dat geldt zowel voor de verkeersintensiteiten, de verkeersafwikkeling als de verkeersveiligheid. Hieronder geven we voor elk onderdeel een samenvattende conclusie.

5.1 Planeffect

Als gevolg van de planontwikkeling Hoofdweg Zuid neemt het verkeer toe op de omliggende wegen. Het verkeer van en naar het plangebied wordt verdeeld over de ontsluitingen op de Schoutweg (80%) en de Hoofdweg (20%). Via deze ontsluitingen wordt het verkeer verder afgewikkeld op het omliggend wegennet. Het verkeer van en naar het plangebied is hierbij voor het grootste gedeelte georiënteerd op de Hoofdweg richting de N231.

Variant B, waar naast woningbouw wordt uitgegaan van de realisatie van een supermarkt, leidt tot een maatgevende verkeersgeneratie. Met behulp van CROW kencijfers hebben we een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op de verkeersgeneratie uit het verkeersmodel. Hieruit is gebleken dat de verkeersgeneratie volgens de CROW kencijfers hoger ligt dan de verkeersgeneratie uit het model. Dit is met name het geval in de variant waarbij de supermarkt is meegenomen. Daarom hebben we de verkeersintensiteiten voor de spitsen opgehoogd in de variant met supermarkt, zodat we bij de analyse van de verkeersafwikkeling toetsen op de maatgevende verkeersintensiteiten.

5.2 Verkeersafwikkeling

Uit de analyse verkeersafwikkeling blijkt dat de kruispunten waarop het plangebied wordt ontsloten het verkeersaanbod goed kunnen verwerken uitgaande van een minimale vormgeving. Als gevolg van de planontwikkeling ontstaat er geen probleem voor de verkeersafwikkeling op de kruispunten direct rondom het plangebied en het kruispunt ter hoogte van Robend en de Dwarsweg. Wel zien we enkele aandachtspunten voor de verkeersveiligheid (zie paragraaf 5.3).

Echter worden de kruispunten N231-Hoofdweg en N231-Mijnsherenweg in de huidige situatie dusdanig belast dat dit leidt tot een verminderde kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Het planeffect heeft op deze kruispunten een beperkte bijdrage.

Op kruispunt N231 – Hoofdweg is het al in de autonome situatie nodig om de opstelcapaciteit van de afslaande richtingen op de tak N231-Noord te vergroten. Dit zorgt ervoor dat het kruispunt de wachtrijen kan faciliteren.

Daarnaast is op kruispunt N231 – Mijnsherenweg meer capaciteit nodig op de rechtdoorgaande richting van N231-Zuid naar N231-Noord tijdens de ochtendspits. Dit om met name de autonome groei te faciliteren. Wanneer deze capaciteit wordt verdubbeld (2 rechtdoorgaande opstelvakken) kan het verkeer op een goede manier worden afgewikkeld. De capaciteitsuitbreiding op de N231-Zuid is onderdeel van een grotere bereikbaarheidsstudie 'Bereikbaarheidsagenda Zuidlob', waar de Provincie Noord-Holland mee bezig is. Of de capaciteitsuitbreiding daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden is nog onzeker en hangt in grote mate af van de uitkomsten van dit onderzoek.

Om naast de doorstroomcapaciteit ook te faciliteren voor de optredende wachtrijen op de N231-Noord is het nodig om de opstelcapaciteit van de afslaande richtingen te vergroten. Op de Mijnsherenweg is het daarbij ook mogelijk om een extra opstelvak te realiseren om te wachtrij te verkorten, maar kan ook worden gedacht aan het toepassen van een afkruising ter hoogte van de erfaansluiting van 'FNK YoungPlants B.V.'.

5.3 Verkeersveiligheid omliggende woonwijken

Door de ontwikkeling van de Hoofdweg-Zuid zien we een toename van het gemotoriseerde verkeer op de straten in de omliggende woonwijken. We zien hier echter geen verslechtering van de verkeersveiligheid. In de huidige situatie is voor de Calslager Bancken, Romeijnstraat en de Schoutweg het parkeren op de rijbaan wel een aandachtspunt. In combinatie met de breedte van 5,5 meter en asfaltverharding kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan voor fietsers en automobilisten.

Daarnaast zien we voor de ontsluiting van het plangebied op de Schoutweg enkele aandachtspunten die meegenomen dienen te worden bij de nadere verkeerskundige uitwerking:

- De oversteekplaats voor langzaam verkeer dient aan de noordkant ontsluiting te komen. Zo zal er zo min mogelijk conflict zijn tussen overstekende voetgangers en fietsers met autoverkeer;
- Er dient voldoende maat aanwezig te zijn om te faciliteren voor de rijcurves van vrachtwagens die de supermarkt bevoorraden;
- De Schoutweg is te krap bij twee passerende vrachtwagens. Bij de verdere uitwerking dient daarom goed te worden vastgesteld van welke maatgevende verkeerssituatie uit wordt gegaan.

Bijlage A. Modelplots

Met behulp van het verkeersmodel NHZ 3.0 zijn verschillende varianten doorgerekend. Hiermee hebben we de verkeerseffecten van de ontwikkeling Hoofdweg Zuid op netwerkniveau in beeld gebracht.

In deze bijlage zijn de modelplots bijgevoegd waarop verkeersintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal zijn weergegeven voor de volgende varianten:

- Autonoom 2030: zonder planontwikkeling;
- Variant A: met planontwikkeling A;
- Variant B1: met planontwikkeling B;
- Variant B2: met planontwikkeling B + doortrekken Robend naar Hoofdweg.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32



Hoorne Vastgoed

Behoefte onderzoek tweede supermarkt Kudelstaart

Marijke van der Aar
Michael Petit

Augustus 2021

Voorwoord

Momenteel leeft bij Hoorne Vastgoed het idee om in Kudelstaart een nieuwe supermarkt te gaan openen. Het gebied telt ongeveer 9.500 inwoners en er is momenteel slechts één supermarkt aanwezig: een Albert Heijn in het centrum van het dorp.

Voordat Hoorne Vastgoed verder gaat met het ontwikkelen van de plannen voor een mogelijke tweede supermarkt in Kudelstaart, is er onderzoek nodig onder de inwoners naar hun houding ten aanzien van het huidige aanbod in het dorp.

In deze rapportage is inzichtelijk gemaakt wat het huidige boodschappengedrag is van de inwoners van Kudelstaart, maar ook hoe de inwoners aankijken tegen de komst van een tweede supermarkt en naar welk type supermarkt de voorkeur uitgaat.

Wij danken Hoorne Vastgoed voor de prettige samenwerking. Bij vragen of voor nadere analyses zijn wij graag voor u beschikbaar.

Markteffect B.V.

Marijke van der Aar
Michael Petit

Markteffect



Marijke van der Aar
Onderzoeksspecialist
T 040 239 22 90
E m.vanderaar@markteffect.nl



Michael Petit
Client Consultant | MT
E 06 155 725 86
T m.petit@markteffect.nl

Management Summary

Hoe kijken inwoners van Kudelstaart aan tegen de komst van een tweede supermarkt?

Om inzicht te krijgen in de houding van de inwoners van Kudelstaart ten aanzien van een tweede supermarkt in het dorp, is eerst in kaart gebracht waar men op dit moment de meeste boodschappen doet en waarom. Hier zien we dat men met name naar de Albert Heijn in Kudelstaart gaat, met als reden dat deze het dichtst bij huis is. Buiten het dorp worden er voornamelijk wat meer budgetsupermarkten bezocht, zoals de Lidl in Aalsmeer en de Aldi in Uithoorn. In Kudelstaart wordt er momenteel nog weinig gebruik gemaakt van de mogelijkheid om boodschappen online te bestellen.

Inwoners van Kudelstaart gaan voor fruit, zuivel en aardappelen en groenten het vaakst naar de standaard supermarkt, welke voor veel inwoners de Albert Heijn in het dorp is. Voor producten als brood, banket, wijn en vlees gaat men het vaakst naar een andere winkel dan de standaard supermarkt. Dit kunnen zowel supermarkten buiten het dorp zijn als speciaalzaken in het dorp. Het belangrijkst bij de keuze voor een supermarkt is de reisafstand/ligging, maar ook het assortiment en de kwaliteit van de producten en niet te vergeten de prijs van de producten. Echter is het gat tussen reisafstand en de overige aspecten vrij groot en lijkt reisafstand/ligging van grotere invloed op de keuze voor een supermarkt.

Bijna een derde van de inwoners is (heel) ontevreden over het supermarktaanbod in Kudelstaart. Men is ontevreden vanwege het relatief magere aanbod in het dorp met slechts één supermarkt en het gevoel dat men wel naar deze supermarkt 'moet'. De helft van de inwoners geeft dan ook aan iets te missen in het supermarktaanbod in Kudelstaart. Drie kwart van de inwoners staat zeer positief tegenover de komst van een tweede supermarkt en dan bij voorkeur een budgetsupermarkt. Dit zorgt voor meer keuze in het dorp zelf tussen het kunnen aankopen van zowel duurdere producten als budget producten, zonder dat men hiervoor nog naar een supermarkt buiten het dorp hoeft te gaan.

1. Opbouw & inleiding rapportage

Hoofdstuk 2: Huidig boodschap gedrag
Pagina 6 t/m 9

Hoofdstuk 3: Loyaliteit huidige supermarkt
Pagina 10 t/m 12

Hoofdstuk 4: Supermarktaanbod Kudelstaart
Pagina 13 t/m 18

Hoofdstuk 5: Conclusie
Pagina 19 en 20

Doelstelling onderzoek

Achterhalen hoe inwoners van Kudelstaart tegen de komst van een tweede supermarkt in het dorp aankijken.

Onderzoeksonderwerpen

- Huidige gedrag ten aanzien van boodschappen;
- Loyaliteit richting huidige supermarkt;
- Houding ten aanzien van het supermarktaanbod in Kudelstaart.

Tijdsplanning

De dataverzameling heeft offline plaatsgevonden tussen 26 juli tot en met 4 augustus.

Werkgebied en doelgroep

Inwoners van de gemeente Kudelstaart, verdeeld over vier regio's (n=214).

Verantwoording en betrouwbaarheid*

De antwoorden in dit onderzoek zijn met een zekerheid van 95% en een nauwkeurigheid van 6,6% generaliseerbaar naar de totale doelgroep (in dit geval de inwoners van de Gemeente Kudelstaart). Een onderzoeksresultaat van 50% ligt in de praktijk kortom tussen 43,4% en 56,6%. Bij een hogere uitkomst dan 50%, zoals bijvoorbeeld 90%, wordt het interval iets nauwkeuriger en ligt het resultaat tussen de 86% en 94%.

**Verder toegelicht op de volgende dia.*

1. Opbouw & inleiding rapportage

In totaal hebben 214 inwoners van Kudelstaart de papieren vragenlijst ingevuld. De achtergrondkenmerken van de respondenten zijn uiteengezet in onderstaande tabel. De resultaten zijn gewogen naar een representatieve verdeling van de gemeente Kudelstaart op basis van geslacht en leeftijd.

Tabel 1.1 Steekproefsamenstelling

Steekproefsamenstelling			
Leeftijd	%	Aantal personen in huishouden	%
25 tot en met 44 jaar	34%	Één of twee	48%
45 tot en met 64 jaar	40%	Drie of vier	43%
65 jaar en ouder	26%	Meer dan 4	9%
Regio	%	Huishoudsituatie	%
1: Lisdoddestraat t/m Madame Curiestraat + Mijnherenweg	26%	Alleenstaand zonder (thuiswonende) kinderen	12%
2: Midvoordreef, Rechts/Linksachterstraat, Onnesweg + Zeemanhof/Lorentzhof	20%	Alleenstaand met thuiswonende kinderen	5%
3: Kudelstraatweg t/m Eindseinstraat tot aan de Hoofdweg	23%	Samenwonend en/of gehuwd zonder (thuiswonende) kinder	31%
4: Bilderdammerweg t/m Clantstraat & Gaffelstraat	18%	Samenwonend en/of gehuwd met thuiswonende kinderen	49%
5: Online ingevuld	13%	Anders	4%
Geslacht	%		
Man	50%		
Vrouw	50%		

*Vervolg verantwoording en betrouwbaarheid

De antwoorden in dit onderzoek zijn representatief voor de inwoners van de Gemeente Kudelstaart. Bewoners uit verschillende wijken met verschillende achtergronden (zoals geslacht en leeftijd) hebben deelgenomen aan het onderzoek. Wanneer we het onderzoek op korte termijn zouden herhalen onder andere inwoners, zal het resultaat maximaal 6,6% afwijken van het resultaat in deze rapportage.

Door afronding kan het voorkomen dat percentages optellen tot net boven of onder de 100%



2. Huidig boodschap gedrag

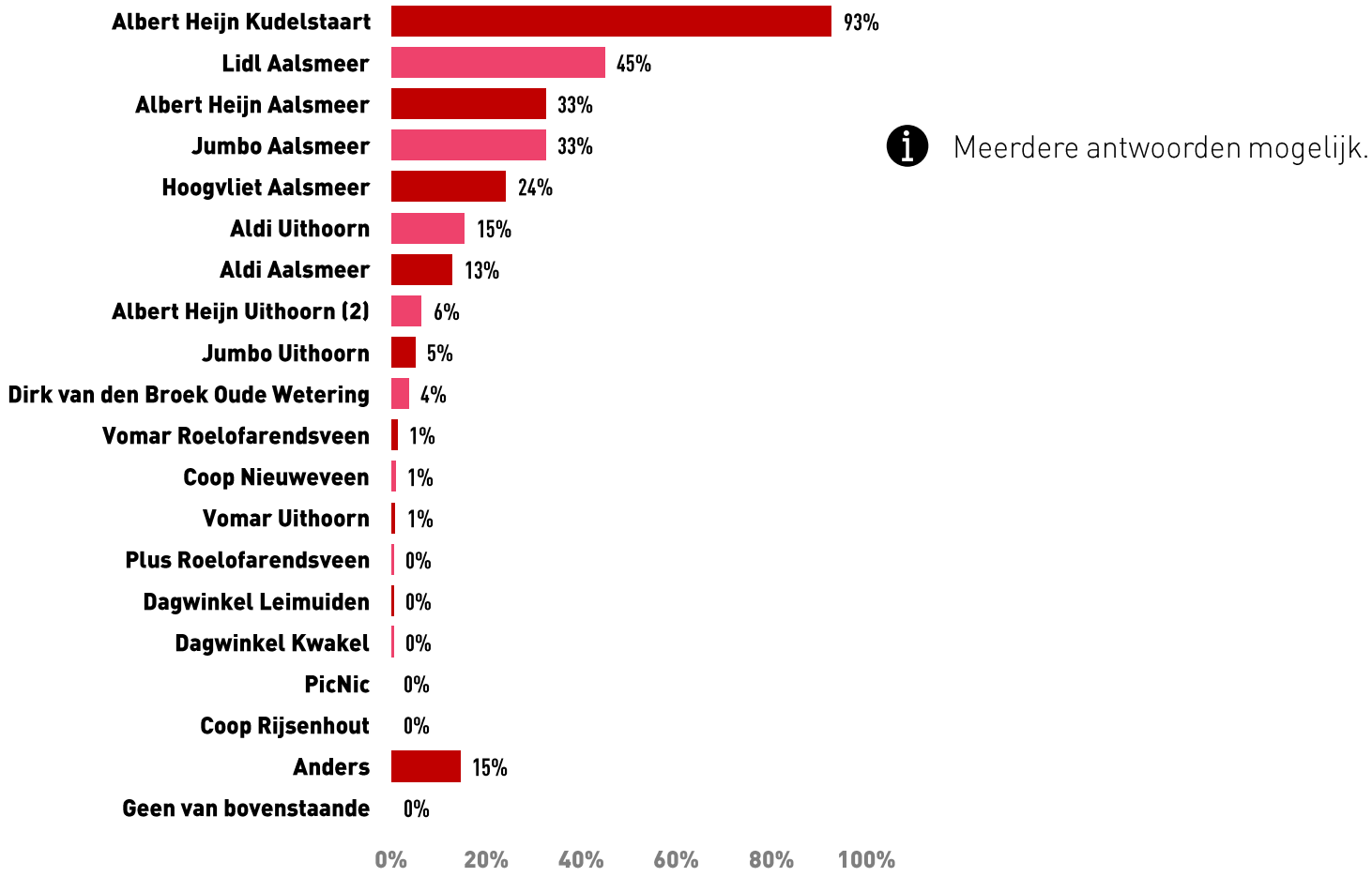
2. Boodschap gedrag

Waar doet men wel eens boodschappen

- De Albert Heijn in Kudelstaart is de meest populaire supermarkt, waar bijna alle inwoners aangeven wel eens boodschappen te doen (93%).
- Daarnaast valt op dat bijna de helft van de inwoners aangeeft naar de budgetsupermarkt Lidl te gaan, in het naastgelegen Aalsmeer (45%).
- Bij de antwoordoptie anders, namelijk zien we verschillende supermarkten genoemd worden. Deen in Aalsmeer wordt hier zeven keer genoemd.

Figuur 2.1 Bij welke supermarkt doet u wel eens boodschappen?

Basis: alle respondenten



2. Boodschap gedrag

Waar doet men de meeste boodschappen?

- De meeste boodschappen worden gedaan bij de Albert Heijn in Kudelstaart (72%), gevolgd door Hoogvliet Aalsmeer (7%) en Lidl Aalsmeer (7%).

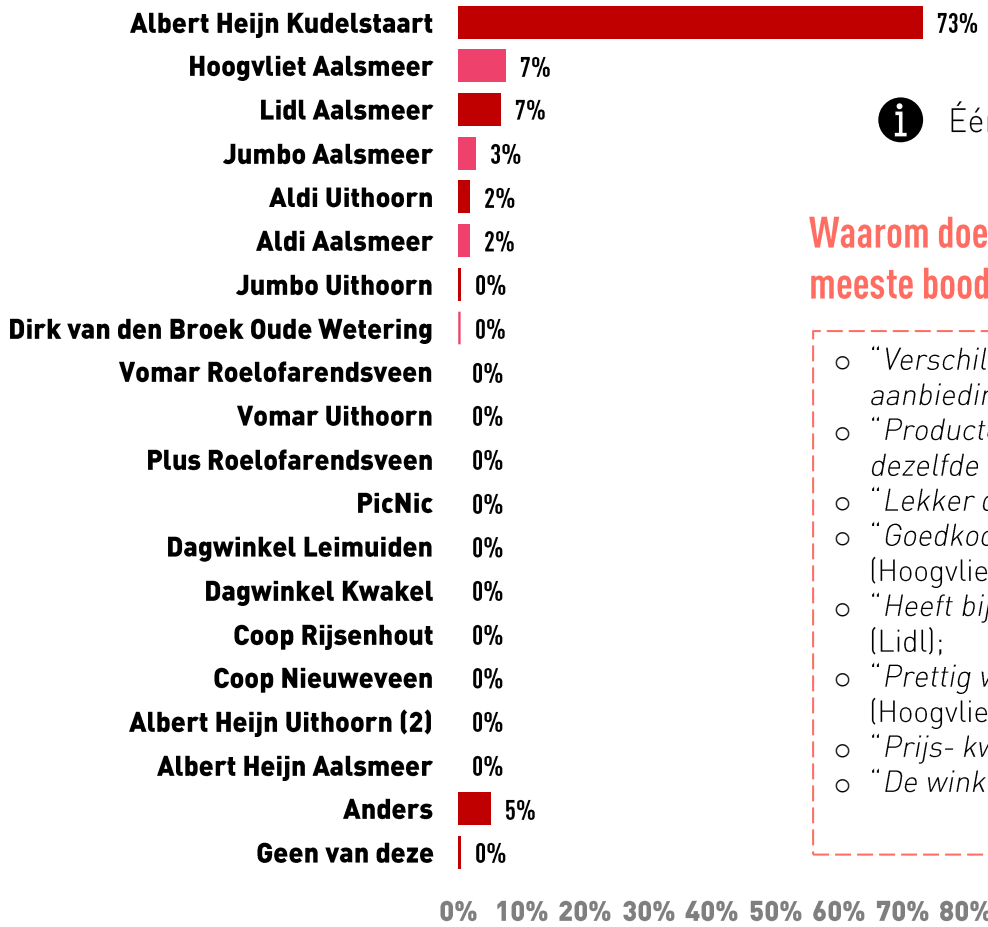
- In de toelichtingen leren we dat men een voorkeur heeft voor de Albert Heijn vanwege de nabijheid van de winkel. De voorkeur voor andere winkels dankt zich met name aan de scherpere prijs of het parkeergemak (Lidl, Hoogvliet, Jumbo).

Algemene beoordeling huidige supermarkt

De gemiddelde beoordeling van de supermarkt waar men het vaakst boodschappen doet is een **8,1**. Dit is tevens het gemiddelde voor specifiek de Albert Heijn in Kudelstaart.

Figuur 2.2 Bij welke supermarkt doet u de meeste boodschappen?

Basis: alle respondenten



Één antwoord mogelijk.

Waarom doet u bij deze supermarkt de meeste boodschappen?

- *"Verschillende artikelen en goede aanbiedingen."* (Albert Heijn);
- *"Producten zijn goedkoper maar wel dezelfde kwaliteit."* (Lidl);
- *"Lekker dichtbij."* (Albert Heijn);
- *"Goedkoop en breed assortiment."* (Hoogvliet);
- *"Heeft bijna alles, vers en betaalbaar."* (Lidl);
- *"Prettig winkelen en parkeren."* (Hoogvliet);
- *"Prijs- kwaliteitverhouding."* (Jumbo);
- *"De winkel is in de buurt."* (Albert Heijn).

2. Boodschap gedrag

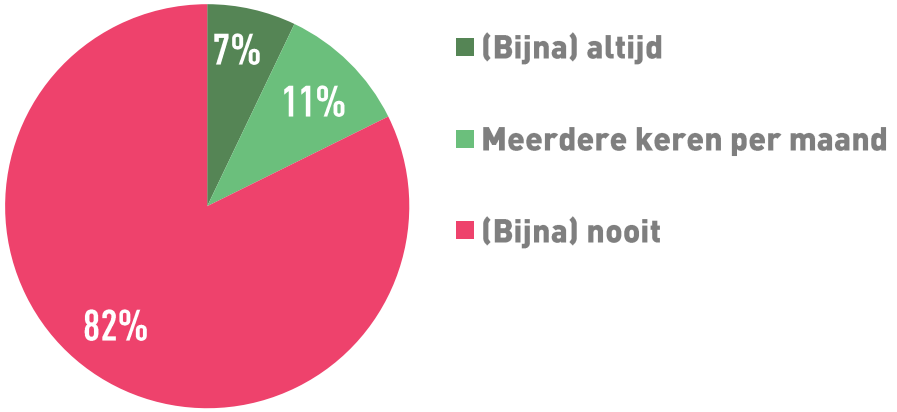
Online boodschappen doen

- Acht op de tien inwoners geeft aan (bijna) nooit de boodschappen online te bestellen (82%).

- Van de inwoners die aangeven (bijna) altijd (7%) of meerdere keren per maand (11%) de boodschappen online te bestellen, plaatst het merendeel deze online bij de Albert Heijn of Jumbo.

Figuur 2.3 In hoeverre bestelt u uw boodschappen weleens online?

Basis: alle respondenten



Bij welke supermarkt bestelt u uw boodschappen online?

- Albert Heijn (31x);
- Jumbo (11x);
- Hoogvliet Aalsmeer (2x);
- Lindenhoff (1x);
- Hello Fresh (1x).



3. Loyaliteit huidige supermarkt

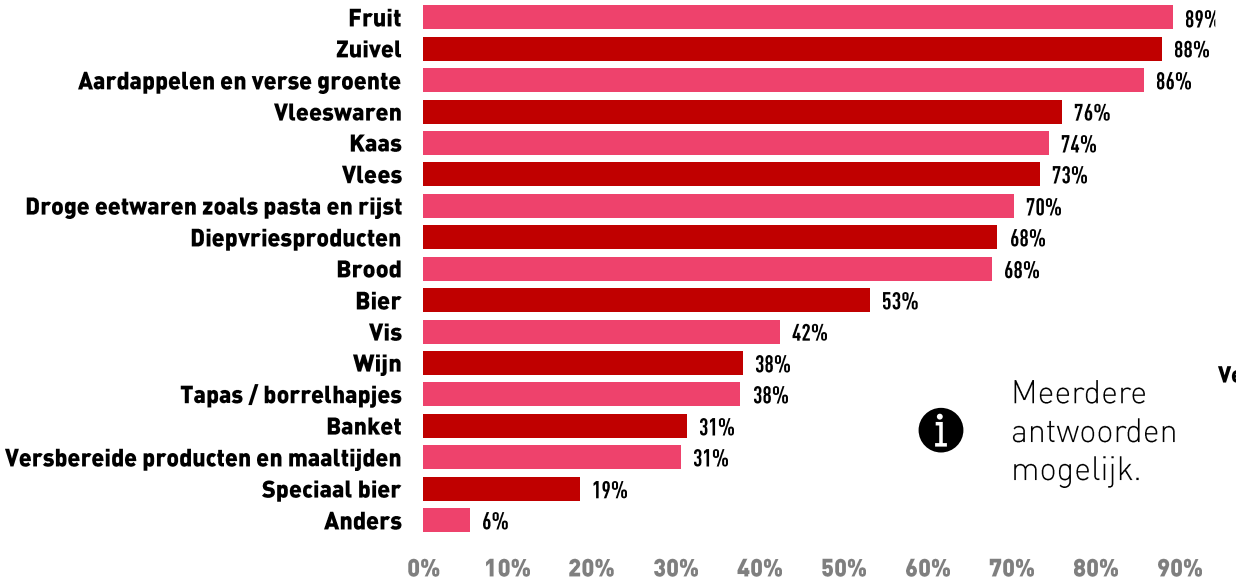
3. Loyaliteit huidige supermarkt

Aankoop producten supermarkt

- Producten die inwoners over het algemeen bij hun reguliere supermarkt inkopen zijn producten als fruit, zuivel en aardappelen en groenten. Voor specifiekere producten zoals brood, banket en wijn geven inwoners aan vaker naar een andere winkel te gaan dan hun huidige supermarkt.
- Vooral bij figuur 3.2 zien we een hoog percentage anders. Hier worden verschillende producten genoemd waarvoor inwoners naar een andere winkel gaan dan hun standaard supermarkt, zoals schoonmaakmiddelen, toiletpapier, luxe(re) levenswaren of specifieke streekproducten uit Italië, Indonesië of Suriname.

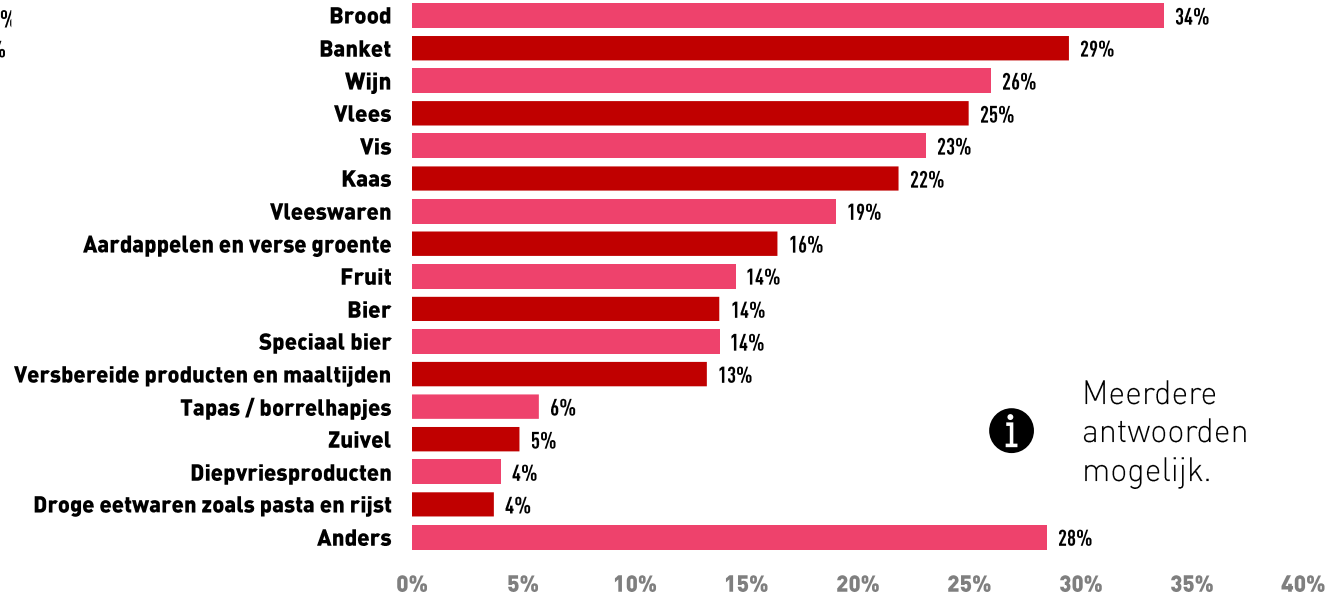
Figuur 3.1 Welke van onderstaande type producten koopt u over het algemeen bij uw supermarkt?

Basis: alle respondenten



Figuur 3.2 En voor welke van onderstaande producten gaat u vaker naar een andere winkel dan uw standaard supermarkt?

Basis: alle respondenten



3. Loyaliteit huidige supermarkt

Aankoop producten supermarkt

- De afstand tot de supermarkt is voor drie kwart van de inwoners van Kudelstaart een belangrijk aspect om te kiezen voor een supermarkt.

- Daarnaast zien we dat het assortiment van de supermarkt, de parkeergelegenheid en de aanbiedingen/acties tevens belangrijke keuzeaspecten zijn. Deze aspecten volgen op gepaste afstand van reisafstand/ligging als belangrijkste aspect.

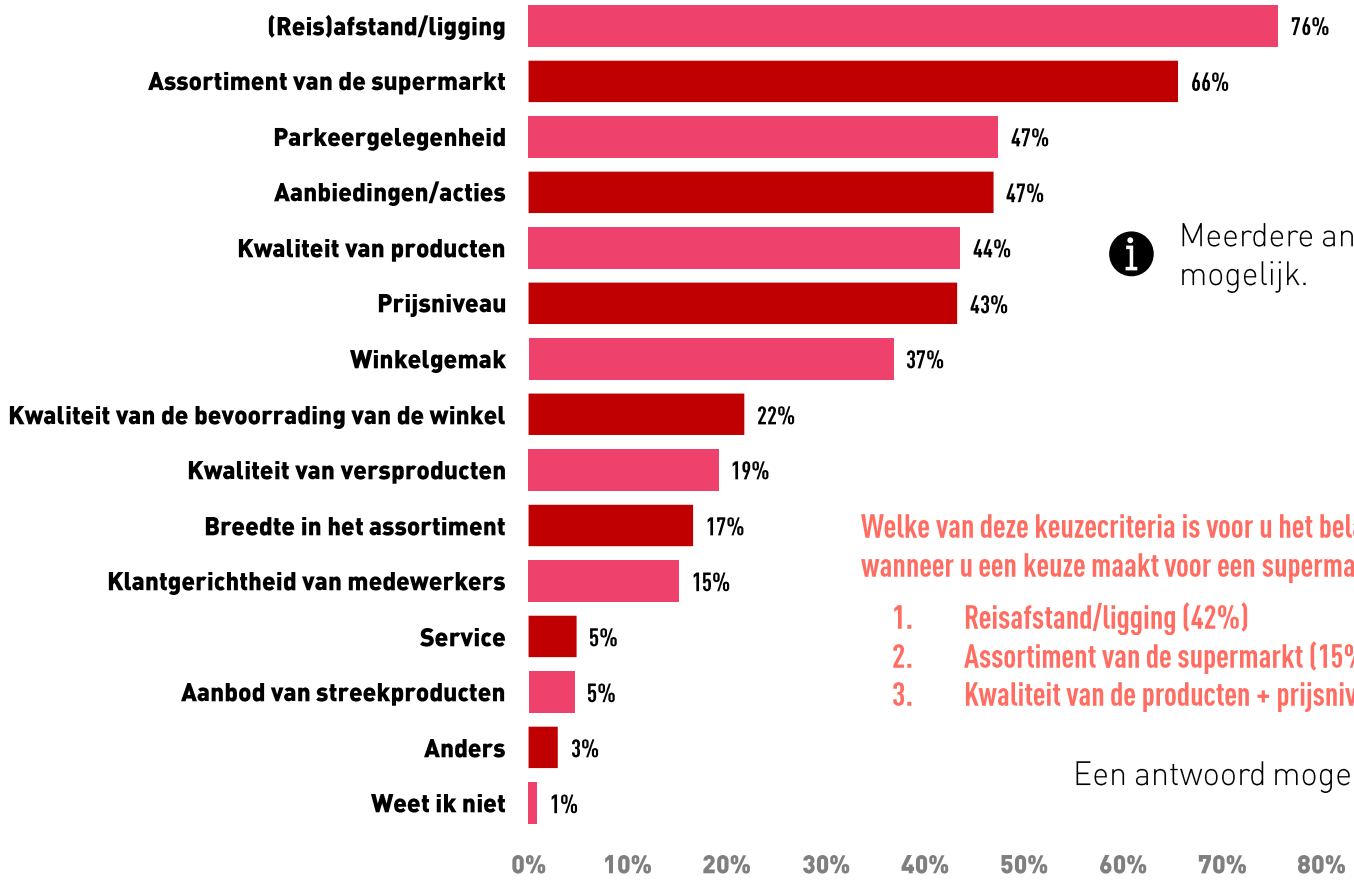
Figuur 3.3 Welke van onderstaande stellingen is het meest op uw situatie van toepassing?

Basis: alle respondenten



Figuur 3.4 Welke keuzecriteria zijn voor u belangrijk wanneer u een keuze maakt voor een supermarkt?

Basis: alle respondenten



Meerdere antwoorden mogelijk.

Welke van deze keuzecriteria is voor u het belangrijkst wanneer u een keuze maakt voor een supermarkt?

1. Reisafstand/ligging (42%)
2. Assortiment van de supermarkt (15%)
3. Kwaliteit van de producten + prijsniveau (9%)

Een antwoord mogelijk.



4. Houding supermarktaanbod Kudelstaart

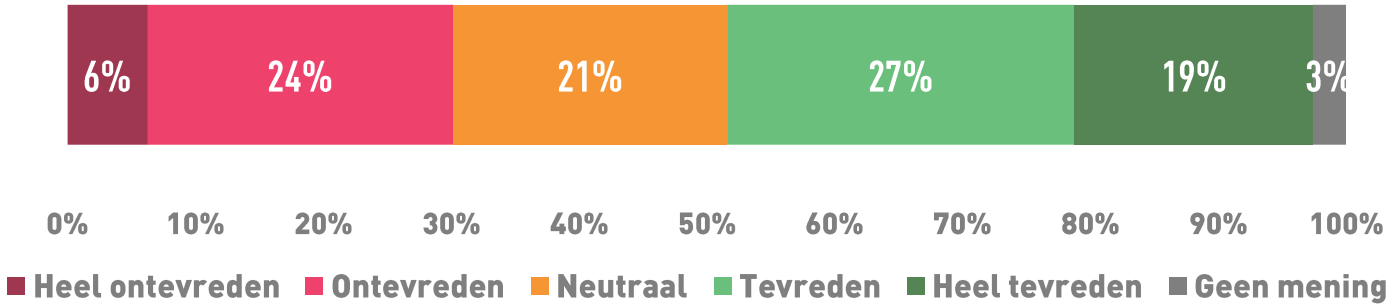
4. Houding supermarktaanbod Kudelstaart

Tevredenheid ten aanzien van supermarktaanbod

- Bijna één derde van de inwoners geeft aan (heel) ontevreden te zijn over het supermarktaanbod in Kudelstaart (30%).
- Men is ontevreden, omdat 'één supermarkt geen aanbod is' en graag wat variatie zou zien in het supermarktaanbod in het dorp naast de huidige Albert Heijn.
- Tevreden inwoners vinden dat zij prima de benodigde boodschappen in het dorp kunnen doen, na de uitbreiding van de Albert Heijn of in combinatie met een bezoek aan een van de speciaalzaken.

Figuur 4.1 Hoe tevreden bent u op dit moment over het supermarktaanbod in Kudelstaart?

Basis: alle respondenten



Kunt u uw antwoord toelichten?

- *"Ik voel mij verplicht om alleen naar de AH te gaan omdat dit de enige supermarkt is in mijn dorp."*, (Heel ontevreden);
- *"Een beetje concurrentie kan geen kwaad."*, (Heel ontevreden);
- *"Er is maar één supermarkt, te weinig keuze."*, (Ontevreden);
- *"Het zou fijn zijn als er meer diversiteit is."*, (Neutraal);
- *"Het is zoals het is, maar meer aanbod zou goed zijn."*, (Neutraal);
- *"Uitbreiding AH was top, het liefst nog een supermarkt er bij."*, (Tevreden);
- *"Door slager, kaasboer, etc. is er genoeg aanbod met de AH."*, (Tevreden);
- *"Voor een kleine dorp hebben we een best grote supermarkt."*, (Heel tevreden);
- *"Er zit een goede winkel met een groot assortiment."*, (Heel tevreden).

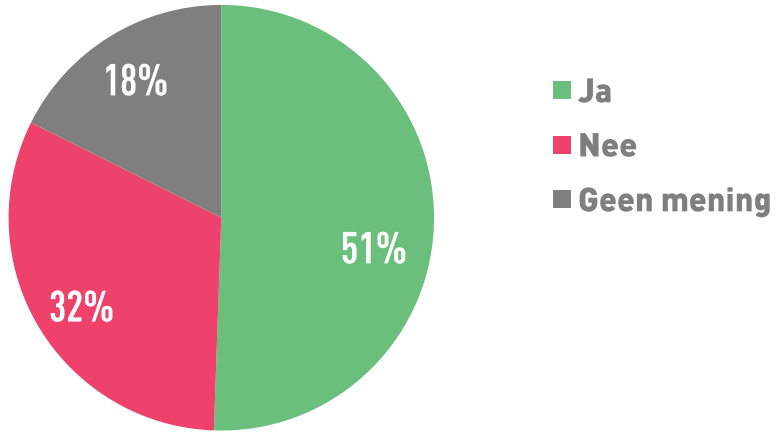
4. Houding supermarktaanbod Kudelstaart

Ontbreken binnen aanbod

- De helft van de inwoners geeft aan op dit moment iets te missen in het supermarktaanbod in Kudelstaart (51%).
- Men ervaart het huidige aanbod als beperkt en heeft de wens om wat meer winkelmogelijkheden in het dorp te hebben naast het huidige aanbod.
- Een mogelijke toename in (vracht)verkeer en tevredenheid over het huidige aanbod zijn redenen om op dit moment niks te missen qua supermarktaanbod.

Figuur 4.2 Vindt u dat er op dit moment nog iets ontbreekt binnen het supermarktaanbod in Kudelstaart?

Basis: alle respondenten



Kunt u uw antwoord toelichten?

Ja, er ontbreekt iets, namelijk:

- *"Variatie in producten, vooral groente.";*
- *"Keuzemogelijkheden in winkels.";*
- *"Goedkopere supermarkt.";*
- *"Een andere, tweede supermarkt.";*
- *"Concurrentie.";*
- *"Een tweede, goedkopere supermarkt.".*

Nee, er ontbreekt niets want:

- *"De keuze is zeer ruim.";*
- *"Het assortiment is prima in orde.";*
- *"Albert Heijn is prima.";*
- *"Anders komt er te veel vrachtverkeer.";*
- *"Ik kan ook naar Aalsmeer toe.";*
- *"Prima en ruimschoots aanbod.";*
- *"Het winkelcentrum is compleet.".*

4. Houding supermarktaanbod Kudelstaart

Houding komst tweede supermarkt

Drie kwart van de inwoners zou (heel) positief tegenover de komst van een tweede supermarkt staan (76%). Slechts 8% staat hier (heel) negatief tegenover.

Voorkeur tweede supermarkt

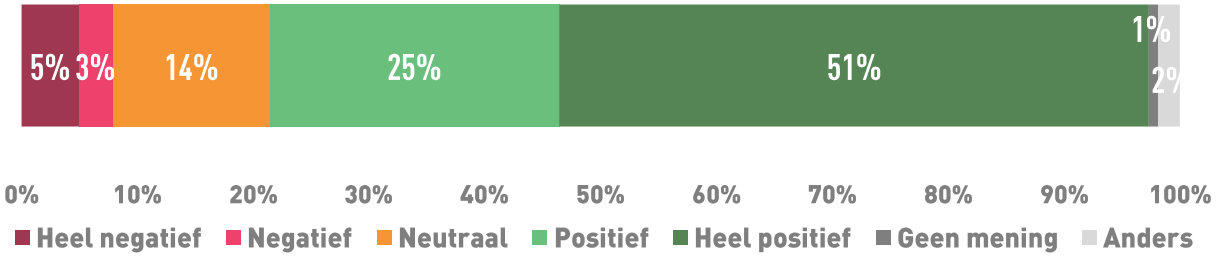
Bijna zeven op de tien inwoners hebben een voorkeur voor een budgetsupermarkt, als uitbreiding in het supermarktaanbod in Kudelstaart (68%).

Resultaten zonder de 8% respondenten die een (zeer) negatieve huiding hebben ten aanzien van de komst van een tweede supermarkt:

- Budgetsupermarkt: 74%
- Fullservice supermarkt: 18%
- Biologische supermarkt: 7%
- Buurtwinkel: 1%

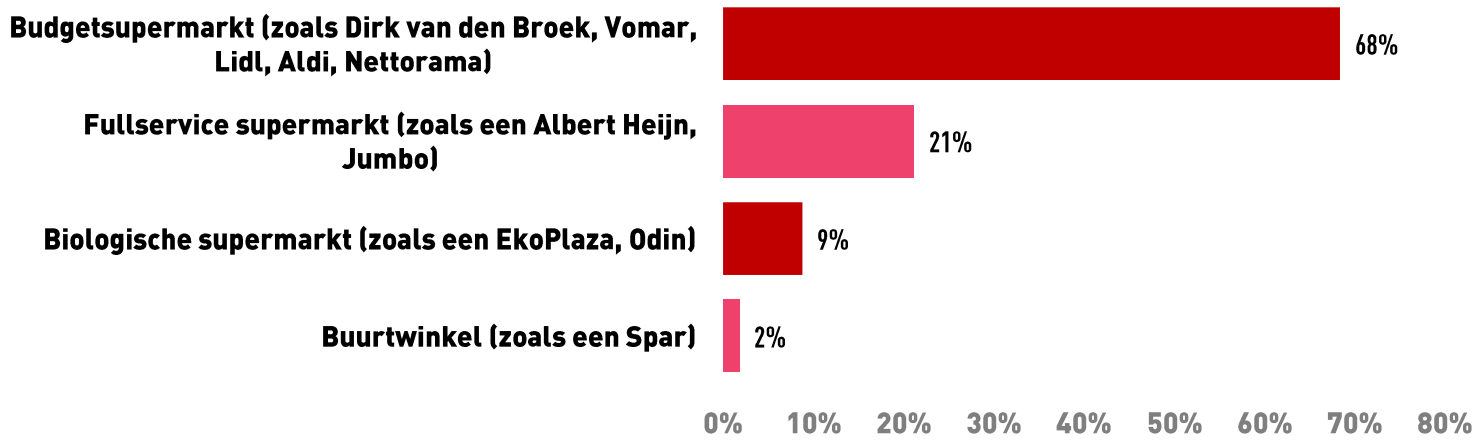
Figuur 4.3 Op dit moment is er in Kudelstaart slechts één supermarkt aanwezig. Hoe zou u tegen de komst van een tweede supermarkt binnen het dorp Kudelstaart aankijken?

Basis: alle respondenten



Figuur 4.4 Van welke van onderstaande type supermarkten zou u het liefste een supermarkt in Kudelstaart willen zien?

Basis: alle respondenten



4. Houding supermarktaanbod Kudelstaart

Toelichting voorkeur tweede supermarkt

Een vaker genoemde reden om een ander type supermarkt in het dorp te willen, naast de huidige full service supermarkt, is de variatie die deze supermarkt kan verzorgen op het huidige aanbod. Waar een budgetsupermarkt ervoor zorgt dat er meer keuze komt in prijssegment, zorgt een biologische supermarkt ervoor dat er meer keuze komt binnen het dorp voor specifiekere producten. Beide typen supermarkten zijn anders dan de Albert Heijn (fullservice) en zouden dus voor een breder supermarktaanbod in het dorp kunnen zorgen.

Kunt u toelichten waarom uw voorkeur uitgaat naar dit type supermark?

Basis: alle respondenten

- "*Voor iedereen wat wils en lekker voordelig.*", (Budgetsupermarkt);
- "*Een betere prijs- kwaliteitsverhouding.*" , (Budgetsupermarkt);
- "*Dan is er keuze tussen duurdere- en budgetproducten.*", (Budgetsupermarkt);
- "*Meer concurrentie, en er zal meer aanbod zijn.*", (Budgetsupermarkt);
- "*Dit is dan het enige wat ontbreekt, zelf koken we vegetarisch.*", (Biologische supermarkt);
- "*Beter voor het klimaat en de gezondheid. Past ook beter bij Kudelstaart.*", (Biologische supermarkt);
- "*Is beter te overzien en niet te rommelig.*", (Buurtwinkel);
- "*Er is de meeste keuze en de beste kwaliteit.*", (Fullservice supermarkt);
- "*Heeft alles te bieden.*", (Fullservice supermarkt);
- "*Je hoeft maar naar één winkel voor je benodigdheden.*", (Fullservice supermarkt).



4. Houding supermarktaanbod Kudelstaart

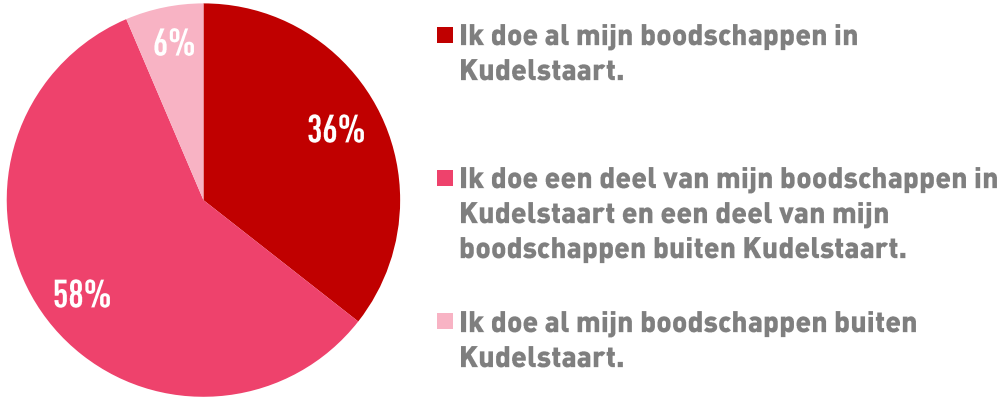
Boodschappen gedrag binnen gemeente

- Ruim zes op de tien inwoners doet een deel van de boodschappen buiten het dorp (64%).

- Een vaker genoemde reden om buiten het dorp boodschappen te doen is vanwege de prijs. Buiten Kudelstaart liggen supermarkten die goedkoper zijn en men vindt de prijs-kwaliteitverhouding daar beter.

Figuur 4.5 Welke situatie is het meest op u van toepassing?

Basis: alle respondenten



Kunt u uw antwoord toelichten?

Ik doe al mijn boodschappen buiten Kudelstaart.

- *"Vanwege de prijs";*
- *"Ik doe online boodschappen";*
- *"Te duur";*
- *"Er is geen Hoogvliet";*
- *"De prijs en de kwaliteit".*

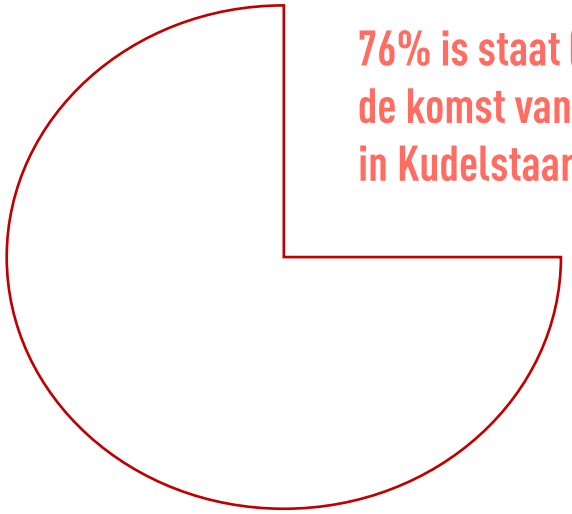
Ik doe een deel van mijn boodschappen in Kudelstaart en een deel van mijn boodschappen buiten Kudelstaart.

- *"Ik kom vanuit werk";*
- *"Ik pas het aan de acties en aanbiedingen aan";*
- *"Andere plekken goedkoper";*
- *"Ik doe online boodschappen";*
- *"Vanwege de prijs en het assortiment".*



5. Conclusie & aanbeveling

Conclusie



76% is staat (zeer) positief tegenover de komst van een tweede supermarkt in Kudelstaart.

68% heeft de voorkeur voor de komst van een budgetsupermarkt.

64% doet momenteel (een) deel van de boodschappen buiten Kudelstaart, onder andere vanwege het ontbreken van een prijsvechter in het huidige supermarktaanbod van Kudelstaart.

Markteffect

Behoefte onderzoek tweede supermarkt

In Kudelstaart staat men positief tegenover de komst van een tweede supermarkt.

Ondanks dat inwoners niet ontevreden zijn over de huidige supermarkt in het dorp, en het dorp ook geregeld bezoeken voor de wekelijkse boodschappen, zou een uitbreiding in het aanbod in Kudelstaart wenselijk zijn vanwege een uitbreiding van het aanbod en de wens om aanbod te hebben met een betere prijs-kwaliteit verhouding.

Inwoners staan open voor de komst van een budgetsupermarkt, zodat zij hiervoor het dorp niet meer uit hoeven. Bij de komst van dit type supermarkt, kan dit ertoe leiden dat inwoners van Kudelstaart meer boodschap-euro's gaan uitgeven binnen het dorp dan erbuiten.



Colofon

Markteffect B.V.
Schimmelt 46
5611 ZX
Eindhoven

www.markteffect.nl

Disclaimer ©

Dit rapport is gemaakt door Markteffect B.V., exclusief ten behoeve van gebruik door de opdrachtgever(s). Dit rapport is incompleet zonder te refereren aan, en zal alleen in samenloop worden bezien met, de mondelinge toelichting verzorgd door Markteffect B.V. Dit rapport is eigendom van de opdrachtgever(s) en mag niet worden onthuld aan derden of gebruikt voor elk ander doel zonder vooraf schriftelijke toestemming van Markteffect B.V. of de opdrachtgever(s).

De informatie in dit rapport geeft de visie weer van Markteffect B.V. op basis van door middel van onderzoek gevonden feiten. Tijdens dit onderzoek heeft Markteffect B.V. vertrouwd op de accuratesse en volledigheid van beschikbare informatie van publieke en private bronnen gebruikt voor dit marktonderzoek. Markteffect B.V. en haar werknemers wijzen elke verantwoordelijkheid af betreffende het gebruik van deze rapportage.



Marijke van der Aar
Onderzoeksspecialist
T 040 239 22 90
E m.vanderaar@markteffect.nl



Michael Petit
Client Consultant | MT
T 06 155 725 86
E m.petit@markteffect.nl

EFFECTENANALYSE TWEEDE SUPERMARKT KUDELSTAART

22 SEPTEMBER 2021



BUREAU STEDELIJKE PLANNING >>>>>>>>

EFFECTENANALYSE TWEEDE SUPERMARKT KUDELSTAART

22 SEPTEMBER 2021

BUREAU STEDELIJKE PLANNING

Status:
Definitief Concept

Datum:
22 september 2021

Een product van:
Bureau Stedelijke Planning bv
Silodam 1E
1013 AL Amsterdam
020 - 625 42 67
www.stedplan.nl
amsterdam@stedplan.nl

Team Winkelen
Drs. Femke Wokke

Voor meer informatie: Drs. Femke Wokke, fewo@stedplan.nl

Review:
Dr. Aart Jan van Duren

In opdracht van:
Hoorne Vastgoed

De in dit document verstrekte informatie mag uitsluitend worden gebruikt in het kader van de opdracht waarvoor deze is opgesteld. Elk ander gebruik behoeft de voorafgaande schriftelijke toestemming van Bureau Stedelijke Planning BV©.

Projectnummer: 20210200
Referentie: 20210200 Hoorne VG Kudelstaart Effectenanalyse

AANLEIDING, DOEL EN VRAAGSTELLING 7

1 CONTEXTANALYSE 8

1.1 VRAAGZIJDE VAN DE MARKT

1.2 AANBODZIJDE VAN DE MARKT

1.3 TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

1.4 RELEVANT BELEID

2 BEHOEFTE ANALYSE 14

2.1 KWANTITATIEVE TOETSEN

2.2 KWALITATIEVE TOETS

2.3 EFFECTEN

3 FACTSHEETS WINKELGEBIEDEN EN EFFECTENANALYSE 22

3.1 FACTSHEETS WINKELGEBIEDEN

4 AFWEGING, CONCLUSIES EN ADVIES 29

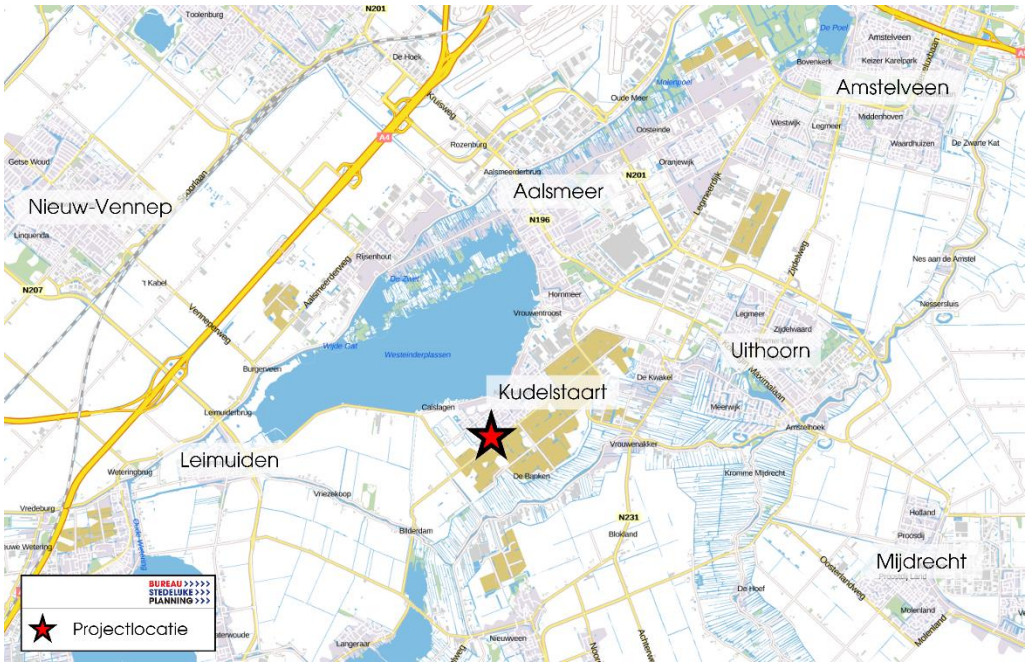
BIJLAGE 1 SUPERMARKTAANBOD

BIJLAGE 2 DISTRIBUTIEVE TOETS

AANLEIDING, DOEL EN VRAAGSTELLING

Hoorne Vastgoed heeft de wens een supermarkt te ontwikkelen in Kudelstaart. De voorliggende projectlocatie maakt onderdeel uit van de nieuwbouwwijk Hoofdweg-Zuid, een woningontwikkeling van Hoorne Vastgoed en Roosdom Tijhuis. Voorheen was er sprake van een locatie nabij het centrum van Kudelstaart. Onderzoeksbureau BRO heeft in november 2020 de ruimtelijk-functionele mogelijkheden onderzocht voor een tweede supermarkt. De belangrijkste conclusie uit dit onderzoek was dat er een politieke keuze gemaakt moet worden tussen:

- Een supermarkt in het centrum via een relatief complex plan met kleinere haalbaarheid; en
- Een supermarkt buiten het centrum op de planlocatie Hoofdweg Zuid, via een vrij eenvoudig plan met grotere haalbaarheid.



FIGUUR 1 PROJECTLOCATIE HOOFDWEG-ZUID KUDELSTAART
Bron: PDOK Achtergrondkaart, bewerking Bureau Stedelijke Planning

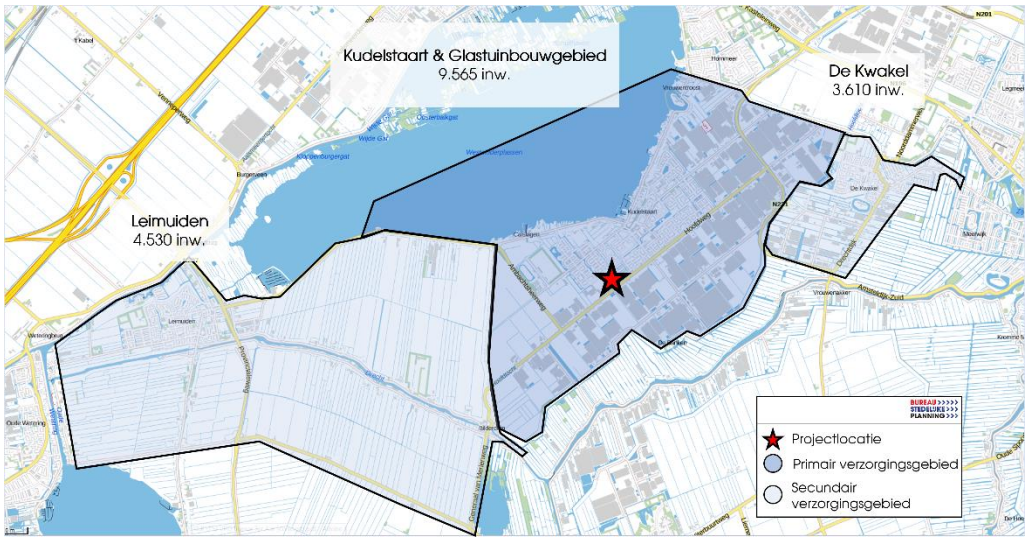
Bureau Stedelijke Planning is door Hoorne Vastgoed gevraagd de effecten van een tweede supermarkt op de locatie Hoofdweg-Zuid te analyseren. Hierbij gaan we niet alleen in op de weerbaarheid van het huidige centrumgebied maar ook op de consumentenverzorging van de nieuwe inwoners aan de zuidzijde van Kudelstaart.

1 CONTEXTANALYSE

1.1 VRAAGZIJDE VAN DE MARKT

AFBAKENING ONDERZOEKSGEBIED

De beoogde locatie voor de tweede supermarkt is onderdeel van nieuwbouwwijk Hoofdweg-Zuid in Kudelstaart, gemeente Aalsmeer. Geografisch gezien ligt de locatie aan de zuidelijke kant van de kern Kudelstaart, ingesloten tussen de Romeijnstraat, Schoutweg en de Hoofdweg. Primair zal de beoogde tweede supermarkt een functie vervullen voor de kern Kudelstaart en het naast gelegen glastuinbouwgebied. Verwacht wordt dat de winkel secundair een (beperkte) functie zal vervullen voor de omliggende kernen De Kwakel (gemeente Uithoorn) en Leimuiden (gemeente Kaag en Braassem).



FIGUUR 2 ONDERZOEKSGEBIED PROJECTLOCATIE HOOFDWEG-ZUID KUDELSTAART
Bron: PDOK achtergrondkaart; CBS Statline 2021, bewerking Bureau Stedelijke Planning

DEMOGRAFISCHE KENMERKEN

- In het primair onderzoeksgebied wonen 9.565 mensen. Het relatief gezien hoge aandeel kinderen en de gemiddelde huishoudensgrootte wijst op het feit dat er veel gezinnen in het gebied wonen. Het gemiddelde inkomen ligt er 7% hoger dan het landelijke gemiddelde.
- In het secundaire onderzoeksgebied wonen 8.140 mensen. Ook hier ligt de gemiddelde huishoudensgrootte relatief hoog in vergelijking met het landelijk gemiddelde. De bevolkingsopbouw verschilt niet heel sterk van

het landelijk gemiddelde. In het secundaire onderzoeksgebied ligt het gemiddelde inkomen 10% hoger dan het landelijk gemiddelde.

	INW	% 0-15	% 15-25	% 25-45	% 45-65	% 65+	GEM. HH. GROOTTE	GEM. INK. PER INW.
Primair onderzoeksgebied	9.565	19	11	25	29	16	2,4	€ 28.000
Secundair onderzoeksgebied	8.140	15	12	23	31	19	2,3	€ 28.700
Totaal onderzoeksgebied	17.705	17	11	24	30	18	2,4	€ 28.300
Aalsmeer (gemeente)	*31.859*	*18*	*12*	*22*	*30*	*19*	*2,4*	*€ 29.300*
Nederland		**16**	**12**	**25**	**28**	**19**	**2,1**	**€ 26.100**

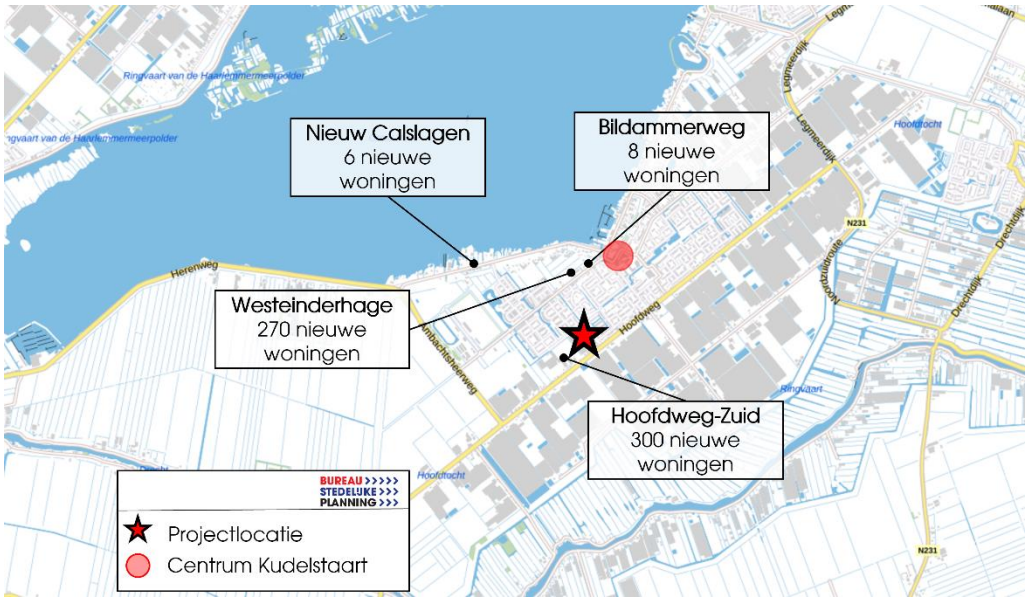
TABEL 1 DEMOGRAFISCHE KENMERKEN ONDERZOEKSGEBIED
Bron: CBS Statline 2020, inkomen betreft 2018 (meest recente cijfers)

BEVOLKINGSPROGNOSE EN WONINGSBOUW

De gemeente Aalsmeer is een groeiende gemeente. Uit de detailhandelsnota 2018[1] blijkt dat er tot 2040 een bevolkingsgroei van circa 9% zal plaatsvinden in de gehele gemeente, wat leidt tot een inwoneraantal van circa 35.500. Ook voor de kern Kudelstaart verwacht de gemeente Aalsmeer een groei van de bevolking van circa 8%, waarmee het inwoneraantal in 2040 uitkomt op circa 10.000 inwoners. Dit betekent dat in 2030 de gemeente Aalsmeer een bevolkingsaantal kent van circa 35.660 inwoners, waarvan ca. 10.270 inwoners en in de kern Kudelstaart.
Binnen de kern Kudelstaart zijn er 3 nieuwbouwprojecten gepland.

- Hoofdweg-Zuid, circa 300 nieuwe woningen tot 2030.
- Westeinderhage, circa 270 nieuwe woningen tot 2030.
- Nieuw Calslagen, circa 6 nieuwe woningen tot 2025.
- Bilderdammerweg, circa 20 nieuwe woningen tot 2025, na de sloop van 12 bestaande woningen.

[1] https://www.aalsmeer.nl/bestuur-organisatie/decentraleregeling/detailhandelsnota-aalsmeer



FIGUUR 3 OVERZICHT VAN DE WONINGBOUW IN KUDELSTRAAT
Bron: PDOK, achtergrondkaart; De Nieuwe Kaart van Nederland; Bewerking: Bureau Stedelijke Planning

1.2 AANBODZIJDE VAN DE MARKT

DETAILHANDELS- EN SUPERMARKTSTRUCTUUR

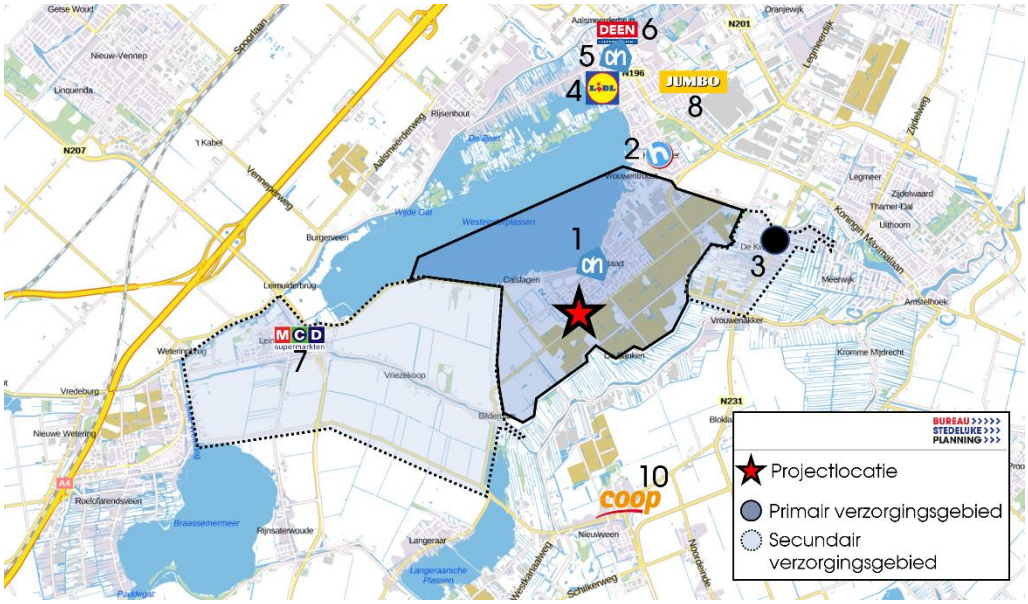


FIGUUR 4 DETAILHANDELSSTRUCTUUR KUDELSTAART EN OMGEVING
Bron: PDOK achtergrondkaart, Detailhandelsnota Aalsmeer 2018, bewerking Bureau Stedelijke Planning

- De detailhandelsstructuur van de kern Kudelstaart bestaat uit het centrum met daarnaast wat verspreide bewinkeling. Het centrum kent een aanbod van voornamelijk winkels in de dagelijkse sector (Albert Heijn, Gall&Gall,

DA, Marskramer, bakkerij, slagerij, poelier), aangevuld met een concept store.

- De kern Aalsmeer kent een dorpscentrum en twee wijkcentra. In het centrum is het aanbod in de niet-dagelijkse sector bijna twee keer zo groot als dat in de dagelijkse sector. In wijkcentrum Ophelialaan is de verhouding gelijkwaardig en in wijkcentrum Nieuw Oosteinde is het dagelijkse aanbod veel meer aanwezig dan het niet-dagelijkse aanbod.
- In het onderzoeksgebied zijn 3 supermarkten gelegen, Albert Heijn in Kudelstaart, MCD in Leimuiden en een zelfstandige supermarkt in De Kwakel. In totaal tellen de 3 supermarkten in het onderzoeksgebied een winkelvloeroppervlak (wvo) van 3.620 m².
- Daarnaast kent Aalsmeer een breed supermarktaanbod verspreid over een groot gebied. In totaal zijn er 8 supermarkten in Aalsmeer vanuit verschillende segmenten (Albert Heijn, ALDI, Deen, Hoogvliet, Lidl en Jumbo). Bij elkaar tellen de supermarkten in Aalsmeer een oppervlak van 9.698 m² wvo.



FIGUUR 5 SUPERMARKTAANBOD KUDELSTAART EN OMGEVING (CIJFERS KOMEN OVEREEN MET DE TABEL IN DE BIJLAGE)
Bron: PDOK achtergrondkaart, Bewerking Bureau Stedelijke Planning

SUPERMARKTONTWIKKELINGEN

- Albert Heijn Kudelstaart heeft in 2020 een modernisering en uitbreiding ondergaan en is uitgebreid van 1.100 m² wvo naar 2.300 m² wvo.[2] Dit is voor een dorpsverzorgende supermarkt een zeer ruim metrage.
- De Deen gelegen aan het Molenpad in Aalsmeer wordt in de toekomst een Vomar.

[2] Locatus juni 2021

1.3 TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

DETAILHANDEL	
FOOD WINT AAN BELANG Waar de niet-dagelijkse detailhandel door generieke ontwikkelingen onder druk staat, drukt de foodsector juist een steeds grotere stempel op winkelgebieden in de grote stad en in wijken en dorpen. De jongere doelgroep (incl. jonge gezinnen) identificeert zich sterk met zijn eetgedrag.	**INHAALSLAG SUPERMARKT IN GROTE STEDEN** Albert Heijn liep in de jaren negentig voorop met een grootstedelijke variant van de supermarkten: kleiner, goed bereikbaar voor fietser en voetganger, met een assortiment dat aansloot bij de behoeften in de stad (gemak, vers, kwaliteit). Inmiddels maken de andere formules met aangepaste (stads)concepten een inhaalslag.
GROTE IMPACT E-COMMERCE In de Randstad wordt 3,1% van de totale bestedingen in dagelijkse artikelen online gedaan. Een verdere groei zal niet uitblijven, ook lokale supermarkten moeten inspelen op de veranderende wensen van de consument en ze ook bedienen met een goede webshop.	**SUPERMARKT VS VERSSPECIAALZAAK** Supermarkten worden steeds belangrijker in de distributie van levensmiddelen. Ruim 85% van de bestedingen wordt gedaan in supermarkten. Steeds meer aandacht wordt besteed aan versafdelingen, vanuit de optiek van verbetering van de winstmarge en de behoefte van de consument aan one-stop-shopping. Het gevolg: de versspeciaalzaken staan onder druk. Echter maken speciaalzaken sinds de coronacrisis juist een (enorme) groei door.
VERSCHUIVING DISCOUNTERS Naast grootschalige supermarkten zijn ook harddiscounters in opkomst (zoals Aldi en vooral Lidl). De discounters manoeuvreren zich steeds meer in de richting van een zogenaamde soft-discount supermarkt (het middensegment), met meer assortiment (vers), grotere oppervlaktes, introductie van A-merken maar met behoud van lage prijzen.	**SCHAALVERGROTING SUPERMARKTEN** Minder, maar grotere supermarkten. Er is sprake van enerzijds uitval aan de onderkant (de kleine reguliere, buurt- en dorpsverzorgende supermarkten) en anderzijds opwaardering aan de bovenkant (vergroting/relocatie). De beperkte omvang van supermarkten in buurtstrips maakt dat deze supermarkten te weinig concurrentiekracht hebben om de strijd aan te gaan met grote supermarkten in bijvoorbeeld wijkwinkelcentra.

1.4 RELEVANT BELEID

RIJKSBELEID

Op grond van artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit Ruimtelijke ordening (Bro) dienen overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen standaard te motiveren. Per 1 juli 2017 zijn de drie treden van de Ladder losgelaten en geldt:

> Artikel 3.1.6 lid 2: De toelichting bij een bestemminsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, beat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waaorm niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Uit jurisprudentie blijkt dat een nieuwvestiging of uitbreiding groter dan 500 m^2 bvo moet worden gemotiveerd aan de hand van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

PROVINCIAAL BELEID

De provincie Noord-Holland heeft in zijn Monitor Detailhandel Noord-Holland (2021) de zes belangrijkste beleidsdoelen samengevat die gevormd zijn in het detailhandelsbeleid van de provincie uit 2015. Dit zijn:

- Prioritiet geven aan hoofdwinkelgebieden;
- Voorkomen van extra leegstand;
- Afhaalpunten situeren in bestaande winkelcentra;
- Het creëren van een vitale, dynamische en concurrerende detailhandelsstructuur waarin ruimte wordt gegeven aan kwaliteit;
- Primaire detailhandel moet op aanvaardbare afstand bereikbaar zijn;
- De detailhandel moet bijdragen aan aantrekkelijke binnensteden.

LOKAAL BELEID

Uit de Detailhandelsnota Aalsmeer (2018) zijn de volgende hoofdlijnen te vinden voor wat betreft het detailhandelsbeleid van de gemeente:

- Versterken van het aanbod in het centrumgebied;
- Behouden van wijkfunctie van de wijk- en dorpscentra;
- Clusteren van het grootschalig winkelaanbod;
- Tegengaan en terugbrengen van het verspreid winkelaanbod.

2 BEHOEFTE ANALYSE

In dit hoofdstuk wordt zowel aan de hand van kwantitatieve toetsen als door middel van een kwalitatieve benadering beargumenteerd in hoeverre er behoefte is aan een tweede supermarkt in Kudelstaart.

2.1 KWANTITATIEVE TOETSEN

Om de kwantitatieve behoefte aan supermarkten in Kudelstaart te becijferen worden twee methodes gebruikt:

1. Supermarktdichtheden
2. Distributieve berekening (DPO)

SUPERMARKTDICHTHEDEN >>

Het supermarktaanbod in het verzorgingsgebied is afgezet tegen het aantal inwoners in het gebied, resulterend in de supermarktdichtheid. Dit is gedaan voor zowel het primaire, secundaire als het totale verzorgingsgebied en wordt vergeleken met de situatie in Nederland en met een aantal vergelijkbare kernen.

	HUIDIG (2021)	SITUATIE 2031
Primair onderzoeksgebied Kudelstaart	0,24	0,22
Secundair onderzoeksgebied	0,16	0,15
Totale onderzoeksgebied	0,20	0,18
Nederland	**0,27**	-

TABEL 2 SUPERMARKTDICHTHEID ONDERZOEKSGEBIED
Bron: Supermarktgids, 2021; Locatus, juni 2021, CBS Statline 2021

Uit de analyse van het onderzoeksgebied blijkt dat de huidige supermarktdichtheid in het primaire onderzoeksgebied 0,24 m^2 wvo per inwoner bedraagt. Voor het secundaire onderzoeksgebied ligt dit lager, 0,16 m^2 wvo per inwoner. Dit ligt onder het Nederlands gemiddelde (0,27 m^2 wvo per inwoner). Ook voor het totale onderzoeksgebied ligt de supermarktdichtheid in 2021 lager dan het Nederlands gemiddelde (0,20 m^2 wvo per inwoner ten opzichte van 0,27 m^2 wvo per inwoner).
Kijkend naar 2031 en de verwachte groei van het inwoneraantal van Kudelstaart zal de supermarktdichtheid in het onderzoeksgebied verder afnemen.

Wanneer de huidige supermarktdichtheid vergeleken wordt met qua inwonertal en stedelijkheid vergelijkbare kernen in Noord-Holland blijkt dat de

supermarktdichtheid relatief laag is Kudelstaart. Daarnaast zijn er in al deze vergelijkbare kernen minimaal twee supermarkten gevestigd.

	INWONERS	SUPERMARKTEN	M² WVO	SUPERMARKTDICHTHEID
Oostzaan	9.735	2	2.300	0,24
Landsmeer	11.491	2	2.257	0,20
Avenhorn – De Goorn	6.995	2	2.288	0,33
Obdam	5.910	2	2.044	0,31
Limmen	7.450	2	2.286	0,31
Kudelstaart	**9.565**	**1**	**2.300**	**0,24**

TABEL 3 SUPERMARKTDICHTHEDEN REFERENTIES
Bron: Supermarktgids juli 2021, Locatus juni 2021, CBS Statline 2021

Wanneer de gemiddelde supermarktdichtheid van Nederland wordt gebruikt als uitgangspunt, kan er indicatief een uitbreidingsruimte worden berekend. Onderstaande tabel geeft de uitbreidingsruimte per onderzoeksgebied weer voor nu en voor 2031.

	INDICATIEVE UITBREIDINGSRUIMTE	
	2021	2031
Primair onderzoeksgebied	Ca. 280 m^2 wvo	Ca. 530 m^2 wvo
Secundair onderzoeksgebied	Ca. 880 m^2 wvo	Ca. 1.130 m^2 wvo
Totale onderzoeksgebied	Ca. 1.160 m^2 wvo	Ca. 1.660 m^2 wvo

TABEL 4 UITBREIDINGSRUIMTE OP BASIS VAN GEMIDDELDE DICHTHEID NEDERLAND
Bron: Huidig aanbod; Supermarktgids, Locatus; Berekeningen: Bureau Stedelijke Planning

DSITRIBUTIEVE BEREKENING >>

Door middel van een distributieve berekening (DPO) kan zowel voor de huidige situatie als voor de toekomstige situatie een indicatieve uitspraak worden gedaan over het functioneren van de supermarktsector en daarmee de ontwikkelingsmogelijkheden. Kwantitatieve ontwikkelingsmogelijkheden van het aanbod kunnen worden verklaard door een te verwachte groei van het bevolkingsdraagvlak, door een groei in ambitie: een hogere, maar wel te verantwoorden binding en toevloeiing. Ook een combinatie hiervan kan een "driver" zijn achter de ontwikkelingsmogelijkheden.

De uitkomsten van de DPO-berekeningen (zie Bijlage 2) laten een indicatieve uitbreidingsruimte zien in 2031 in zowel het primaire als totale onderzoeksgebied. In de huidige situatie is er echter geen marktruimte, in het totale onderzoeksgebied is er sprake van circa 390 m^2 wvo aan overschot en in het primaire onderzoeksgebied gaat het om circa 560 m^2 wvo. Tegen de achtergrond van een groeiend draagvlak en een toenemende binding (ambitieniveau) dat een

completer en meer complementair supermarktaanbod in het onderzoeksgebied genereert zal de marktruimte toenemen tot circa 915 m^2 wvo in 2031 in het totale verzorgingsgebied en tot 125 m^2 wvo in 2031 in het primaire verzorgingsgebied.

CONCLUSIE KWANTITATIEVE TOETS >>

Uit de kwantitatieve analyse blijkt dat er zowel op basis van dichtheden als middels een distributieve berekening marktruimte is om extra supermarktmeters in Kudelstaart toe te voegen. Hierbij moet in acht genomen worden dat de marktruimte niet voldoende is om een moderne supermarkt te vestigen met een zelfde maatvoering als de gevestigd Albert Heijn. De vestiging van een tweede supermarkt op basis van de marktruimte, biedt mogelijkheden voor een ondersteunende supermarkt.

2.2 KWALITATIEVE TOETS

Naast de kwantitatieve argumenten voor een beoogde tweede supermarkt in Kudelstaart, kan de behoefte aan een nieuwe supermarkt ook kwalitatief beargumenteerd worden.

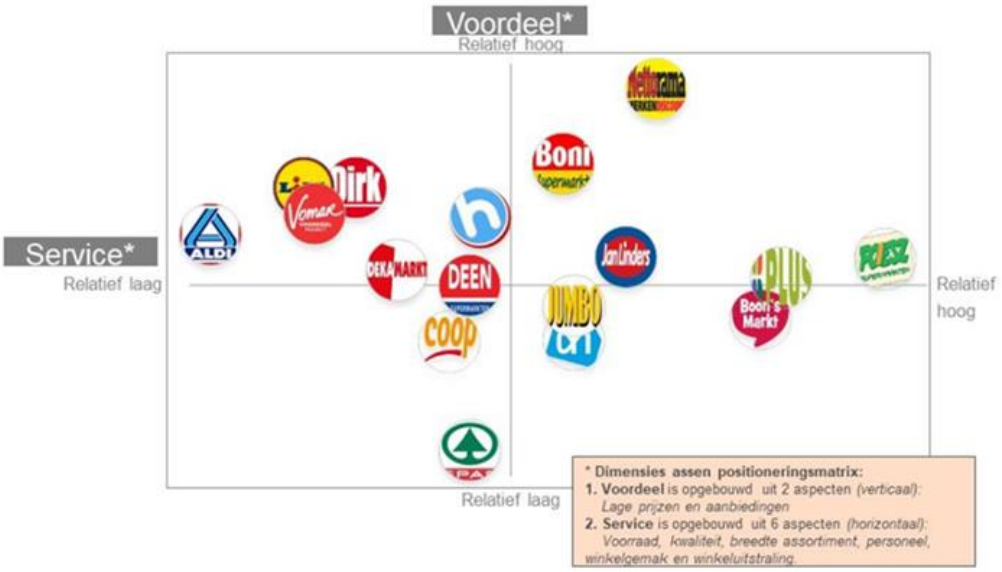
- **Keuze in supermarktaanbod.** De bewoners binnen het primaire onderzoeksgebied hebben momenteel slechts één supermarkt in hun woonomgeving. Met de komst van een extra supermarkt hebben bewoners de keuze uit twee supermarkten. Bij toevoeging van een supermarkt uit een ander segment zal het supermarktaanbod daarnaast complementair en divers worden.
- Een supermarktaanbod dat complementair en divers is zal ervoor zorgen dat er een **hogere binding** is onder de bewoners aan de eigen kern en **minder afvloeiing** naar andere kernen. Deze hogere binding is niet alleen goed voor de supermarktstructuur maar heeft ook een positieve invloed op het overige dagelijkse aanbod in Kudelstaart. Supermarkten fungeren als dragers van winkelgebieden waarbij ook het omliggende aanbod profiteert van de traffic die een supermarkt genereert. Minder afvloeiing zorgt daarnaast voor minder verkeersbewegingen omdat men dichterbij huis boodschappen kan doen.

KENMERKEN NIEUWE SUPERMARKT KUDELSTAART >>

Gezien de distributieve marktruimte in het onderzoeksgebied, is de ontwikkeling van een tweede supermarkt in Kudelstaart meer dan realistisch. Er is binnen het onderzoeksgebied voldoende marktruimte voor de realisatie van een supermarkt met een ondersteunende functie.

- De combinatie van supermarkten vanuit een ander segment maakt het aanbod binnen het onderzoeksgebied aantrekkelijk. Onderstaand is de positionering van de grootste supermarktformules in Nederland in het

Supermarktrapport van 2020 weergegeven (meest recente rapport). Hieruit blijkt dat er verschillende formules zich in het tegenovergestelde kwadrant van de reeds gevestigde Albert Heijn bevinden. Zowel hard discounters als Lidl en Aldi als prijsbewuste supermarkten als Dirk, Vomar, Hoogvliet en Dekamarkt. Toevoeging van een prijsbewuste- of discountsupermarkt uit het eerste kwadrant in Kudelstaart lijkt een goede tegenhanger voor Albert Heijn. Met een voordeligere prijs en een lager serviceniveau vergroot dit de complementariteit van het supermarktaanbod in Kudelstaart.



FIGUUR 6 POSITIONERINGSMATRIX SUPERMARKTEN OP VOORDEEL EN SERVICE
Bron: GFK Supermarktrapport 2020

2.3 EFFECTEN

In deze paragraaf staan de ruimtelijk-economische effecten van de vestiging van een tweede supermarkt in Kudelstaart centraal.

ECONOMISCHE IMPULS

Feitelijke effectuering van de planologische uitbreiding van de supermarktbestemming zorgt voor een economische impuls in de vorm van:

- **Tijdelijke effecten:** gedurende de effectuering ontstaat een tijdelijke werkgelegenheid, vooral in de bouwnijverheid. Maatgeven voor het bepalen van deze tijdelijke (project)effecten zijn de stichtings- en overige (inrichtings)kosten.
- **Structurele effecten:** de uitbreiding van het supermarktaanbod ten opzichte van de huidige situatie brengt niet alleen een tijdelijk effect gedurende de

realisatie, maar ook een structureel werkgelegenheidseffect. De werkgelegenheidsvraag betreft hoofdzakelijk lager en middelbaar geschoold personeel. Bekend is dat lager opgeleiden veelal dicht bij hun woning werk vinden/hebben.

UITSTRALINGSEFFECTEN

Naast de eerder genoemde (kwantitatieve) economische effecten zijn er ook andere effecten die lastig te kwantificeren en moeilijk onder een noemer te vatten zijn. Dit zijn de zogenaamde uitstralingseffecten. Relevant zijn:

- **Sociale functie voor de buurt.** (Dagelijkse) winkelvoorzieningen en met name supermarkten zijn bij uitstek plaatsen waar buurtbewoners elkaar spontaan ontmoeten. De ontwikkeling van een tweede supermarkt in een nieuwbouwwijk in Kudelstaart, kan een goed begin zijn voor de sociale contacten die gelegd worden in een nieuwbouwwijk.
- **Versterking vestigingsklimaat.** Een aantrekkelijke supermarkt (zowel fysiek als functioneel) die aan de moderne maatstaven voldoet, draagt bij aan de versterking van het vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven, en daarmee aan het concurrentieprofiel van het gebied.
- **Katalysator nieuwe investeringen.** Een dergelijke ontwikkeling fungeert vaak als katalysator voor nieuwe investeringen in de omgeving. Door de ontwikkeling wordt het gebied aantrekkelijker en zal het eerder investeerders aantrekken. Dit geldt met name voor de directe omgeving.

De invloed van de genoemde uitstralingseffecten zijn het grootst in de directe projectomgeving, maar stralen daarnaast ook uit naar het gebied daarbuiten.

RUIMTELIJKE EFFECTEN

De toevoeging van een tweede supermarkt in Kudelstaart kan het volgende ruimtelijke effect hebben:

- **Verspreiding winkelend verkeer/verkeersdrukte.** Het toevoegen van een tweede supermarkt in Kudelstaart die niet gelegen is in het centrum zal de verkeersdrukte die anders geconcentreerd is rondom het centrum beter verspreiden over de kern.
- **Toename verkeer in woonwijk.** Door het vestigen van een supermarkt in een woonwijk bestaat de kans dat de verkeersstromen in de woonwijk toe zullen nemen. De druk op het verkeer is afhankelijk van de functie die de supermarkt in zal nemen in de bestaande structuur. Zo zal de druk op het verkeer groter zijn wanneer een supermarkt met moderne maatvoering wordt gerealiseerd, de druk is echter lager wanneer het gaat om een ondersteunende supermarkt die goed ontsloten aan de rand gevestigd is..

EFFECT OP BESTAANDE SUPERMARKTSTRUCTUUR

Voor de komst van een potentiële tweede supermarkt in Kudelstaart wordt uitgegaan van een moderne maatvoering, dit betekent een toevoeging van minimaal 1.000 m² wvo. Op basis van een gemiddelde vloerproductiviteit van € 8.037 per m² wvo[3] betekent dat rekenkundig een extra omzetclaim van circa € 8,0 miljoen op jaarbasis (excl. BTW). Dit komt neer op een theoretische additionele omzet van circa € 154.600 per week (excl. BTW) bij het realiseren van een supermarkt met een vloeroppervlak van 1.000 m² wvo.[4]
Toevoeging van een nieuwe toetredende supermarkt in een gebied heeft naast positieve economische uitstralingseffecten ook vaak enige verdringingseffecten. De ontwikkeling kan mogelijk gepaard gaan met enig omzetverlies van andere reeds gevestigde supermarkten. Hoe groter de omzetclaim en hoe meer overlap met het gevestigde aanbod, des te groter het verdringingseffect in de praktijk zal zijn. Een supermarkt is met name gericht op dagelijkse bestedingen, waardoor dit vooral binnen het bestaande supermarktaanbod merkbaar zal zijn.

De mate van verdringen voor supermarkten in de omgeving hangt vooral af van:

- **Overlap in formule en functie.** Hoe meer gelijkenis met het format en overlap in functie (metrage, verzorgingsbereik, formule, prijsstelling, doelgroep), hoe groter het effect. Het verzorgingsgebied kent een beperkt aanbod in supermarkten, echter zijn in het nabij gelegen Aalsmeer alle typen supermarkten aanwezig tussen discount en full-service.
- **Uitbreiding, verplaatsing dan wel een nieuwe vestiging.** In aansluiting hierop speelt mee of het een uitbreiding, verplaatsing of een nieuwe vestiging betreft. Bij een verplaatsing gepaard gaande met uitbreiding is de additioneel omzetclaim beperkter dan die van een nieuwe winkel. Immers, een belangrijk deel van de omzet van een uit te breiden winkel is reeds aanwezig. In dit geval gaat het in eerste instantie om een nieuwe vestiging waardoor de effecten groter zullen zijn.
- **Overlap in verzorgingsgebied en afstand tot de supermarkt.** Hoe groter de overlap, des te groter het effect. De afstand (in reistijd) tussen het project en de betreffende supermarkt is vaak maatgevend. Buiten de 10 minuten reisafstand is het effect vaak verwaarloosbaar. In dit geval zullen effecten het meest voelbaar kunnen zijn bij de Albert Heijn in Kudelstaart, maar door de goede ontsluiting aan de Hoofdweg is dit ook mogelijk in het onderzoeksgebied en in Aalsmeer.
- **Het functioneren van de betreffende supermarkt.** Supermarkten die al matig of slecht functioneren, lopen echter een groter gevaar onvoldoende perspectief te hebben als gevolg van de nieuwvestiging, gesteld dat er sprake is van overlap in functie, verzorgingsgebied en formule.

[3] Omzetkengetallen 2019
[4] Enige nuancering is hierbij van belang namelijk dat de momenteel behaalde vloerproductiviteit van de Albert Heijn bij de huidige koopkrachtbinding en toevloeiing in Kudelstaart lager ligt dan het landelijk gemiddelde, waardoor de verwachte omzetclaim ook iets lager zal uitkomen dan hierboven geschetst. Indien we uitgaan van de huidige behaalde vloerproductiviteit in Kudelstaart van € 7.172 is de omzetclaim per week lager en gelijk aan circa € 137.900 (excl. BTW).

Voorbeeld effecten opening tweede supermarkt in Limmen
Het Noord-Hollandse Limmen, onderdeel van de gemeente Castricum, telt ca. 7.500 inwoners en zal de komende jaren groeien door woningbouwontwikkeling. Het centrum van Limmen bestaat uit een goed functionerende Albert Heijn supermarkt aangevuld met wat dagelijks aanbod, gelijk als in Kudelstaart. Als onderdeel van de woningbouwontwikkeling Zandzoom is in 2019 een Deen supermarkt geopend in Limmen, buiten het centrum op een goed ontsloten locatie. Door de overname van Deen zal de winkel in de loop van 2021 verkleuren naar Dekamarkt. De effecten van de opening van de tweede supermarkt in Limmen zijn voor de ondernemers in het centrum minimaal, terwijl inwoners van Limmen zijn gebaat bij de ruimere keuzemogelijkheden. Als gevolg daarvan is de afvloeiing naar omliggende plaatsen als Castricum en Heiloo beperkter en is door de goede bereikbaarheid zelfs toevloeiing vanuit deze omliggende kernen gegenereerd.



FIGUUR 7 DEEN SUPERMARKT IN LIMMEN, ONDERDEEL VAN NIEUWBOUWONTWIKKELING ZANDZOOM
Bron: www.deen.nl

LEEGSTANDSEFFECTEN NIEUW TOETREDENDE SUPERMARKT

Voor de toename van leegstand gaan we er op basis van ervaringscijfers van uit dat elke 1% omzetderving leidt tot een leegstandstoename van 0,5% van het huidige gevestigde aanbod. Immers, omzetderving gaat niet 1-op-1 gepaard met een stijging van leegstand. Dit komt doordat (kleine) omzetdaling ondernemers

niet direct in de gevarenzone brengt. Daar waar dit mogelijk wel dreigt zullen ondernemers er alles aan doen de exploitatie te verbeteren door kostenreductie (bijvoorbeeld door verlaging van huisvestings- of personeelslasten of ondernemersfee) en/of verhoging van de omzet. Mocht het aanbod (Q) toenemen, dan daalt de prijs (P) van vastgoed vermoedelijk, wat weer (meer) vraag oproept. Dit staat bekend als de prijselasticiteit van de vraag.

EFFECTEN OP WOON- EN LEEFKLIMAAT

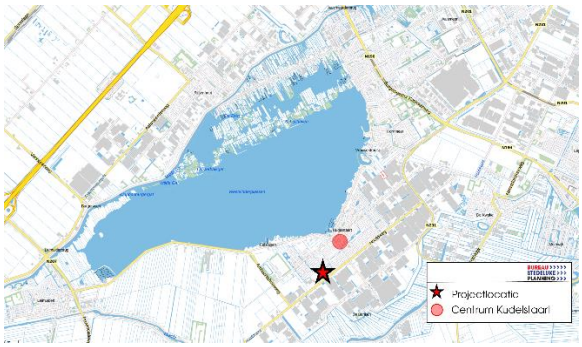
Bij een zorgvuldige ruimtelijke ordening hoort niet alleen dat het plan niet zal leiden tot een zodanige overcapaciteit dat er via de weg van leegstand sprake is van een onaanvaardbare aantasting van het woon-, leef- en ondernemersklimaat. In de jurisprudentie geldt daarnaast als doorslaggevend criterium voor duurzame ontwrichting de vraag of voor de inwoners van een bepaald gebied een voldoende voorzieningenniveau behouden blijft in de zin dat zij op een aanvaardbare afstand van hun woonplaats hun geregelde inkopen kunnen doen. De uitbreiding van het supermarktaanbod in Kudelstaart zal er juist voor zorgen dat de inwoners van het onderzoeksgebied in de nabijheid van hun woning ruimere mogelijkheden hebben om dagelijkse boodschappen te doen.

3 FACTSHEETS WINKELGEBIEDEN EN EFFECTENANALYSE

3.1 FACTSHEETS WINKELGEBIEDEN

1. KUDELSTAART



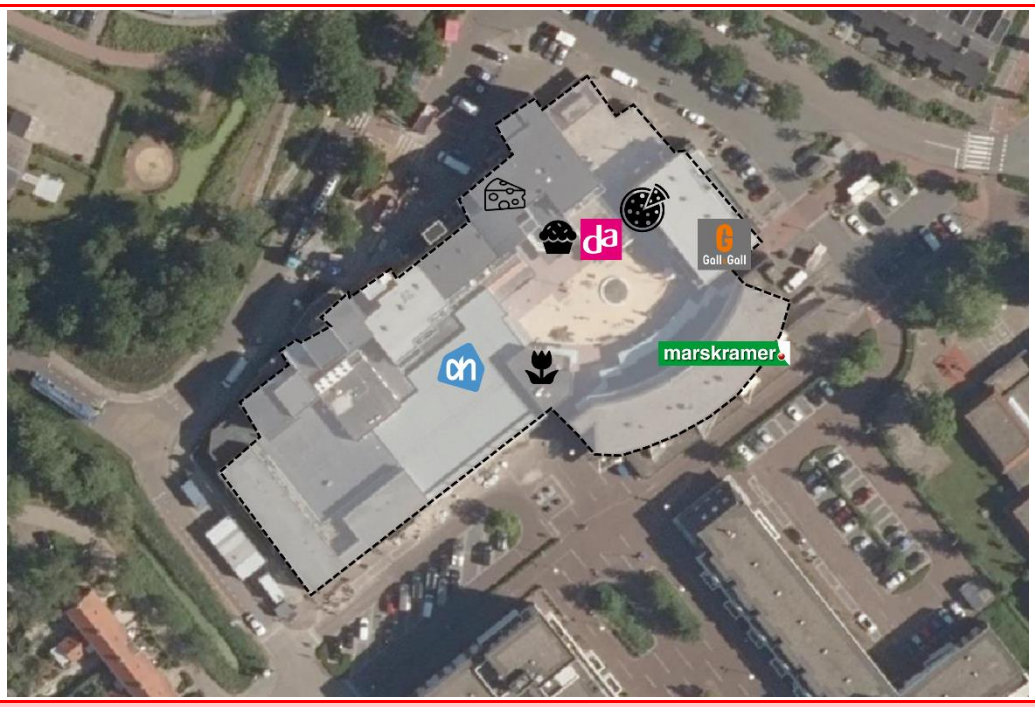


KENMERKEN	
AANTAL SUPERMARKTEN	1 (ALBERT HEIJN)
AANTAL M^2 WVO SUPERMARKT	2.300 M^2 WVO
PARKEREN	MAAIVELD

OVERIG AANBOD

Het centrum van Kudelstaart bestaat voornamelijk uit winkels met een dagelijks aanbod. Zo zitten er een DA, een bakker, een kaasboer en een Albert Heijn. Het niet-dagelijkse aanbod is beperkt tot een Marskramer en een conceptstore met koffiecorner. Naast detailhandel bevindt zich er ook een kapper en een pizzeria.

PLATTEGROND CLUSTER MET BELANGRIJKSTE RETAILERS



SWOT-ANALYSE

Sterktes	Zwaktes
• Gratis parkeren rondom het centrum. • Centrale ligging in de kern Kudelstaart. • Compleet dagelijkse aanbod. • Goed bereikbaar met zowel de auto als de fiets.	• Naar binnen gekeerd centrum. • Beperkt aanbod niet-dagelijkse sector.
Kansen	**Bedreigingen**
• Verblijfsduur van consumenten verlengen door horeca aanbod te vergroten.	• Online winkelen. • Concurrentie van nabijgelegen Aalsmeer.

HUIDIG FUNCTIONEREN EN EFFECTEN TWEEDE SUPERMARKT KUDELSTAART

- De huidige Albert Heijn functioneert goed en is recentelijk verder uitgebreid waardoor het centrum een kwaliteitsimpuls heeft gekregen. De supermarkt heeft voornamelijk een functie voor de inwoners van Kudelstaart.
- De andere winkels in het dagelijkse aanbod in Kudelstaart functioneren bovengemiddeld met een vloerproductiviteit die gemiddeld 9% boven het landelijk gemiddelde ligt.[5]
- Door de hoge vloerproductiviteit en de verwachte groei van het inwoneraantal van Kudelstaart zal er naar de toekomst uitbreidingsruimte zijn voor de vestiging van een tweede supermarkt in de kern. De effecten die dit heeft zullen beperkt blijven door het huidige bovengemiddeld functioneren van het aanbod in de kern.

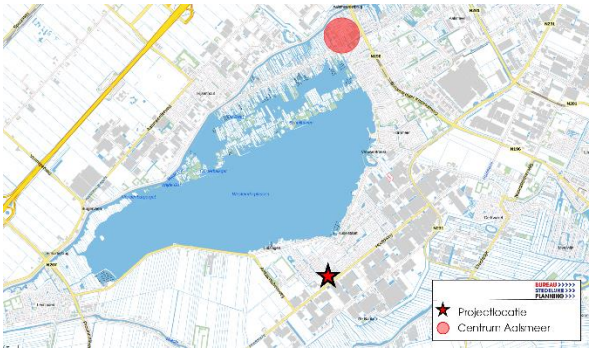
TOEKOMSTBESTENDIGE AANPASSINGEN

[5] Advies Kudelstaart, DPO tweede supermarkt BRO 2020

- Het aanpassen van het centrum waardoor het minder naar binnen gekeerd is kan ervoor zorgen dat het centrum een aantrekkelijkere plek wordt voor bewoners om te verblijven. De verblijfsfunctie kan verder vergroot worden door de vestiging van horeca met terrassen.

2. AALSMEER CENTRUM





KENMERKEN

AANTAL SUPERMARKTEN	3 (ALBERT HEIJN, LIDL, DEEN) 5 BUITEN HET CENTRUM (ALBERT HEIJN, ALDI, HOOGVLIET, JUMBO)
AANTAL M² WVO SUPERMARKT	9.698 M² WVO
PARKEREN	MAAIVELD & PARKEERGARAGE

OVERIG AANBOD

Het centrum van Aalsmeer kent een breed aanbod van supermarkten, van full-service tot discount als wel als een breed aanbod aan detailhandel, horeca en publieke voorzieningen. Er zijn landelijke winkelketens maar ook lokale ondernemers. Naast het centrum kent Aalsmeer nog 2 wijkcentra en 2 solitair gelegen supermarkten (Coop en Jumbo). Projectlocatie Hoofdweg-Zuid in Kudelstaart ligt ten zuiden van Aalsmeer.

PLATTEGROND CLUSTER MET BELANGRIJKSTE RETAILERS



SWOT-ANALYSE

Sterktes	Zwaktes

• Gevarieerd aanbod aan detailhandel, horeca en publieksvoorzieningen • Aanbod detailhandel is geconcentreerd in enkele straten. • Gratis parkeren aanwezig (tijdslimiet). • Goed bereikbaar met zowel de auto als de fiets.	• Door historisch karakter minder grote winkelpanden aanwezig.
Kansen • Inzetten op groeiende branches zoals horeca en (hoogwaardig) dagelijks aanbod. • Verder concentreren van horeca in centrumgebied.	**Bedreigingen** • Online winkelen. • Concurrentie van nabijgelegen Amstelveen en Hoofddorp.

HUIDIG FUNCTIONEREN EN EFFECTEN TWEEDE SUPERMARKT KUDELSTAART

- Van de drie supermarkten die gelegen zijn in het centrum van Aalsmeer zijn er twee met een moderne maatvoering (> 1.000 m^2 wvo). Deze supermarkten hebben een functie voor de eigen inwoners als wel als voor inwoners van omliggende kernen. Alle drie de winkels in het centrum zijn onlangs vernieuwd. Lidl is de meest recent geopende supermarkt (2019).
- De Deen in het centrum wordt binnenkort een Vomar. De prijsbewuste formule sluit beter aan op de naastgelegen full-service formule Albert Heijn.
- Alle supermarkten in het centrum bieden mogelijkheid tot (gratis) parkeren in de omgeving waardoor ze aantrekkelijk zijn om met de auto te bezoeken, ook bieden ze allemaal voldoende ruimte om fietsen te parkeren.
- Het overige dagelijks aanbod in Aalsmeer heeft het moeilijk de afgelopen jaren. Dit uit zich in een afname van het aantal specialistische zaken en een toename van de leegstand. Als een reactie hierop komt de gemeente met een nieuwe centrumvisie om de dagelijkse structuur opnieuw te versterken en een betere positie te geven. De focus van deze nieuwe visie ligt op de verbetering van het ondernemersklimaat, de beeldkwaliteit, de bereikbaarheid en het voorzieningenniveau.[6]
- Een tweede supermarkt in Kudelstaart zal de huidige functie die de supermarkten in het centrum van Aalsmeer vervullen niet aantasten. De komst van een tweede supermarkt in Kudelstaart zal voor goed functionerende supermarkten niet veel veranderen. Voor gevestigde supermarkten met een zelfde formule als de nieuwe supermarkt zullen de effecten groter zijn, dan voor supermarkten met een andere formules. De komst van Vomar op de huidige locatie van de minder functionerende Deen zal een veel groter effect hebben op het bestaande supermarktaanbod.

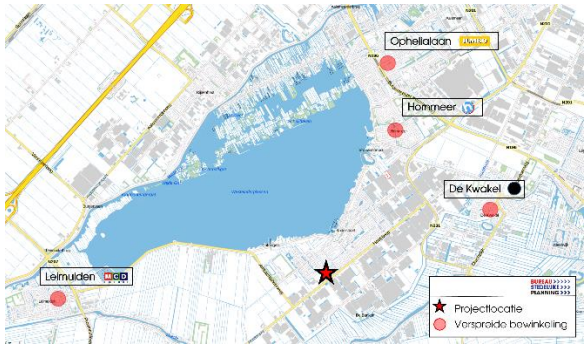
TOEKOMSTBESTENDIGE AANPASSINGEN

- Qua dagelijks aanbod focus op eigen bewoners, passanten en bezoekers met mogelijkheden voor directe consumptie met als doel om de verblijfskwaliteit van het centrum te verbeteren.

[6] https://radioaalsmeer.nl/2019/05/centrum-wordt-aantrekkelijker-bereikbaarder-en-herkenbaarder/

3. VERSPREIDE BEWINKELING (DE KWAKEL, LEIMUIDEN, AALSMEER)





KENMERKEN

AANTAL SUPERMARKTEN	4 (MCD, JUMBO, HOOGVLIET, QUAKEL)
AANTAL M² WVO SUPERMARKT	3.265 M² WVO

OVERIG AANBOD

De ondersteunende centra en dorpskernen voorzien in de dagelijkse behoefte van de inwoners in de buurt/wijk of dorp, met enig ondersteunend (voornamelijk dagelijks) aanbod.

SWOT-ANALYSE

Sterktes	Zwaktes
• Sterke buurt/wijkverzorgende functie.	• Minder aantrekkelijk en minder compleet aanbod dan centrum van Kudelstaart.
Kansen	**Bedreigingen**
• Functie als hart en ontmoetingsplaats voor de wijk/dorp. • Mix van dagelijkse winkels met maatschappelijke functies.	• Verdere toename van online bestedingen in dagelijks segment. • Gebrek aan investeringen in up to date houden openbare ruimte, parkeren en winkelaanbod.

HUIDIG FUNCTIONEREN EN EFFECTEN TWEEDE SUPERMARKT KUDELSTAART

- De detailhandelsstructuur in Aalsmeer zorgt voor dagelijkse en niet dagelijkse voorzieningen nabij. De ondersteunende centra en dorpskernen vervullen die functie voor de omliggende buurt of wijk.
- Het effect van toevoeging van een tweede supermarkt in Kudelstaart zal voor goed functionerende supermarkten met een moderne maatvoering (> 1.000 m² wvo) zeer beperkt zijn. Ook voor de kleinere supermarkten die goed functioneren en een functie vervullen voor het dorp (zoals MCD Leimuiden en Quakel) zal het effect beperkt blijven. Voor de kleinere supermarkten die minder goed functioneren en niet up to date zijn zullen er wellicht voelbare effecten zijn (Hoogvliet), waarbij het de vraag is of deze door

gebrek aan relevantie ook niet zouden optreden zonder toevoeging van een tweede supermarkt in Kudelstaart.

TOEKOMSTBESTENDIGE AANPASSINGEN

- Optimale (dagelijkse) verzorging voor alle inwoners van het gebied is gewenst. De (toekomstige) vergrijzing maakt bewoners minder mobiel, waardoor er behoefte is aan dagelijkse voorzieningen nabij. Naast een plek voor boodschappen vormt het ook een ontmoetingsplek en hart van de wijk/dorp.
- De opgave is om vitale en leefbare wijken en dorpskernen in stand te houden en waar nodig een kwalitatieve impuls te geven en supermarkten ruimte te geven om te optimaliseren. Een aantrekkelijke openbare ruimte stimuleert de ontmoetingsfunctie binnen dagelijkse clusters en daarmee de sociale cohesie in de wijk/het dorp. Die ontmoetingsfuncties maakt de ondersteunende clusters uniek en onvervangbaar.

4 AFWEGING, CONCLUSIES EN ADVIES

In dit hoofdstuk wordt een afweging gemaakt van de omzet-/leegstandseffecten en de toekomstbestendigheid van de verschillende centra wanneer zich een tweede supermarkt in Kudelstaart vestigt. Het gaat hierbij om de volgende gebieden:

1. Kudelstaart (centrum)
2. Centrum Aalsmeer
3. Verspreide bewinkeling (De Kwakel, Leimuiden, Aalsmeer)

	KUDELSTAART	CENTRUM AALSMEER	VERSPREIDE BEWINKELING
OMZET-/LEEGSTANDSEFFECTEN GEVESTIGDE SUPERMARKTEN	0/-	0	0
OMZET-/LEEGSTANDSEFFECTEN GEVESTIGD DAGELIJKS AANBOD	0/+	0	0
TOEKOMSTBESTENDIGHEID	+	0	0/-
EINDOORDEEL EFFECTEN TWEEDE SUPERMARKT	0/+	0	0/-
LEGENDA			
Negatief	Neutraal	Positief	

TABEL 5 MULTI CRITERIA-ANALYSE EFFECTEN TOEVOEGING TWEEDE SUPERMARKT IN KUDELSTAART

EFFECTEN OMLIGGENDE STRUCTUUR

Het antwoord op de vraag wat de effecten op de bestaande structuur in de omgeving van Kudelstaart zullen zijn wanneer zich een tweede supermarkt vestigt in Kudelstaart heeft voornamelijk betrekking op het centrum van Kudelstaart, het centrum van Aalsmeer, de wijkcentra van Aalsmeer en de dorpscentra van Leimuiden en De Kwakel.

- **Centrum Kudelstaart:** het effect op het centrum van Kudelstaart zal voornamelijk voelbaar zijn voor de Albert Heijn die momenteel als enige supermarkt gevestigd is in Kudelstaart. Echter staat de supermarkt er goed voor en is deze onlangs gemoderniseerd en uitgebreid. De omliggende winkels met dagelijks aanbod zullen minder effecten ervaren wanneer een tweede solitair gelegen supermarkt zich in het dorp vestigt. Door het groeiende bevolkingsaantal in het dorp zullen de effecten echter meevallen omdat er ruimte zal ontstaan voor het vestigen van een tweede supermarkt. Daarnaast wordt verwacht dat door de vestiging van een tweede supermarkt de binding zal toenemen, resulterend in extra

marktruimte voor een tweede supermarkt als wel als positieve effecten voor het overige dagelijkse aanbod in het centrum van Kudelstaart.
- **Centrum Aalsmeer:** het effect op het centrum van Aalsmeer zal relatief beperkt blijven door de afstand tot de locatie van de mogelijke ontwikkeling van een tweede supermarkt in Kudelstaart. Gesteld wordt dat de effecten na 10 autominuten verwaarloosbaar zijn, het centrum van Aalsmeer ligt op de rand van deze 10 autominuten. Daarnaast kent Aalsmeer zelf een breed aanbod aan supermarkten van discounter tot full-service.
- **Verspreide bewinkeling:** de opgave is om de dorps- en wijkcentra in de omgeving van Kudelstaart die binnen de 10 autominuten vallen vitaal en leefbaar te houden. Wanneer dit gebeurt zullen zei in hun huidige functie kunnen blijven functioneren door het verschil in functie met betrekking tot de tweede supermarkt in Kudelstaart. De centra spelen een belangrijke rol in de sociale cohesie van de wijken en dorpen als wel als dat ze een ontmoetingsfunctie vervullen in deze gebieden. Die ontmoetingsfunctie maakt de ondersteunende clusters uniek en onvervangbaar door een ontwikkeling in Kudelstaart.

TOEKOMSTBESTENDIGHEID CENTRUM KUDDELSTAART

Het centrum van Kudelstaart lijkt door toevoeging van een tweede supermarkt in het dorp geen negatieve effecten te ondervinden op de huidige structuur. De Albert Heijn is onlangs uitgebreid en vernieuwd en het overige dagelijkse aanbod bevindt zich in een goede economische uitgangspositie. Toevoeging van een tweede ondersteunende supermarkt in Kudelstaart zal de koopkrachtbinding aan de eigen kern vergroten, met name wanneer de supermarkt vanuit een ander segment afkomstig is dan Albert Heijn. Hiervan profiteren ook overige dagelijkse winkels in Kudelstaart. Ook voor de verzorging van de (nieuwe) inwoners van de nieuwbouwontwikkeling is een supermarkt op korte afstand positief.

AFWEGING EN ADVIES

De effectenanalyse van de komst van een tweede supermarkt op de locatie Hoofdweg Zuid in Kudelstaart wijst uit dat de positieve effecten de negatieve effecten domineren onder de volgende voorwaarden:
- Er qua maatvoering en functie sprake is van een ondersteunende supermarkt aan de reeds in het centrum gevestigde zeer ruime Albert Heijn supermarkt van 2.300 m² wvo.
- De tweede supermarkt een prijsbewuste- of discountsupermarkt betreft die als goede tegenhanger voor full-service supermarkt Albert Heijn kan fungeren. Met een voordeligere prijs en een lager serviceniveau vergroot dit de complementariteit van het supermarktaanbod in Kudelstaart met een hogere binding waarvan ook het overige dagelijkse aanbod in Kudelstaart van profiteert als gevolg.

- De locatie van de tweede supermarkt binnen nieuwbouwproject Hoofdweg Zuid goed ontsloten aan de rand is gelegen waardoor de verkeersoverlast voor omwonenden minimaal is en de supermarkt door goede bereikbaarheid toevloeiing vanuit omliggende kernen kan genereren.

BIJLAGE 1 SUPERMARKTAANBOD

NR	FORMULE	ADRES	M² WVO	AFSTAND (KM)	OPMERKING	TOTAAL M² WVO
Kudelstaart						2.300
1	Albert Heijn	Einsteinstraat 103	2.300	0,8		
Aalsmeer*						6.197
2	Hoogvliet	Beethovenlaan 52	500	3,8		
3	Lidl	Stationsweg 6	1.815	4,9		
4	Jumbo	Ophelialaan 124	1.445	4,9		
5	Albert Heijn	Praamplein 4a	1.487	5,2		
6	Deen	Molenpad 19	950	5,3	Wordt Vomar	
Verspreide dorpskernen						2.682
7	Eigen	Kerklaan 10	320	4,6		
8	MCD	Dorpsplein 23	1.000	6,2		
9	Eigen	A.H. Kooistrastraat 140	450	8,5		
10	Coop	Dorpsstraat 9	912	8,2		

TABEL 6 SUPERMARKTAANBOD KUDELSTAART EN OMGEVING *BINNEN 10 AUTOMINUTEN VAN PROJECTLOCATIE
Bron: Supermarktgids juli 2021, Locatus juni 2021

BIJLAGE 2 DISTRIBUTIEVE TOETS

Bij de distributieve berekening voor het onderzoeksgebied zijn de volgende (ken)getallen gehanteerd:

- **Inwoners.** Voor het draagvlak is uitgegaan ven een inwoneraantal in het onderzoeksgebied van 17.705 in 2021 (CBS Statline 2021). Naar verwachting zal het inwoneraantal in 2031 zijn toegenomen tot circa 19.571[7].
  - Voor het primaire verzorgingsgebied wordt uitgegaan van 9.565 inwoners in 2021 (CBS Statline 2021). Naar verwachting zal het inwoneraantal in 2031 zijn toegenomen tot circa 10.498[8].
- **Bestedingen per hoofd.** De bestedingen zijn gebaseerd op de Omzetkengetallen 2019 (Panteia en INretail). Per jaar besteedt een gemiddelde Nederlander € 2.075 in fysieke supermarkten. Het inkomen in zowel het primaire als totale onderzoeksgebied ligt hoger dan het landelijk gemiddelde, waardoor het feitelijke bestedingsbedrag hoger ligt. De bestedingen zijn gecorrigeerd naar het gemiddeld 7% hogere inkomen in het primaire verzorgingsgebied en 8% hogere inkomen in het totale verzorgingsgebied (met een prijselasticiteit van 0,4). De bestedingen worden constant verondersteld.
- **Koopkrachtbinding.** De koopkrachtbinding betreft de mate waarin inwoners van het onderzoeksgebied voor dagelijkse aankopen georiënteerd zijn op winkels in het verzorgingsgebied. Uit de gegevens van I&O (juni 2021) blijkt dat de koopkrachtbinding voor Kudelstaart in 2018 op 63% lag. Kijkend naar de toekomst veronderstellen we dat de binding zal toenemen naar 80% (ambitieniveau) door een uitbreiding van het bestaande supermarktaanbod met een complementaire supermarkt en door de modernisering en uitbreiding van Albert Heijn (juni 2020).
- **Koopkrachttoevloeiing.** De toevloeiing bedraagt het deel van de winkelomzet van dagelijkse winkels in het onderzoeksgebied dat afkomstig is van inwoners buiten het onderzoeksgebied. Uit gegevens van I&O (juni 2021) blijkt dat de toevloeiing in Kudelstaart in 2018 gelijk was aan 8%.
- **Gemiddelde vloerproductiviteit.** De gemiddelde vloerproductiviteit betreft de winkelomzet per m^2 wvo. Deze zijn eveneens gebaseerd op de Omzetkengetallen 2019. Voor supermarkten betreft het 5-jaarsgemiddelde van de gemiddelde vloerproductiviteit € 8.037 per m^2 wvo per jaar.
- **Huidig aanbod.** Het huidig aantal supermarktmeters in het totale onderzoeksgebied betreft 3.620 m^2 wvo. Voor het primaire onderzoeksgebied betreft dit 2.300 m^2 wvo.

[7] Uitgaande van een zelfde groei (10%) voor het totale onderzoeksgebied als voor Kudelstaart
[8] Detailhandelsnota Aalsmeer (2018)

PARAMETER	HUIDIGE SITUTAIE (2021)		2031	
	Totaal verzorgingsgebied	**Primair**	**Totaal verzorgingsgebied**	**Primair**
Inwoners	17.705	9.565	19.571	10.498
Bestedingen per hoofd in €	€ 2.075	€ 2.075	€ 2.075	€ 2.075
Bestedingspotentieel in € mln.	€ 37	€ 20	€ 41	€ 22
Bestedingspotentieel in € mln. Incl. inkomenscorrectie	€ 38	€ 20	€ 42	€ 22
Koopkrachtbinding	63%	63%	80%	80%
Gebonden bestedingen in € mln.	€ 24	€ 13	€ 34	€ 18
Koopkrachttoevloeiing	8%	8%	8%	8%
Omzet door toevloeiing in € mln.	€ 2	€ 1	€ 3	€ 2
Totale bestedingen in € mln.	€ 26	€ 14	€ 36	€ 19
Gemiddelde vloerproductiviteit in € per m^2 wvo	€ 8.037	€ 8.037	€ 8.037	€ 8.037
Gerealiseerde vloerproductiviteit/functioneren	€ 7.172	€ 6.075	€ 10.067	€ 8.466
Haalbaar aanbod in m^2 wvo	3.230	1.738	4.534	2.423
Supermarktaanbod in m^2 wvo	3.620	2.300	3.620	2.300
Uitbreidingsruimte in m^2 wvo	**-390**	**-562**	**914**	**123**

TABEL 7 FUNCTIONEREN SUPERMARKTAANBOD ONDERZOEKSGEBIED EN INDICATIEVE UITBREIDINGSRUIMTE
Bron: Bureau Stedelijke Planning

advies

project
Kudelstaart, DPO tweede supermarkt

datum
1 maart 2021

opdrachtgever
Hoorne Vastgoed

projectnummer
P04212

opgesteld door
FS en DG

i.a.a.
DG

BRO
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01
E info@bro.nl
www.bro.nl

Aanleiding

In 2017 heeft BRO voor de gemeente Aalsmeer een verkennende studie uitgevoerd naar de vestigingsmogelijkheden voor een tweede supermarkt in Kudelstaart. Hierin zijn meerdere locaties beoordeeld en is een distributie planologisch onderzoek (DPO) opgesteld naar de marktmogelijkheden. Hoorne Vastgoed is op dit moment bezig met een gebiedsontwikkeling in Kudelstaart aan de Hoofdweg-Zuid/ Schoutweg. Er wordt een nieuwe buurt beoogd waar tussen de 275 en 300 woningen kunnen komen. BRO is eind 2020 door Hoorne Vastgoed gevraagd deze locatie op dezelfde wijze en in relatie tot de andere locaties uit 2017 te beoordelen. De conclusie van dit BRO-onderzoek[1] zijn dat een drietal centrumlocaties, vanuit de detailhandelsstructuur bezien weliswaar geschikter zijn, dan de planlocatie, maar een ontwikkeling op deze locaties lijkt niet of nauwelijks haalbaar. Hoorne Vastgoed heeft BRO aanvullend gevraagd het dpo uit 2017 te actualiseren. Dit geeft inzicht in de behoefte aan een tweede supermarkt van circa 1.400 m² wvo en de eventuele ruimtelijk-functionele effecten op het woon-leef- en ondernemersklimaat. Voorliggende memo voorziet hierin.

Dagelijks winkelaanbod

Het dagelijks winkelaanbod in de gemeente Aalsmeer heeft een omvang van circa 14.839 m² wvo, verdeeld over 49 winkels[2]. Bijna 84% van het dagelijks aanbod is gevestigd in de kern Aalsmeer, 16% van het dagelijks aanbod is gevestigd in de kern Kudelstaart. In verhouding tot het inwonertal in de kernen is het dagelijks winkelaanbod in Kudelstaart redelijk beperkt.

In Kudelstaart is één supermarkt (Albert Heijn). De zaak is recent uitgebreid naar een moderne omvang van circa 2.000 m² wvo. Daarmee is het de grootste supermarkt van de gemeente en een stevige publiekstrekker voor het centrum van Kudelstaart. Het overige aanbod in Kudelstaart betreft vijf (vers)speciaalzaken en is verhoudingsgewijs bescheiden.

Kwantitatieve behoefte

Consumentendraagvlak

De gemeente Aalsmeer telt circa 31.850 inwoners, waarvan circa 9.300 in de kern Kudelstaart[3]. Volgens de prognose van de provincie Noord-Holland neemt het inwonertal in de gemeente Aalsmeer de komende jaren toe tot circa 34.000 inwoners in 2031; een toename van circa 6,7%. Specifieke cijfers op kernniveau zijn er niet, maar rekening houdend met een vergelijkbare stijging van circa 6,7% telt Kudelstaart in 2031 bijna 9.900 inwoners. Ook de nieuwe buurt waar de beoogde supermarkt onderdeel van uitmaakt zal voorzien in een groei van het inwonertal.

Aalsmeer is een relatief welvarende gemeente. Het gemiddelde inkomen bedraagt ongeveer € 29.300,- per inwoner per jaar. Dit is bijna 13% boven het landelijk gemiddelde inkomen van circa € 26.000,- per inwoner per jaar.

Distributieplanologisch onderzoek

Om een indicatie te geven van kwantitatieve behoefte voor dagelijkse winkels zijn distributieplanologische berekeningen gemaakt voor de huidige en toekomstige situatie. Dit geeft inzicht in het economisch functioneren en eventuele uitbreidingsruimte in de branche dagelijkse artikelen. De berekeningen zijn gemaakt op niveau van kern Kudelstaart. Voor de

1 Hoorne Vastgoed B.V. Kudelstaart, ruimtelijk-functionele mogelijkheden tweede supermarkt, december 2020.
2 Locatus retailverkenner, geraadpleegd in februari 2020
3 CBS Statline, Kerncijfers wijken en buurten 2020

toekomstige situatie wordt rekening gehouden met een toename van het inwonertal.

Koopstromen

De koopkrachtbinding voor de dagelijkse sector in Kudelstaart bedraagt in de huidige situatie ca. 75%. Indien de 2de supermarkt wordt toegevoegd worden meer bestedingen in de kern gebonden en zal deze rond de 80% liggen. De toevloeiing (bestedingen van buiten de kern Kudelstaart) bedraagt nu circa 15%. Een lichte groei naar 20% is mogelijk bij versterking.

Economisch functioneren en marktruimte

Tabel 1 toont een indicatie van het economisch functioneren van het dagelijks aanbod in kern Kudelstaart. Hieruit blijkt het volgende:

- In de huidige situatie bedraagt de gemiddelde vloerproductiviteit circa € 9.300,- per m² wvo, circa 23% boven het landelijk gemiddelde. Dit komt door het beperkte aanbod, waarover de omzet wordt verdeeld. Als het landelijk gemiddelde als uitgangspunt geldt, is er in de huidige situatie een indicatieve uitbreidingruimte van ca. 550 m² wvo.
- Door een toename van het inwonertal en rekening houdend met een tweede moderne supermarkt in Kudelstaart (en in het verlengde daarvan een hogere binding en toevloeiing) nemen de bestedingen toe en vloerproductiviteit toe. Er ontstaat richting 2031 een indicatieve ruimte van ongeveer 1.160 m² wvo. Dit is een kwantitatieve behoefte aan extra supermarktaanbod.
- De inpassing van de extra supermarkt van 1.400 m² wvo overschrijdt deze marktruimte beperkt. Dit is niet erg. Gezien de marktmogelijkheden zal de tweede supermarkt naar verwachting niet leiden tot het verdwijnen van winkelaanbod elders. Bovendien is de uitkomst van de som indicatief (zie navolgende).

Tabel 1 Indicatie economisch functioneren dagelijks aanbod kern Kudelstaart

	2021	2031
Inwonertal	9.300	9.900
Winkelomzet per hoofd (€)	2.734	2.734
Bestedingspotentieel (€ mln.)	25,4	27,1
Koopkrachtbinding (%)	75%	80%
Totaal gebonden bestedingen (€ mln.)	19,1	21,7
Koopkrachttoevloeiing (%)	15%	20%
Omzet door toevloeiing (€ mln.)	3,4	5,4
Totale besteding (€ mln.)	22,4	27,1
WVO totaal	2.417	2.417
Omzet per m² wvo (€)	9.300	11.200
Vergelijkbaar landelijk vijfjaarsgemiddelde (€)	7.564	7.564
Verschil omzet met landelijk gemiddelde	23%	48%
Distributieve uitbreidingsruimte afgerond (m² wvo)	**550**	**1.160**

Kwaliteit boven kwantiteit

De benadering is het resultaat van berekeningen die gebaseerd zijn op enkele aannames. Het gaat immers om toekomstige ontwikkelingen die op voorhand nooit exact kunnen worden voorspeld. De bevolkingsontwikkeling kan anders uitpakken. Bijvoorbeeld door de bevolkingsgroei als gevolg van de beoogde nieuwe buurt. Bestedingen voor dagelijkse artikelen kunnen sterk stijgen en koopstromen kunnen toch iets anders lopen dan verwacht. De uitkomsten van de berekening mogen daarom nooit als normatief worden beschouwd, maar uitsluitend als indicatief. In dit verband is het van belang om aan te geven dat bij winkelontwikkelingen tevens nadrukkelijk waarde moet worden gehecht aan kwalitatieve aspecten.

Kwalitatieve behoefte en effecten

Aanvullend op de kwantitatieve berekening dient ook te worden gekeken naar kwalitatieve behoefte en de impact op de consumentenverzorging en detailhandelsstructuur.

- Het dagelijks winkelaanbod en specifiek het supermarktaanbod in Kudelstaart is beperkt. Een tweede moderne supermarkt is daarom een wenselijke ontwikkeling ten behoeve van de consumentenverzorging. Twee supermarkten met een moderne omvang en in aanvullende segmenten passen bovendien uitstekend in een kern met circa 9.500 à 10.000 inwoners.

- Aangezien in beginsel geen sprake is van een significant omzeteffect is de kans op leegstand beperkt. Ook effecten op omliggende kernen zullen beperkt zijn. Een omzeteffect van de nieuwe supermarkt verspreidt zich over de omliggende kernen en is per kern beperkt. Bovendien vindt ook in deze kernen bevolkingsgroei plaats, waardoor de behoefte aan supermarkten toeneemt.

Kwalitatieve behoefte en effecten

De conclusie is dat er behoefte is aangetoond en dat eventuele effecten op de structuur naar verwachting beperkt en aanvaardbaar zullen zijn. Wel kan een nadere analyse naar de weerbaarheid van het centrum van Kudelstaart wenselijk zijn, indien het plan voor de tweede supermarkt doorgang vindt.

Ladder voor duurzame verstedelijking nieuwvestiging supermarkt

Kudelstaart, gemeente Aalsmeer



BRO
Ruimte om in te leven

colofon

titel rapport
Ladder voor duurzame verstedelijking nieuw-vestiging supermarkt

datum
14 oktober 2021

projectnummer
P04785

opdrachtgever
Gemeente Amstelveen
Gemeente Aalsmeer

BRO
Projectleider
FS

Projectteam
RK

bron Kaft
BRO

BRO
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl
www.bro.nl

BRO
Ruimte | om *in* te leven



Inhoudsopgave

1 Inleiding **3**
- 1.1 Aanleiding 3
- 1.2 Planinitiatief 3
- 1.3 Opzet onderzoek 4
- 1.4 Dienstenrichtlijn 4

2 Ladder voor duurzame verstedelijking **6**
- 2.1 Sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling 6
- 2.2 Passend binnen beleidskaders 6
- 2.3 Passend binnen behoefte van het ruimtelijk verzorgingsgebied 6
- 2.4 Ruimtelijke effecten aanvaardbaar 7
- 2.5 Gesitueerd buiten bestaand stedelijk gebied 8

3 Kaders **9**
- 3.1 Verzorgingsgebied 9
- 3.2 Economisch draagvlak 9
- 3.3 Beleidstoets 9

4 Trends en ontwikkelingen **10**
- 4.1 Dagelijkse sector algemeen 10
- 4.2 Betekenis Trends voor Kudelstaart 12

5 Huidige situatie **13**
- 5.1 Aanbodanalyse 13
- 5.2 Plannen en plancapaciteit 14

6 Behoefte **15**
- 6.1 Uitgangspunten 15
- 6.2 Economisch functioneren 16
- 6.3 Effecten 16

Bijlage 1 Begrippenlijst **20**

Bijlage 2 Beleidskader **22**
- Provinciaal beleid 22
- Regionaal beleid 22
- Gemeentelijk beleid 22

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aanleiding
In 2017 heeft BRO voor de gemeente Aalsmeer een verkennende studie uitgevoerd naar de vestigingsmogelijkheden voor een tweede supermarkt in Kudelstaart. Hierin zijn meerdere locaties beoordeeld en is een distributieplanologisch onderzoek (DPO) opgesteld om de marktmogelijkheden inzichtelijk te maken.

Hoorne Vastgoed is momenteel bezig met een gebiedsontwikkeling in Kudelstaart aan de Hoofdweg-Zuid/Schoutweg. Er wordt een nieuwe buurt beoogd met circa 300 woningen. BRO is eind 2020 door Hoorne Vastgoed gevraagd deze locatie op dezelfde wijze en in relatie tot de andere locaties uit 2017 te beoordelen. De conclusie van dit onderzoek is dat een drietal centrumlocaties, vanuit de detailhandelsstructuur weliswaar geschikter zijn dan de planlocatie, maar een ontwikkeling op deze locaties niet haalbaar is.

In maart 2021 heeft BRO een actueel distributieplanologisch onderzoek opgesteld op basis waarvan wordt geconcludeerd dat er behoefte is aan een tweede moderne supermarkt in Kudelstaart. De nieuwe supermarkt betreft bovendien een discounter, waardoor sprake zal zijn van twee complementaire supermarkten in Kudelstaart. Tevens is geconcludeerd dat de ruimtelijk-functionele effecten voor de bestaande structuur naar verwachting beperkt zijn en daarmee aanvaardbaar. Aanvullend is een weerbaarheidsanalyse opgesteld voor het centrum van Kudelstaart waaruit blijkt dat de vitaliteit en toekomstbestendigheid van het centrum naar verwachting niet in het geding komen. Het huidige functieprofiel, de stevige trekkracht, het ontbreken van risicovolle branches en ook het ontbreken van leegstand bieden het centrum voldoende perspectief.

De gemeente werkt momenteel toe richting de besluitvorming van het project Hoofdweg-Zuid inclusief een tweede supermarkt. De gemeente acht het van belang dat een tweede supermarkt een versterking is van het aanbod en niet leidt tot leegstand.

- Aanvullend aan het DPO en de weerbaarheidsanalyse heeft de gemeente behoefte aan een volledige onderbouwing aan de hand van de ladder voor duurzame verstedelijking. Daaruit moet blijken dat realisatie van de supermarkt invulling geeft aan duurzaam ruimtegebruik en dat de ontwikkeling niet leidt tot leegstand elders.
- Tevens heeft de gemeente behoefte aan een juridische juridisch-beleidsmatige toets. Daaruit moet blijken hoe sterk de gemeente staat indien in afwijking van haar eigen beleid een solitaire supermarkt wordt toegestaan.

In voorliggende rapportage wordt dit plan vanuit de methodiek van de ladder voor duurzame verstedelijking getoetst. Voor de juridisch-beleidsmatige toets is een separate notitie opgesteld.

Binnen het huidige bestemmingsplan, Kudelstaart 2006, is de beoogde ontwikkeling, het realiseren van een supermarkt, niet toegestaan. Om de ontwikkeling formeel mogelijk te maken is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. In art 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd dat de toelichting bij een bestemmingsplan moet voldoen aan de systematiek van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking (hierna: ‘ladder’). De ladder is een wettelijk verplicht motiveringsinstrument waaraan iedere ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’ (art 1.1.1 Bro) moet worden getoetst.

Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6. lid 2 Bro)
De Ladder heeft zorgvuldig ruimtegebruik als doel en geeft invulling aan het zorgvuldig en transparant afwegen van besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat om:

- de behoefte aan die ontwikkeling binnen het verzorgingsgebied;
- indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

In de nieuwe bestemmingsregeling wordt de bestemming ‘Agrarisch - Glastuinbouw’ gewijzigd naar ‘Gemengd - 1’. Door de wijziging van de bestemming en de omvang van de ontwikkeling moet het initiatief beschouwd worden als een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’.

Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De Ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten.

1.2 Planinitiatief

De beoogde ontwikkeling betreft de toevoeging van een supermarkt van circa 1.400 m² wvo.

- Het betreft een discountsupermarkt (Vomar) met een moderne en toekomstbestendige maatvoering.
- De locatie is ontsloten via de Schoutweg en de Hoofdweg. Hierdoor is de locatie uitstekend bereikbaar voor inwoners van Kudelstaart, maar ook voor de omliggende kernen.

- De ontwikkeling voorziet in ruime parkeermogelijkheden zoals verwacht mag worden bij een moderne supermarkt van deze omvang.



Figuur 1.1: Planlocatie

1.3 Opzet onderzoek

Voor het initiatief wordt onderzocht of en op welke manier de toevoeging van een extra supermarkt te verantwoorden is vanuit de methodiek van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. De hoofdvraag van dit onderzoek luidt:

In hoeverre voorziet het initiatief in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte en zijn de ruimtelijk-functionele effecten aanvaardbaar voor de consumentenverzorging, de detailhandelsstructuur, de leegstand en in het verlengde daarvan het woon-, leef- en ondernemersklimaat?

Het antwoord op de hoofdvraag uit dit onderzoek wordt verkregen door middel van ruimtelijk-functioneel onderzoek, waarbij zowel de kwantitatieve als kwalitatieve behoefte aan de ontwikkeling wordt onderzocht binnen het verzorgingsgebied. Ook wordt gekeken naar de locatieafweging binnen of buiten het bestaand stedelijk gebied. Bovendien worden door middel van het onderzoek de te verwachten effecten van de beoogde ontwikkeling in beeld gebracht. Met de resultaten van het onderzoek is de Ladder voor Duurzame Verstedelijking doorlopen.

Voor het bepalen van de behoefte en het duurzaam ruimtegebruik is onder andere gekeken naar:

- Omgevingsvisie NH2050 (2018)
- Omgevingsverordening NH2020 (2020)
- Detailhandelsbeleid 2015-2020 (2016)
- Regionale detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden (2021)
- Detailhandelsnota Aalsmeer (2017)

De conclusies en antwoorden op de onderzoeksvraag zijn opgenomen in hoofdstuk 2. De overige hoofdstukken en bijlagen kunnen worden beschouwd als analytische onderbouwing van hoofdstuk 2. In hoofdstuk 2 wordt in feite de Ladder doorlopen.

1.4 Dienstenrichtlijn

Uit jurisprudentie[1] volgt dat detailhandelsactiviteiten gezien moeten worden als ‘dienst’ in het kader van de Europese Dienstenrichtlijn. Dat betekent dat eventuele beperkingen die gesteld worden aan de (nieuw)vestiging van detailhandel, zeer goed gemotiveerd moeten worden. Ook eventuele vestigingsbeperkingen die zijn opgenomen in bestemmingsplannen, zoals regels omtrent branchering, minimale/maximale oppervlakte of maximaal aantal vestigingen, getoetst moeten worden aan de voorwaarden uit artikel 15, lid 3, van de Dienstenrichtlijn. Daarin is bepaald dat vestigingsbeperkingen in bestemmingsplannen niet-discriminerend, noodzakelijk en evenredig moeten zijn. Onderstaand wordt op hoofdlijnen aangegeven dat vestigingsbeperkingen voldoen aan de voorwaarden uit de Dienstenrichtlijn.

- De vestigingsbeperkingen in een bestemmingsplan gelden voor eenieder, ongeacht nationaliteit of vestigingsland, waarmee deze **niet-discriminerend** zijn.
- Ook kunnen vestigingsbeperkingen aan de eis van **noodzakelijkheid** voldoen als deze zijn gericht op het behoud van de leefbaarheid van het (stads)centrum of in de wijken en het voorkomen van leegstand in het kader van ruimtelijk beleid, want dit is een dwingende reden van algemeen belang. Van beide voornoemde voorwaarden, heeft de Raad van State al aangegeven dat hieraan bij bestemmingsplannen naar verwachting meestal wel aan voldaan wordt of kan worden.
- Bij beantwoording van de vraag of vestigingsbeperkingen in bestemmingsplannen **evenredig** zijn, moet gemotiveerd worden dat de beperkingen evenredig zijn in relatie tot het doel ervan. Dus dat ze geschikt zijn om het nagestreefde doel (behoud leefbaarheid c.q. voorkomen leegstand) te bereiken, ze niet verder dan gaan nodig en het doel niet met minder beperkende maatregelen bereikt kan worden. Van belang hierbij is dat in algemene zin gesteld kan worden dat de regels in een bestemmingsplan een geschikt en niet te vergaand middel zijn het doel te bereiken. Van belang hierbij is met name de wijze waarop de regeling geformuleerd is (te vergaand beperkend of niet?) en de onderbouwing die hieraan ten grondslag ligt. Hierbij moet het doel van de regeling dui-

[1] ABRS 20 juni 2018, 201309296/5/R3 (Appingedam).

delijk en goed gemotiveerd zijn vanuit ruimtelijke motieven. Hoewel dit al gebruikelijk is in de Nederlandse ruimtelijke ordeningspraktijk, is hier door de Dienstenrichtlijn nog een extra dimensie aan toegevoegd. Het onderliggende doel (bijvoorbeeld leefbaarheid van het centrum) moet feitelijk onderbouwd zijn en men kan niet volstaan met algemene ervaringsgegevens. De motiveringseis is dus aanzienlijk zwaarder geworden.

2 Ladder voor duurzame verstedelijking

2.1 Sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling van een nieuwe supermarkt aan de Schoutweg betreft een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit blijkt uit de volgende gegevens:

1. Het plangebied heeft in het bestemmingsplan de bestemming 'Agrarisch – Glastuinbouw'. Op basis van dit bestemmingsplan is detailhandel op de locatie niet toegestaan en is een wijziging van de bestemming noodzakelijk.
2. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het besluit 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Het initiatief, de realisatie van een nieuwe supermarkt, past binnen deze definitie.
3. Voor de functie detailhandel geldt dat bij een uitbreiding van planologische mogelijkheden vanaf 500 m² bvo sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Aangezien het om de toevoeging gaat van 1.400 m² wvo (ca. 1.750 m² bvo), kan het initiatief gekwalificeerd worden als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'.

2.2 Passend binnen beleidskaders

Het planinitiatief past in grote lijnen binnen de gestelde beleidskaders en draagt bij aan de beleidsdoelstellingen van provincie, regio en gemeente.

- In het provinciale detailhandelsbeleid wordt aangeven dat ingezet moet worden op het afbouwen van verspreid winkelaanbod. Het initiatief voldoet hier in beginsel niet aan. Zorgvuldig onderzoek heeft echter uitgewezen dat een drietal centrumlocaties vanuit de detailhandelsstructuur bezien weliswaar geschikter zijn dan de planlocatie, maar een ontwikkeling op deze locaties lijkt niet of nauwelijks haalbaar.
- Verder wordt gesteld dat er ingespeeld moet worden op de veranderende behoeftes van zowel bewoners als bezoekers. Het initiatief voorziet hierin doordat er met het vestigen van een tweede supermarkt de consumentenverzorging in Kudelstaart aanzienlijk wordt versterkt.
- Verder wordt in het detailhandelsbeleid aangegeven dat leegstand moet worden voorkomen. In deze rapportage is aangetoond dat de beoogde ontwikkeling van een tweede supermarkt geen onaanvaardbaar effect zal hebben voor de bestaande structuur en dat er als gevolg van het initiatief geen leegstand wordt verwacht.
- In de Regionale detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden wordt benadrukt dat winkels gebundeld dienen te worden op kansrijke locaties. Onderzoek naar mogelijke centrumlocaties (clustering) heeft uitgewezen dat clustering in het centrum niet haalbaar is.
- In de regionale detailhandelsvisie staat beschreven dat in de kernen geen nieuwe solitaire detailhandelsbedrijven mogelijk zijn, tenzij expliciet wordt gemotiveerd dat dit niet leidt tot ruimtelijk relevante leegstand van bestaande winkelgebieden. Op basis van het distributieplanologisch onderzoek is aangetoond dat er behoefte is aan een tweede supermarkt in Kudelstaart. Bij het vestigen van een tweede supermarkt van circa 1.400 m² komt het economisch functioneren van bestaande winkels niet onaanvaardbaar onder druk te staan. Het economisch functioneren komt beperkt beneden het landelijk gemiddelde te liggen, maar zeker in kleinere kernen is dit doorgaans acceptabel, mede vanwege de lagere exploitatielasten. De kans op negatieve (leegstands)effecten wordt dan ook klein geacht:
  - De huidige centrumsupermarkt is aanzienlijk groter dan de nieuwe supermarkt en is daarmee een zeer stevige trekker voor het centrum.
  - De belangrijkste publiekstrekker blijft behouden in het centrum.
  - Het centrum profiteert doordat inwoners niet langer naar naburige kernen hoeven voor een bezoek aan een discounter waardoor consumenten ook eerder lokaal georiënteerd zullen zijn voor speciaalzaken.
- In het lokale beleid wordt gesteld dat vergelijkbare kernen ten minste twee supermarkten hebben. Het beoogde initiatief voorziet in een tweede supermarkt in Kudelstaart en draagt daarmee bij aan de keuzemogelijkheden voor de consument.
- In de detailhandelsnota wordt de voorkeur uitgesproken voor het vestigen van een discount supermarkt als tweede supermarkt. De beoogd supermarkt betreft een discounter, is complementair aan Albert Heijn en voldoet daarmee aan de wens van de gemeente.

2.3 Passend binnen behoefte van het ruimtelijk verzorgingsgebied

Op basis van de analyses moet geconcludeerd worden dat het initiatief voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte. De effecten op de consumentenverzorging en de detailhandelsstructuur zijn per saldo positief. De effecten op de leegstand zijn vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar. Er wordt daardoor voldaan aan de Laddertoets. Hierna volgt een korte toelichting. De volledige onderbouwing van de behoefte is opgenomen in de volgende hoofdstukken.

Ruimtelijk verzorgingsgebied
Uit de handreiking bij de Ladder blijkt dat voor detailhandel de aard en omvang van het initiatief bepalend is voor het verzorgingsgebied. Het gebied waar de meeste bestedingen vandaan komen en dus in potentie ook de grootste omzeteffecten, wordt doorgaans als verzorgingsgebied gehanteerd. Dit onderzoek gaat uit van de kern Kudelstaart als primair verzorgingsgebied en omliggende kernen als secundair verzorgingsgebied.

Kwantitatieve behoefte
Het initiatief voorziet nadrukkelijk in een kwantitatieve behoefte.

- Richting 2031 wordt rekening gehouden met een toename van de bevolking tot circa 10.500 inwoners. Deze stijging hangt voor een groot deel samen met de woningbouw nabij de beoogde planlocatie voor de nieuwe supermarkt. Door deze toename van de bevolking neemt ook het bestedingspotentieel toe. Hierdoor ontstaat indicatief een distributieve uitbreidingsruimte van ruim 1.200 m² wvo. Dit betekent dat er ook in de toekomst in kwantitatieve zin ruimte is voor uitbreiding van het aanbod.
- Dit biedt mogelijkheden voor de realisatie van een tweede supermarkt van circa 1.400 m² wvo.
- Het toekomstige functioneren komt in dat geval iets beneden het huidige vijfjaarsgemiddelde te liggen. Dit is in de context van Kudelstaart echter aanvaardbaar. In kleinere kernen zoals Kudelstaart kunnen dagelijkse winkels namelijk uitstekend beneden het landelijk gemiddelde functioneren, onder meer als gevolg van lagere exploitatielasten.
- Ondanks de beperkte overschrijding van de distributieve uitbreidingsruimte is er sprake van een duidelijke kwalitatieve behoefte.
- Er is bovendien geen harde plancapaciteit bekend voor detailhandel in de dagelijkse sector.

Kwalitatieve behoefte
Het initiatief voorziet in een kwantitatieve behoefte.

- Een tweede moderne supermarkt geeft tevens nadrukkelijk invulling aan een kwalitatieve behoefte. Het dagelijkse winkelaanbod en ook specifiek het supermarkt aanbod in Kudelstaart is redelijk beperkt. Een tweede moderne supermarkt is daarom een wenselijke ontwikkeling ten behoeve van de consumentenverzorging. Te meer aangezien de beoogde supermarkt een discount formule betreft (complementair aanbod).
- Inwoners krijgen toegang tot een moderne en goed bereikbare discountsupermarkt met ruime parkeermogelijkheden. Dit vergroot de keuzemogelijkheden, speelt in op de eerste levensbehoefte dicht bij huis (binnen aanvaardbare afstand), gemak en efficiëntie. Dit is een belangrijke pijler voor de leefbaarheid.
- Twee supermarkten met een moderne omvang en in aanvullende segmenten passen bovendien uitstekend in een kern met circa 10.000 inwoners.

2.4 Ruimtelijke effecten aanvaardbaar

Omzeteffect beperkt, geen leegstand verwacht

- Indien een tweede supermarkt van circa 1.400 m² wvo wordt toegevoegd betekent dit dat gemiddelde omzet binnen de dagelijkse sector in Kudelstaart daalt naar 7.225 per m².
- De gemiddelde vloerproductiviteit komt hiermee 5% onder het huidige vijfjaarsgemiddelde te liggen. Dit verschil is zeer beperkt en moet worden beschouwd als ondernemersrisico. Bovendien wordt nogmaals benadrukt dat dagelijkse winkels in kernen als Kudelstaart in staat zijn om beperkt beneden het landelijk gemiddelde kunnen functioneren. Kortom, er is ruim voldoende marktruimte.
- Het omzeteffect van de nieuwe supermarkt zal waarschijnlijk het grootst zijn voor de bestaande Albert Heijn in Kudelstaart. De beoogde supermarkt is echter een discounter die sterk complementair is aan Albert Heijn. Albert Heijn is bovendien een stuk groter qua omvang dan de beoogde tweede supermarkt. Het is zelfs de grootste supermarkt in Aalsmeer en omgeving. Albert Heijn is daarmee een van de meest aantrekkelijke supermarkten voor dagelijkse boodschappen en heeft ruim voldoende eigen trekkracht.
- Doordat het omzeteffect naar verwachting redelijk beperkt is, wordt geen leegstand verwacht als gevolg van de realisatie van een tweede supermarkt.

Effecten voor het centrum beperkt en aanvaardbaar
Bovenstaand is aangetoond dat er nadrukkelijk behoefte is aan een tweede supermarkt, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin. De impact op het centrum van Kudelstaart is naar verwachting beperkt en zelfs positief voor (vers)speciaalzaken.

- Supermarkten concurreren vooral met andere supermarkten. De nieuwe supermarkt betreft een discounter en is daarmee complementair aan de service supermarkt in het centrum. Complementaire supermarkten zijn bovendien positief voor de consumentverzorging in Kudelstaart en omgeving.
- In de huidige situatie zijn inwoners van Kudelstaart voor discountaankopen georiënteerd op omliggende kernen, waaronder Aalsmeer en Uithoorn. In de toekomstige situatie kunnen ze ook terecht in Kudelstaart. De nieuwe supermarkt resulteert in een hogere koopkrachtbinding en genereert deels de eigen bestedingen en omzet.
- De centrumsupermarkt (ca. 2.300 m²) is beduidend groter dan de nieuwe supermarkt (ca. 2.300 m²) en dit benadrukt de belangrijke positie van het centrum.
- De grootste publiekstrekker blijft behouden voor het centrum, waardoor de andere voorzieningen in het centrum blijven profiteren.

- Bovendien kan het centrum juist profiteren van de aanwezigheid van een discounter in Kudelstaart. Inwoners die in de huidige situatie een discounter bezoeken in een omliggende kern, zullen hier ook deels (vers)speciaalaankopen doen (combinatiebezoek). In de toekomstige situatie, met een discounter in Kudelstaart, is het aannemelijk dat consumenten voor (vers)speciaalzaken eerder georiënteerd zullen zijn op het centrum van Kudelstaart.

2.5 Gesitueerd buiten bestaand stedelijk gebied

Voor de onderbouwing via de Ladder is relevant of de ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt binnen of buiten het bestaand stedelijk gebied.

- Het plangebied heeft in het vigerende bestemmingsplan de bestemming ‘Agrarisch - Glastuinbouw’. Dat het plangebied geen stedelijke functie heeft. Daarmee is in beginsel sprake is van een ligging ‘buiten bestaand stedelijk gebied’.
- In eerder onderzoek is echter zorgvuldig gekeken naar diverse alternatieve locaties binnen bestaand stedelijk gebied. Daaruit is gebleken dat een ontwikkeling op de betreffende locaties om diverse redenen niet haalbaar is.
- De planlocatie is bovendien gesitueerd aan de grens van bestaand stedelijk gebied. Ten noorden en oosten van het plangebied is reeds sprake van bestaand woongebied.
- De planlocatie is tevens onderdeel van een grotere gebiedsontwikkeling waar de komende jaren grootschalige woningbouw is beoogd. Daarmee krijgt ook het plangebied de komende jaren nadrukkelijk een stedelijke functie.

3 Kaders

3.1 Verzorgingsgebied

Uit de handreiking bij de Ladder blijkt dat voor detailhandel de aard en omvang van het initiatief bepalend is voor het verzorgingsgebied. Het gebied waar de meeste bestedingen vandaan komen en dus in potentie ook de grootste omzeteffecten, wordt doorgaans als verzorgingsgebied gehanteerd. Dit onderzoek gaat uit van de kern Kudelstaart als primair verzorgingsgebied en de omliggende kernen/gemeenten als secundair verzorgingsgebied.

3.2 Economisch draagvlak

- Kudelstaart is onderdeel van de gemeente Aalsmeer. De hele gemeente Aalsmeer telt circa 31.850 inwoners. In Kudelstaart wonen circa 9.300 inwoners.
- Op basis van actuele provinciale prognosecijfers blijkt dat het inwonertal in de gemeente Aalsmeer de komende jaren toeneemt tot circa 34.000 in 2031. Specifieke cijfers op kernniveau zijn er niet, maar rekening houdend met woningbouwontwikkelingen aan de Hoofdweg-Zuid en Westeinderhage (+590 woningen) en een gemiddelde huishoudensgrootte van 2,4 (Bron: CBS StatLine) neemt het inwonertal in Kudelstaart de komende jaren toe met circa 1.400. Een inwonertal van ten minste 10.500 is in 2031 daarom zeer reëel. Deze toename betekent een groei van het economisch draagvlak voor de detailhandelsvoorzieningen.
- Aalsmeer is een relatief welvarende gemeente. Het gemiddelde inkomen bedraagt circa €30.200 per inwoner per jaar. Dit is circa 12% boven het landelijk gemiddelde van circa €27.000 per inwoner per jaar.

3.3 Beleidstoets

Beleidskaders in relatie tot het planinitiatief
In het **provinciale detailhandelsbeleid** wordt aangeven dat ingezet moet worden op het afbouwen van verspreid winkelaanbod. Het initiatief voldoet hier in beginsel niet aan, maar zorgvuldig onderzoek heeft uitgewezen dat een drietal centrumlocaties vanuit de detailhandelsstructuur bezien weliswaar geschikter zijn dan de planlocatie, maar een ontwikkeling op deze locaties lijkt niet of nauwelijks haalbaar.

Verder wordt in het detailhandelsbeleid aangegeven dat leegstand voorkomen dient te worden. In deze rapportage is aangetoond dat de beoogde ontwikkeling van een tweede supermarkt geen onaanvaardbaar effect zal hebben op de bestaande structuur en dat er als gevolg van het initiatief geen leegstand wordt verwacht.

In de **regionale detailhandelsvisie** staat beschreven dat in de kernen geen nieuwe solitaire detailhandelsbedrijven mogelijk zijn, tenzij expliciet wordt gemotiveerd dat dit niet leidt tot ruimtelijk relevante leegstand van bestaande winkelgebieden. Op basis van het distributieplanologisch onderzoek is aangetoond dat er behoefte is aan een tweede supermarkt in Kudelstaart. Bij het vestigen van een tweede supermarkt van circa 1.400 m² komt het economisch functioneren van bestaande winkels niet onaanvaardbaar onder druk te staan. Het economisch functioneren komt beperkt beneden het landelijk gemiddelde te liggen, maar zeker in kleinere kernen is dit doorgaans acceptabel, mede vanwege de lagere exploitatielasten. De kans op negatieve (leegstands)effecten wordt dan ook klein geacht:

- De huidige centrumsupermarkt is aanzienlijk groter dan de nieuwe supermarkt en is daarmee een zeer stevige trekker voor het centrum.
- De belangrijkste publiekstrekker blijft behouden in het centrum.
- Het centrum profiteert doordat inwoners niet langer naar naburige kernen hoeven voor een bezoek aan een discounter waardoor consumenten ook eerder lokaal georiënteerd zijn voor de speciaalzaken.

In de **gemeentelijke detailhandelsnota** wordt gewezen op het ontbreken van een tweede supermarkt in Kudelstaart. Vergelijkbare kernen hebben ten minste twee supermarkten. Verder wordt gesteld dat de voorkeur voor een tweede supermarkt uit gaat naar een discount supermarkt. Het initiatief voorziet hierin doordat wordt ingespeeld op een tweede supermarkt voor Kudelstaart. Bovendien voldoet het aan de wens van de gemeente voor een discount supermarkt.

4 Trends en ontwikkelingen

4.1 Dagelijkse sector algemeen

De detailhandel in dagelijkse artikelen is volop in beweging, zowel aan de aanbod- als de vraagkant. Onderstaand zijn de voornaamste trends in relatie tot de ontwikkeling in Kudelstaart weergegeven.

Omzet en bestedingen

- De omzet in de detailhandel neemt sinds 2014 weer gestaag toe. Wel is er duidelijk verschil zichtbaar tussen de dagelijkse en niet-dagelijkse sector. Waar de omzet (en bestedingen) in de dagelijkse sector fors toenemen, gaat dit in de niet-dagelijkse sector iets minder hard. In 2020 was hier zelfs sprake van een beperkte krimp (als gevolg van Corona).
- Het aantal online bestedingen is de afgelopen jaren sterk toegenomen, evenals het aantal producten en diensten dat online verkrijgbaar is. Toonbankbestedingen blijven vooralsnog echter domineren en bovendien raken online en offline steeds meer met elkaar verweven
- De opkomst van online heeft de fysieke winkelmarkt echter blijvend onder druk gezet, met name recreatieve winkels (kleding, mode, warenhuizen, sport en spel). Meerdere winkelketens zijn failliet gegaan. Hoewel de leegstand de afgelopen jaren afnam (o.a. transformatie naar wonen en horeca), is sinds 2019 weer sprake van een toename (o.a. verzadiging horeca). De verwachting is dat het aantal faillissementen en bedrijfsbeëindigingen (en daarmee de leegstand) de komende tijd sterk zal toenemen, mede als gevolg van de coronacrisis.

Behoefte in perspectief

- De behoefte aan fysieke winkels zal naar verwachting blijven bestaan. Dit geldt echter alleen voor de winkels en winkelconcepten die toegevoegde waarde beiden (service, kwaliteit, beleving) en/of winkels die kunnen profiteren van het internet (multichannel).
- Het boodschappenaanbod heeft vooralsnog in beperkte mate last heeft van het internet. Consumenten doen echter in toenemende mate online boodschappen. Bekende formules zoals Albert Heijn, Jumbo en Plus bieden online diensten aan, maar nieuwe pure online aanbieders, zoals Hello Fresh en Picnic, rukken op.
- De impact van de coronacrisis op de dagelijkse sector is beperkt. Sterker nog, de bestedingen aan dagelijkse producten zijn tijdens de crisis alleen maar toegenomen (online en offline). Dit komt door hamstergedrag, maar ook doordat bestedingen tijdens de crisis zijn verschoven van de horeca naar supermarkten en speciaalzaken.

Kansen voor wijk- en buurtcentra

- Dorps- en wijkcentra, zoals het centrum van Kudelstaart, hebben veel perspectief als lokale aankooplocatie voor dagelijkse boodschappen en in het verlengde daarvan frequent benodigde niet-dagelijkse producten zoals bloemen en huishoudelijke artikelen. Inwoners hebben blijvend behoefte aan frequent benodigde aankopen nabij de eigen woning in het kader van de eerste levensbehoefte. Dergelijk aanbod is dan ook essentieel voor de leefbaarheid in buurten en wijken.
- Landelijke trends duiden op het feit dat deze centra transformeren naar meer integrale centrumgebieden (zie figuur 1). Er zijn echter verschillende typen centra mogelijk op lokaal niveau. Het profiel wordt veelal bepaald door de aanwezigheid van het supermarktaanbod en het draagvlak (inwoners in het verzorgingsgebied).

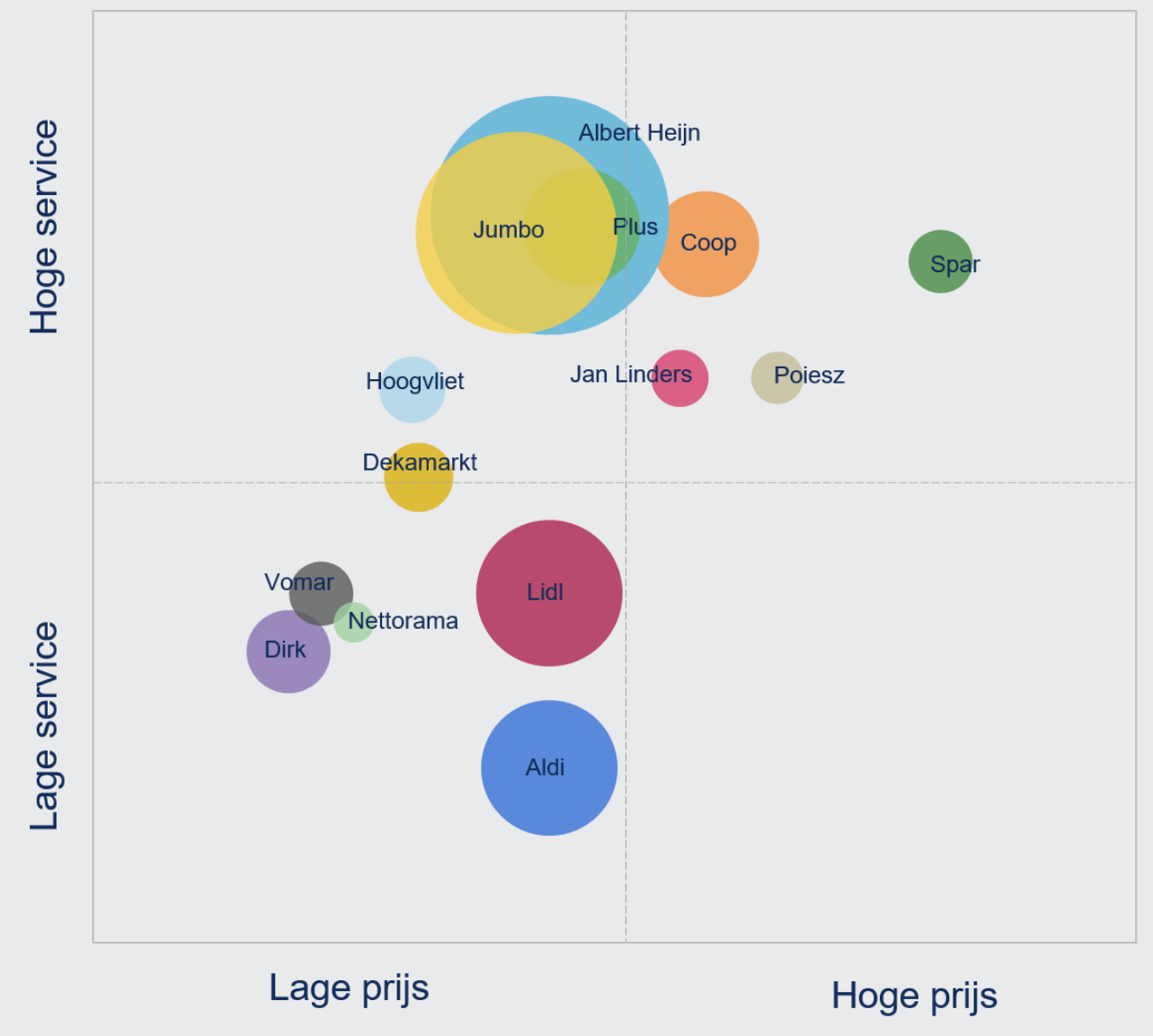


Figuur 2: Perspectief buurt- en wijkcentra

- Duidelijk is dat het niet-dagelijks aanbod in de vorm van recreatieve winkels en bepaalde doelgerichte winkels, zoals kleding, schoenen, sport, speelgoed en elektronica in de buurt- en wijkcentra sterk afneemt. Tegelijkertijd kan een goede boodschappenbasis met stevige supermarkten er toe bijdragen dat bestaand niet-dagelijks aanbod tot op zekere hoogte in stand wordt gehouden.

Moderniseringsslag supermarkten

- De gemiddelde omvang van supermarkten is de afgelopen jaren toegenomen. Kleinere supermarkten (< 1.000 m^2 wvo) verdwijnen steeds vaker uit de structuur, met uitzondering van kleine stadssupermarkten (< 500 m^2 wvo) in grote binnensteden en doelgroep supermarkten. Met name het aantal supermarkten met een omvang tussen 1.000 en 1.500 m^2 wvo is toegenomen.
- Deze maat sluit uitstekend aan bij de wens van de hedendaagse consument, die behoefte heeft aan supermarkten met een uitgebreid assortiment (keuze en gemak) en een ruime opzet (comfort). Complementaire segmenten / formules (figuur 3) dragen bovendien bij aan de keuzemogelijkheid en versterken daarmee de consumentenverzorging.
- Supermarkten moeten volledig up-to-date zijn. Zij blijven groeien in omvang. Een grotere maatvoering is soms nodig om op termijn toekomstbestendig te blijven. Goede parkeermogelijkheden en bereikbaarheid, blijven essentiële randvoorwaarden voor een moderne supermarkt.
- In dorpscentra zoals het centrum van Kudelstaart zijn supermarkten veruit de belangrijkste publiekstrekker. Ze zijn op zichzelf al een belangrijke ontmoetingsplek voor inwoners. Andere foodspeciaalzaken, winkels en voorzieningen profiteren van de trekkracht van de supermarkt(en).



Figuur 3: Segmentering supermarkten

- Voorwaarde is dat supermarkten in de centra liggen om combinatiebezoek te bevorderen. Tegelijkertijd zien we dat, juist door specifieke pand- en locatie-eigenschappen, supermarkten soms lastig of niet inpasbaar zijn in diezelfde centra.

4.2 Betekenis Trends voor Kudelstaart

- Kudelstaart-Centrum is een typisch lokaal boodschappen centrum voor inwoners van de eigen kern. Het centrum heeft veel perspectief als 'supermarktcentrum plus', met een stevige toekomstbestendige supermarkt, (vers)-speciaalzaken en niet-dagelijkse winkels die in het verlengde liggen van de boodschappenfunctie. Voor recreatief winkelaanbod is er geen perspectief, maar dit is in de huidige situatie ook niet aanwezig. Het bestaande aanbod is een uitstekend uitgangspunt voor een vitaal en toekomstbestendig centrum.
- In de huidige situatie is er slechts één supermarkt gevestigd is in Kudelstaart. De komst van een tweede supermarkt betekent een aanzienlijke impuls voor de consumentenverzorging in Kudelstaart. Te meer aangezien het een discountsupermarkt betreft. Daarmee krijgen inwoners van Kudelstaart de beschikking over complementair supermarktaanbod.

5 Huidige situatie

5.1 Aanbodanalyse

Dagelijks winkelaanbod redelijk bescheiden

Het dagelijks winkelaanbod in Kudelstaart is redelijk bescheiden. In totaal zijn er zeven winkels met een totale omvang van ruim 2.700 m² wvo. Het dagelijks winkelaanbod bevindt zich hoofdzakelijk in het centrum van Kudelstaart[2].

- Dit betekent 300 m² wvo per 1.000 inwoners. Ten opzichte van het landelijke gemiddelde van 370 m² wvo per 1.000 inwoners is het dagelijks aanbod in Kudelstaart relatief beperkt.
- Binnen het dagelijks winkelaanbod is één grote service supermarkt (Albert Heijn) met moderne en toekomstbestendige omvang van circa 2.300 m² wvo. Albert Heijn is recentelijk uitgebreid en gemoderniseerd. Per 1.000 inwoners is ook het supermarkt aanbod echter beperkt, namelijk 247 m² wvo per 1.000 inwoners. Dit is een stuk lager dan het landelijk cijfer, namelijk 270 m² wvo per 1.000 inwoners.
- Het overige dagelijks aanbod betreft vier reguliere (vers)speciaalzaken, namelijk een bakker, een slager, een slijter en een kaasboer. Ook is er een drogist. Aanvullend is er wekelijks een visboer aanwezig (standplaats).
- Buiten het centrum is één andere dagelijkse winkel gevestigd. Dit betreft een visboer Rekelhof aan de Herenweg.

Aanbod geclusterd in sterk lokaal centrum

Het centrum van Kudelstaart is een typisch centrum dat primair een functie heeft voor dagelijkse boodschappen voor inwoners van de eigen kern. Het huidige winkelaanbod past uitstekend bij deze functie. Naast dagelijks winkelaanbod betreft dit frequent bezochte niet-dagelijkse winkels die in het verlengde liggen van de boodschappenfunctie.

Tabel 1: Dagelijks winkelaanbod Kudelstaart

Branche	VKP	WVO	WVO/1.000 inwoners	WVO/1.000 inwoners NL
Supermarkten	1	2.300	247	270
(Vers)speciaalzaken	5	205	22	51
Drogisterij	1	212	23	35
Totaal	**7**	**2.717**	**300**	

- De basis wordt gevormd door het dagelijks aanbod met een stevige Albert Heijn als grote trekker. Albert Heijn is recent uitgebreid en gemoderniseerd en heeft een omvang van circa 2.300 m² wvo. Met deze moderne en toekomstbestendige maat heeft Albert Heijn haar positie in het centrum van Kudelstaart duurzaam gewaarborgd. Bovendien is het een stevige impuls voor de vitaliteit en toekomstbestendigheid van het centrum als geheel.
- Het overig dagelijks aanbod is bescheiden, maar tegelijkertijd passend bij de functie en schaal van het centrum. Dit betekent dat inwoners voor reguliere boodschappen uitstekend terecht kunnen in het centrum.
- Verder zijn er vier niet-dagelijkse winkels, allemaal winkel die worden bezocht in het verlengde van de boodschappen functie. Het betreft een winkel voor huishoudelijke artikelen, een optiekzaak, een bloemenzaak en een dierenwinkel.
- Tevens zijn er twee horecavoorzieningen, namelijk een cafetaria en een pizzeria. Dit is primair afhaalhoreca met een wijk-/ kerngericht functie en is daarmee uitermate passend in het centrum van Kudelstaart.
- Het dienstenaanbod bestaat uit een kapper en een bank (met baliefunctie). Een kapper past uitstekend binnen een lokaal verzorgend centrum. De aanwezigheid van een bank met baliefunctie is een meerwaarde voor het centrum. Landelijk is een terugtrekkende beweging te constateren van baliefuncties in kleinere centra.

Geen leegstand in Kudelstaart

In Kudelstaart staan momenteel geen panden leeg. Het ontbreken van leegstand is een indicatie van een goed functioneren van het huidige winkel- en voorzieningenaanbod.

Conclusie huidige situatie

- Kudelstaart beschikt over een relatief grote en toekomstbestendige servicesupermarkt en regulier (vers)speciaal- en drogisterijaanbod. Desondanks is zowel het dagelijks aanbod, als ook het supermarktaanbod redelijk bescheiden.
- Het dagelijks winkelaanbod is overwegend geclusterd in het centrum van Kudelstaart dat nadrukkelijk een boodschappenfunctie heeft voor de eigen inwoners.
- De aanwezigheid van een grote en toekomstbestendige supermarkt is bepalend voor het functioneren van het centrum en draagt in hoge mate bij aan de vitaliteit en toekomstbestendigheid hiervan.
- Het ontbreken van leegstand is een goede indicatie dat het centrum van Kudelstaart in de huidige vorm en samenstelling uitstekend functioneert.

[2] Locatus winkelgebiedenverkenner, veldwerkdatum juli 2021, checkdatum oktober 2021

- Het beperkte dagelijkse winkelaanbod, in combinatie met het ontbreken van leegstand én de distributieve uitbreidingsruimte (zie verderop) is bovendien een uitstekende uitgangspositie voor het toevoegen een tweede supermarkt.

5.2 Plannen en plancapaciteit

Plannen en initiatieven
Op basis van artikelen en actuele bekendmakingen blijkt dat er in Kudelstaart geen relevant ontwikkelingen zijn ten aanzien van detailhandel. Wel zijn er in Kudelstaart relevante ontwikkelingen die betrekking hebben op woningbouw.

Woningbouwplannen
In Kudelstaart spelen twee grootschalige planinitiatieven ten aanzien van woningbouw, namelijk Hoofdweg-Zuid en Westeinderhage.

Tabel 2: Woningbouwinitiatieven Kudelstaart

Locatie	Aantal woningen	Planstatus
Hoofdweg-Zuid	320	Zacht
Westeinderhage	270	Zacht

In totaal worden er 590 woningen toegevoegd. Het toevoegen van extra woningen heeft een positieve impact voor het economisch draagvlak voor detailhandel. De locatie Hoofdweg-Zuid (320 woningen) bevindt zich bovendien nabij de beoogde locatie van de tweede supermarkt.

6 Behoefte

6.1 Uitgangspunten

Distributieplanologisch onderzoek

- Tabel 3 toont de uitgangspunten en bijbehorende bronnen die zijn gebruikt voor distributieplanologische berekeningen.
- De berekening is opgesteld voor de sector dagelijkse artikelen en voor de huidige situatie (2021) en de toekomstige verwachte situatie (2031). Deze 10 jaarstermijn is gebruikelijk en conform de Handreiking voor de Ladder voor duurzame verstedelijking.
- De berekening geeft enerzijds inzicht in het economisch functioneren van het bestaande aanbod in de huidige en toekomstige situatie. Dit uit zich in de totale omzet en de gemiddelde vloerproductiviteit. Anderzijds geeft de berekening inzicht in de distributieve uitbreidingsruimte door het economisch functioneren af te zetten tegen een 'norm voor goed functioneren'.
- De 'norm voor goed functioneren' wisselt sterk per verzorgingsgebied. In perifere delen van Nederland evenals kleiner landelijk kernen blijkt uit onderzoek dat aanbod op een lager niveau nog steeds goed kan functioneren, met name als gevolg van lagere huurlasten. Ook zijn er grote verschillen binnen de detailhandel en tussen formules.
- Aangezien de berekeningen slechts een indicatie geven van de situatie in hoeverre het aanbod goed, gemiddeld of slecht functioneert en in hoeverre sprake is van kwantitatieve behoefte, dienen de uitkomsten ook genuanceerd geïnterpreteerd te worden.

Tabel 3: Uitgangspunten DPO-benadering

Variabele	Waarde	Bron
Inwonertal	2021: 9.300 inwoners. 2031: 10.500 inwoners.	CBS StatLine, Kerncijfers wijken en buurten 2020
Bestedingen per hoofd (€)	Landelijk bedraagt de gemiddelde besteding per hoofd van de bevolking over 2019 (meest actueel) voor dagelijkse artikelen € 2.587,- (excl. BTW). Dit cijfer wordt gewoonlijk naar de lokale situatie gecorrigeerd als het inkomensniveau in het verzorgingsgebied afwijkt van het landelijke gemiddelde. Het gemiddeld inkomen per inwoner in de gemeente Aalsmeer, waar Kudelstaart onder valt, ligt 12% hoger dan het landelijk gemiddelde. Daarom is een correctie op het landelijke bestedingscijfer toegepast en zodoende komt de besteding uit op € 2.710-[3]	Retailinsiders (2020), Omzetkengetallennotitie 2020 CBS StatLine, Gemiddeld inkomen per inwoner, 2019 (meest actueel)
Koopkrachtbinding	75% (huidig), 85% (toekomst). Voor het bepalen van de koopkrachtbinding is een inschatting gemaakt.	KSO, Randstad 2018, meest actueel
Koopkrachttoevloeiing als aandeel van de omzet	15% (huidig), 20% (toekomst)	KSO, Randstad 2018, meest actueel
Huidig winkelvloeroppervlak	2.787 m² wvo	Locatus, 2021
Landelijk gemiddelde vloerproductiviteit (€ per m² wvo).	€ 7.577,- per m² wvo (5 jaars gemiddelde).	Retailinsiders (2021)

Toelichting gehanteerde koopstromen

- Het KSO Randstad 2018 biedt geen gegevens op het niveau van Kudelstaart. Voor de binding en toevloeiing is daarom een zorgvuldig inschatting gemaakt op basis van kennis en ervaring ten aanzien van koopstromen en het functioneren van de dagelijkse sector.
- Voor huidige situatie wordt rekening gehouden met een binding van circa 75%. Met andere woorden, circa 75% van de inwoners van Kudelstaart is voor dagelijkse aankopen georiënteerd op de eigen kern. Inwoners beschikken over bescheiden dagelijks winkelaanbod met een stevige full service supermarkt. Voor discountaanbod, andere formules en meer specialistisch versaanbod kunnen inwoners in de huidige situatie echter niet terecht in Kudelstaart.
- De huidige toevloeiing bedraagt naar verwachting hooguit 15%. Met andere woorden, circa 15% van de bestedingen die terecht komen bij dagelijkse winkels in Kudelstaart is afkomstig van buiten Kudelstaart. Albert Heijn is de grootste supermarkt in de omgeving en daarmee ook een aantrekkelijke aankooplocatie voor inwoners uit omliggende kernen zoals Nieuwveen, Langeraar, Leimuiden, De Kwakel en Zevenhoven.
- In de toekomstige situatie, uitgaande van een tweede moderne supermarkt, zal de binding aanzienlijk toene-

[3] Uitgaande van een prijselasticiteit van 0,4

men. Te meer aangezien sprake is van een discountsupermarkt. Voor discount boodschappen zijn inwoners van Kudelstaart niet langer aangewezen op omliggende kernen. Naar verwachting is een binding van circa 85% haalbaar. Daarbij speelt ook mee dat consumenten voor het doen van boodschappen in toenemende mate lokaal georiënteerd zijn.
- De toevoeging van een tweede supermarkt maakt Kudelstaart tevens aantrekkelijker voor inwoners van omliggende kernen. Te meer aangezien de beoogde supermarkt en discountformule betreft. Een toevloeiing van circa 20% wordt reëel geacht.

6.2 Economisch functioneren

Huidige functioneren

- Het dagelijks aanbod in Kudelstaart functioneert momenteel op een vloerproductiviteit van circa € 8.000 per m² wvo. Dit ligt 6% boven het landelijke vijfjaarsgemiddelde. Dit is een duidelijke indicatie dat het dagelijks winkelaanbod momenteel in staat is om gezond te kunnen functioneren. Het huidige functioneren resulteert in een uitbreidingsruimte van circa 148 m².

Toekomstig functioneren

- Richting 2031 wordt rekening gehouden met een toename van de bevolking tot circa 10.500 inwoners. Deze hangt voor een groot deel samen met de woningbouw nabij de beoogde planlocatie voor de nieuwe supermarkt. Door deze toename in de bevolking neemt ook het bestedingspotentieel toe. Hierdoor ontstaat indicatief een distributieve uitbreidingsruimte van ruim 1.200 m² wvo. Dit betekent dat er ook in de toekomst in kwantitatieve zin ruimte is voor uitbreiding van het aanbod.
- Dit biedt mogelijkheden voor de realisatie van een tweede supermarkt van circa 1.400 m² wvo.

Tabel 4: Economisch functioneren dagelijks verzorgingsgebied

	2021	2030
Inwonertal	9.300	10.500
Winkelomzet per hoofd (€)	2.710	2.710
Bestedingspotentieel (mln. €)	25,2	28,5
Koopkrachtbinding (%)	75%	85%
Totaal gebonden bestedingen (in mln. €)	18,9	24,2
Koopkrachttoevloeiing (%)	15%	20%
Omzet door toevloeiing (in mln. €)	3,3	6,0
Totale bestedingen (in mln. €)	**22,2**	**30,2**
WVO totaal (m² wvo)	2.787	2.787
Omzet per m² wvo	8.000	10.850
Vergelijkbaar landelijk vijfjaarsgemiddelde (€)	7.577	7.577
Verschil omzet met landelijk gemiddelde	6%	43%
Distributieve uitbreidingsruimte (m² wvo) afgerond	**148**	**1.203**

- Het toekomstige functioneren komt in dat geval iets beneden het huidige vijfjaarsgemiddelde te liggen. Dit is in de context van Kudelstaart echter aanvaardbaar. In kleinere kernen zoals Kudelstaart kunnen dagelijkse winkels namelijk uitstekend beneden het landelijk gemiddelde functioneren, onder meer als gevolg van lagere exploitatielasten.

Modelmatige berekening zijn gebaseerd op meerdere aannames. Het gaat immers om toekomstige ontwikkelingen en op voorhand kunnen die nooit exact voorspeld worden. De uitkomsten moeten als indicatie worden gezien. Bij winkelontwikkelingen wordt steeds meer waarde gehecht aan kwalitatieve aspecten. In de ruimtelijke ordening dient op basis van ruimtelijk relevante argumenten beoordeeld te worden of het consumentenbelang op de langere termijn wordt gediend (geen duurzame ontwrichting); het gaat niet om een verslechterde concurrentiepositie voor individuele bedrijven. Bovendien gaat het om de aanvaardbaarheid van eventuele leegstandseffecten, niet om de aanvaardbaarheid van omzeteffecten. Inzicht in het omzeteffect is echter noodzakelijk om inzicht te krijgen in de kans op leegstand.

6.3 Effecten

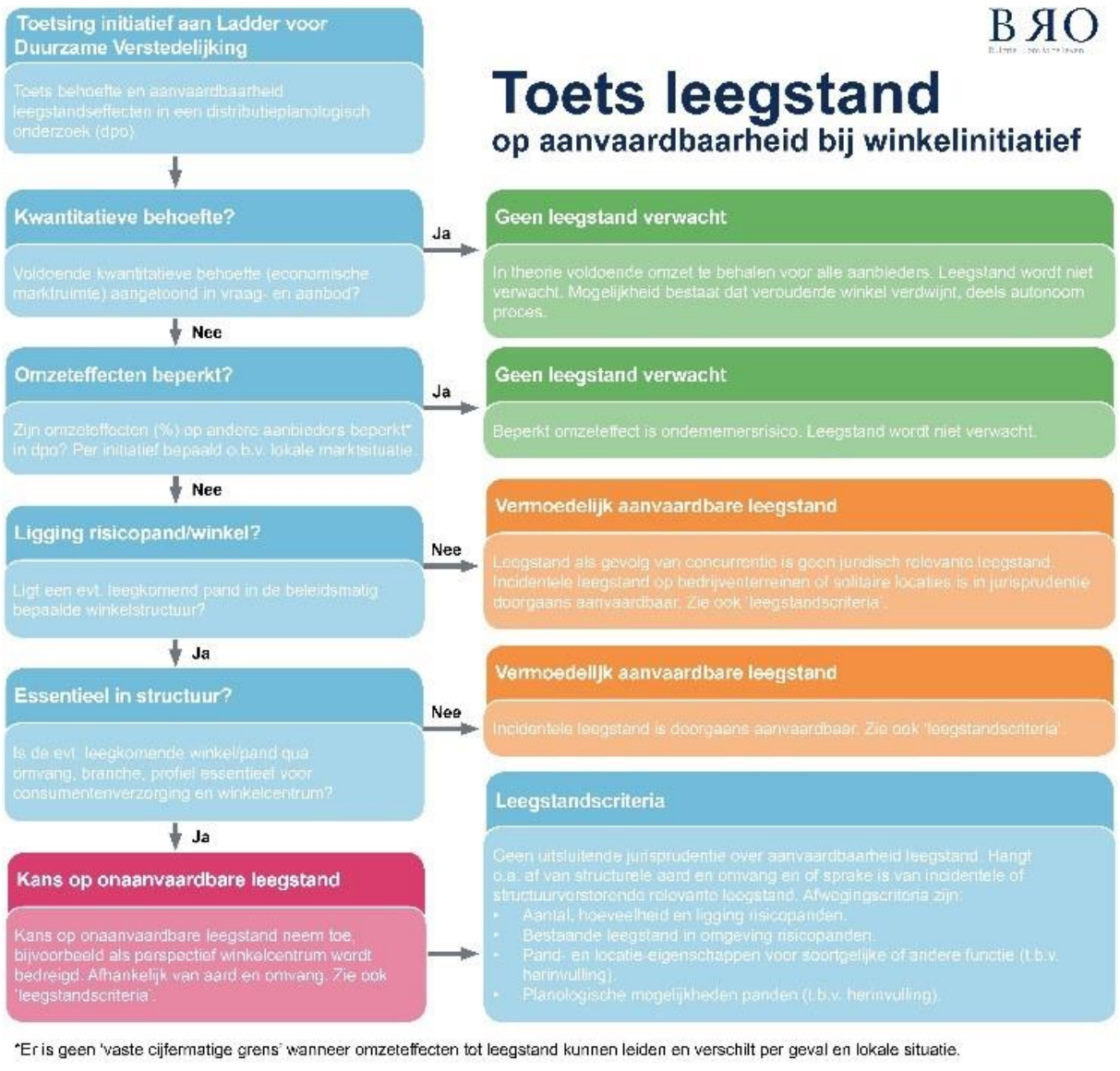
Omzet- en leegstandseffecten

- Figuur 5 (p.17) geeft op basis van jurisprudentie het afwegingskader weer ten aanzien van de aanvaardbaarheid van effecten op leegstand bij initiatieven.
- Indien een tweede supermarkt van circa 1.400 m² wvo wordt toegevoegd betekent dit dat gemiddelde omzet binnen de dagelijkse sector in Kudelstaart daalt naar 7.225 per m² wvo.

- De gemiddelde vloerproductiviteit komt hiermee 5% onder het huidige vijfjaarsgemiddelde te liggen. Dit verschil is zeer beperkt en moet worden beschouwd als ondernemersrisico. Bovendien wordt nogmaals benadrukt dat dagelijkse winkels in kernen als Kudelstaart in staat zijn om beperkt beneden het landelijk gemiddelde kunnen functioneren. Kortom, er is ruim voldoende marktruimte.
- Het omzeteffect van de nieuwe supermarkt zal waarschijnlijk het grootst zijn op de bestaande Albert Heijn in Kudelstaart. De beoogde supermarkt is echter een discounter die sterk complementair is aan Albert Heijn. Albert Heijn is bovendien een stuk groter qua omvang dan de beoogde tweede supermarkt. Het is zelfs de grootste supermarkt in de Aalsmeer en omgeving. Albert Heijn is daarmee een van de meest aantrekkelijke supermarkten voor dagelijkse boodschappen en heeft ruim voldoende eigen trekkracht.
- Doordat het omzeteffect naar verwachting redelijk beperkt is, wordt geen leegstand verwacht als gevolg van de realisatie van een tweede supermarkt.

Kwalitatieve behoefte tweede supermarkt

- Een tweede moderne supermarkt geeft tevens nadrukkelijk invulling aan een kwalitatieve behoefte. Het dagelijkse winkelaanbod en ook specifiek het supermarkt aanbod in Kudelstaart is redelijk beperkt. Een tweede moderne supermarkt is daarom een wenselijke ontwikkeling ten behoeve van de consumentenverzorging. Te meer aangezien de beoogde supermarkt een discount formule betreft.
- Inwoners krijgen toegang tot een moderne en goed bereikbare discountsupermarkt met ruime parkeermogelijkheden. Dit vergroot de keuzemogelijkheden, speelt in op de eerste levensbehoefte dicht bij huis (binnen aanvaardbare afstand), gemak en efficiëntie. Dit is een belangrijke pijler voor de leefbaarheid.



Figuur 5: Afwegingsschema aanvaardbaarheid leegstand

- Twee supermarkten met een moderne omvang en in aanvullende segmenten passen bovendien uitstekend in een kern met circa 10.000 inwoners.

Effecten voor het centrum beperkt en aanvaardbaar
Bovenstaand is aangetoond dat er nadrukkelijk behoefte is aan een tweede supermarkt, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin.

De impact op het centrum van Kudelstaart is naar verwachting beperkt en zelfs positief voor (vers)speciaalzaken.

- Supermarkten concurreren vooral met andere supermarkten. De nieuwe supermarkt betreft een discounter en is daarmee complementair aan de service supermarkt in het centrum. Complementaire supermarkten zijn bovendien positief voor de consumentverzorging in Kudelstaart en omgeving.
- In de huidige situatie zijn inwoners van Kudelstaart voor discountaankopen georiënteerd op omliggende kernen, waaronder Aalsmeer en Uithoorn. In de toekomstige situatie kunnen ze ook terecht in Kudelstaart. De nieuwe supermarkt resulteert in een hogere koopkrachtbinding en genereert deels de eigen bestedingen en omzet.
- De centrumsupermarkt (ca. 2.300 m²) is beduidend groter dan de nieuwe supermarkt (ca. 1.400 m²) en dit benadrukt de belangrijke positie van het centrum.
- De grootste publiekstrekker blijft behouden voor het centrum, waardoor de andere voorzieningen in het centrum blijven profiteren.
- Bovendien kan het centrum juist profiteren van de aanwezigheid van een discounter in Kudelstaart. Inwoners die in de huidige situatie een discounter bezoeken in een omliggende kern, zullen hier ook deels (vers)speciaalaankopen doen (combinatiebezoek). In de toekomstige situatie, met een discounter in Kudelstaart, is het aannemelijk dat consumenten voor (vers)speciaalzaken eerder georiënteerd zullen zijn op het centrum van Kudelstaart.

Bijlage 1

Begrippenlijst

Begrippenlijst

BVO/WVO

- *Bruto vloeroppervlak:* Het bruto vloeroppervlak is de oppervlakte van een ruimte of groep van ruimten, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Meten vindt plaats op basis van NEN 2580.
- *Winkelverkoop vloeroppervlak:* alleen de voor het publiek toegankelijke ruimten (dus exclusief magazijn, kantoor, etalage, etc.).

Detailhandel (als activiteit)
Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ten verkoop, verkopen en/of leveren van goederen aan de uiteindelijke gebruiker of verbruiker.

Dagelijkse sector
Voedings- en genotmiddelen (vgm) en artikelen op het gebied van persoonlijke verzorging. In de praktijk gaat het hierbij om supermarktaanbod, aanbod in vgm-speciaalzaken, drogisterij- en parfumeriezaken.

Niet-dagelijkse sector
Winkels die artikelen verkopen met een doorgaans lagere koopfrequentie dan dagelijkse artikelen. In de praktijk gaat hierbij om winkels in huishoudelijke artikelen, kleding, mode, schoenen, sport, rijwielen, bruin- en witgoed, rijwielen, doe-het-zelf, wonen, tuinartikelen en dierenartikelen.

Bestedingspotentieel
Totaal aan toonbankbestedingen in winkels die door de inwoners van een bepaald gebied gedaan kunnen worden. Gebaseerd op inwoneraantal en gemiddelde (landelijke) netto omzet per hoofd van de bevolking.

Hoofddetailhandelsstructuur
De concentratiegebieden c.q. (winkel)centra waar beleidsmatig op wordt ingezet.

Koopkrachtbinding
Mate waarin inwoners van een bepaald gebied hun bestedingen verrichten bij winkels die in dat gebied gevestigd zijn.

Koopkrachtafvloeiing
Mate waarin inwoners van een bepaald gebied hun detailhandelsbestedingen plaatsen bij gevestigde winkels buiten dat gebied.

Koopkrachttoevloeiing
Mate waarin inwoners van buiten een bepaald gebied detailhandelsbestedingen plaatsen bij winkels die in dat gebied gevestigd zijn (aandeel omzet van buiten).

Koopstroomgegevens
Onderzoeksresultaten uit koopstromenonderzoek. In de basis wordt hiermee de koopkrachtbinding, -afvloeiing en –toevloeiing bedoeld. Ook kunnen kwalitatieve aspecten worden bedoeld, zoals koopmotieven, beoordelingen en persoonskenmerken.

Leegstand (op basis van Locatus)
Locatus registreert een pand als leegstand indien het redelijkerwijs de verwachting is dat in het (leegstaande) pand een verkooppunt in de detailhandel, horeca of consumentgerichte dienstverlening zal terugkomen. Het betreft dus leegstand van verkooppunten en niet leegstand van uitsluitend winkels.

Plancapaciteit (hard)
In principe wordt met plancapaciteit de harde plan-capaciteit bedoeld, tenzij expliciet anders vermeld. Harde plancapaciteit zijn de directe vestigingsmogelijkheden voor detailhandel die zijn vastgelegd in een juridisch bindend planologisch kader, zoals vastgestelde bestemmingsplannen, uitwerkingsplannen, gebieden zonder bestemmingsplan (witte vlekken) en verleende (kruimel) omgevingsvergunningen.

Vloerproductiviteit
Gemiddelde omzet in gevestigde winkels per m² winkelvloeroppervlak (wvo).

Bijlage 2

Beleidskader

Beleidskader

Provinciaal beleid

Omgevingsvisie NH2050 (2018)
De provinciale omgevingsvisie geeft op grote lijnen een visie, onder meer ten aanzien van detailhandel:

- De provincie ziet door de ontwikkeling van online winkel een toenemende leegstandsopgave en noodzaak tot transformatie. Om dit mogelijk te maken en winkelcentra krachtig en onderscheidend te maken is regionale afstemming en selectiviteit noodzakelijk.
- Leegstand wordt hierin gezien als een belangrijk negatief aspect voor de ruimtelijke kwaliteit, vitaliteit en leefbaarheid van het landelijk gebied.
- De provincie Noord-Holland neemt bij het maken van regionale afspraken de bemiddelende rol.

Omgevingsverordening NH2020 (2020)
De provinciale omgevingsverordening biedt in grote lijnen het kader voor detailhandelsontwikkelingen.

- In de Omgevingsverordening wordt echter alleen gesproken over detailhandel op bedrijventerreinen en kantoorlocaties.
- Verder staat beschreven dat de regionale adviescommissie detailhandel advies geeft over aangelegenheden betreffende detailhandel die spelen in de verschillende regio's.

Detailhandelsbeleid 2015-2020 (2016)
Het provinciale detailhandelsbeleid schetst op grote lijnen de ambities en opgaven ten aanzien van detailhandel. Detailhandel heeft voor provincie Noord-Holland een grote maatschappelijke en economische waarde. Mede hierom streeft de provincie naar een vitale en aantrekkelijke detailhandelsstructuur die aansluit op de behoeftes van bewoners en bezoekers. Hier liggen een aantal beleidsdoelen aan ten grondslag waaronder:

- Prioriteit geven aan hoofdwinkelgebieden. Nieuwe ontwikkelingen vinden bij voorkeur plaats in hoofdwinkelgebieden.
- Voorkomen van extra leegstand. Nieuwe ontwikkelingen mogen niet leiden tot structurele leegstand elders en er moet voorkomen worden dat er nieuwe winkels komen zonder dat daar markruimte voor is.
- Een vitale, dynamische en concurrerende detailhandelsstructuur, ruimte geven aan kwaliteit. Het aanbod moet passen bij de (veranderende) behoeftes van de bewoners en bezoekers.
- Primaire detailhandel dient bereikbaar te zijn binnen een aanvaardbare afstand. Voor nieuwe ontwikkelingen moet op regionaal schaalniveau gekeken worden naar de belangen van kleine kernen.

De provincie wil tevens ruimte bieden aan de verdere ontwikkeling van de detailhandel door nieuwe impulsen mogelijk te maken. Dit met als doel om verpaupering te voorkomen en snel in te kunnen spelen op de veranderende wensen en gedrag van consumenten.

Regionaal beleid

Regionale detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden (2021)
In de Regionale detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden (2021) geeft de regio haar visie ten aanzien van detailhandel.

- Het is van belang om in te zetten op vitale hoofdcentra om het image van een stad of dorp te versterken.
- Winkels dienen op kansrijke locaties gebundeld te worden om zo te voorzien in duurzaam ruimtegebruik.

Daarnaast staat in de regionale detailhandelsvisie het volgende beschreven:

- In de kernen zijn geen nieuwe solitaire detailhandelsbedrijven mogelijk, tenzij expliciet wordt gemotiveerd dat dit niet leidt tot ruimtelijk relevante leegstand van bestaande winkelgebieden.
- Nieuwe winkelontwikkelingen in het landelijk gebied zijn niet mogelijk, tenzij het kleinschalige vormen van detailhandel betreft. Hiervoor moet gemotiveerd worden dat dit niet leidt tot ruimtelijk relevante leegstand van bestaande winkelgebieden.

Gemeentelijk beleid

Detailhandelsnota Aalsmeer (2017)
In de gemeentelijke detailhandelsnota schetst de gemeente Aalsmeer de ambitie en opgaven ten aanzien van detailhandel.

- Het verspreide reguliere winkelaanbod dient te worden afgebouwd.
- Vergelijkbare kernen hebben ten minste twee supermarkten. De achterliggende gedachte is dat consumenten graag keuze hebben uit meerdere supermarkten voor het doen van de dagelijkse boodschappen.
- De voorkeur voor het vestigen van een tweede supermarkt gaat uit naar een discount supermarkt. De gemeente geeft aan hier echter geen instrumenten voor te hebben om op te sturen.

Hoofdvestiging Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400

Vestiging Amsterdam
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99

Vestiging Venlo
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01

www.bro.nl | info@bro.nl

Kudelstaart 14 november 2021.

Reactie aan raadscommissie Ruimte en Economie (R&E) in verband met de startnotie Hoofdweg Zuid en de agenda van 16 november aanstaande.

Geachte Commissie.

Naar aanleiding van de samengevoegde Nota van Beantwoording en de bijgevoegde bijlagen van onderzoeken heb ik, in eerste instantie, een aantal schriftelijke antwoorden c.q. opmerkingen. In verband met de ontwikkelingen rondom Corona wil ik op dit moment geen gebruik maken om in te spreken.

Wijzigingen.

1. de wijziging W2 leidt onder andere tot een andere verkeersintensiteit dan eerder onderzocht door Goudappel;
2. door de wijziging W4 wordt onder andere de parkeermogelijkheid minder;
3. Het antwoord bij wijziging W5 zou ik graag nader bestuderen/onderzoeken om de commissie te beantwoorden.

Thema's.

4. T1 zie antwoord bij 3;
5. de omschrijving in T6 is niet meer van toepassing na wijziging W2;
6. De omschrijving in T5 en T8 geven geen uitsluitsel over de verkeersveiligheid binnen de nieuwe wijk.

Nota van Beantwoording.

Hierbij alvast een aantal antwoorden/opmerkingen met betrekking tot de nota. Een volledige beantwoording ontbreekt gezien de korte tijd tussen verkrijgen nota met bijlagen en de commissievergadering R&E. In de nota krijg ik mijns inziens op tenminste 9 punten geen of een onvolledig antwoord.

7. de antwoorden in 3d en 3e zijn tegenstrijdig met 3f;
8. mijns inziens is de omschrijving in 3f niet valide;
9. Op veel punten in de nota wordt als antwoord de omschrijving onder 3f gehanteerd. Alleen al in onderdeel 14 in de nota is gezien antwoord 3f op ten minste 5 beantwoorde punten in 14 niet valide.

Voor een volledige beantwoording/toelichting op de startnotitie, de nota van beantwoording met de bijlagen en samenhang met al staande beleid, notities en visies van de provincie en de gemeente verzoek ik u om de behandeling van de startnotitie uit te stellen om zo goed mogelijk te kunnen participeren binnen dit project. lk denk dat er met participatie en gezamenlijk overleg een mooi plan valt te realiseren.

Met vriendelijke groeten,

H.H. van Dijk

Gemeente Aalsmeer
Gemeenteraad Aalsmeer
Postbus 253
1430 AG Aalsmeer

Kudelstaart, 11 november 2021

Betreft: participatie- en communicatieproces ontwikkeling Hoofdweg-Zuid te Kudelstaart

Geachte raadsleden van de gemeente Aalsmeer,

Namens een groep bewoners en ondernemers in Kudelstaart doe ik u deze brandbrief toekomen waarin wij aandacht vragen voor het participatie- en communicatieproces van de planvorming Hoofdweg-Zuid te Kudelstaart.

Het plan voor Hoofdweg-Zuid betreft de ontwikkeling van 300 woningen én een supermarkt. Een ontwikkeling die gevolgen heeft voor de bewoners en ondernemers van Kudelstaart. Daarom vinden wij het belangrijk om in gesprek te gaan over deze ontwikkeling met de gemeente en initiatiefnemer. Zodat wij onze zorgen kunnen delen en uiteindelijk komen tot een gedragen plan waar wij als bewoners en ondernemers achter staan.

In juni 2021 zijn wij als bewoners en ondernemers van Kudelstaart voor het eerst geïnformeerd over deze ontwikkeling. Afgelopen week hebben wij pas kennis kunnen nemen van de definitieve plannen voor Hoofdweg-Zuid. Aankomende dinsdag 16 november worden hier al besluiten over genomen tijdens de raadscommissie. Het participatie- en communicatieproces met bewoners en ondernemers van Kudelstaart is niet goed en volledig doorlopen, met onvoldoende tijd om volledig geïnformeerd en betrokken te zijn bij de planvorming.

Dit lichten wij graag aan u toe:

- In juni 2021 is een eerste participatiebijeenkomst georganiseerd waar het initiatief is toegelicht. Het plan omvatte: 300 woningen en mogelijk een supermarkt. Tijdens deze bijeenkomst zijn slechts een deel van de gestelde vragen beantwoord.
- Direct na de participatiebijeenkomst startte de ter inzage legging van het ontwerp startnotitie, waarop wij hebben gereageerd middels zienswijzen. De nota van beantwoording hebben wij op 4 november 2021 per mail ontvangen.
- Om meer informatie te verkrijgen over de ontwikkeling hebben wij in augustus 2021 een WOB-verzoek ingediend. De beantwoording van het WOB-verzoek hebben wij mét vertraging op 6 november 2021 ontvangen.
- Tot onze verbazing kregen wij op 3 november 2021 via de media te horen dat het plan al in een definitieve vorm wordt besproken in de raadscommissie voor besluitvorming.

Kortom, wij hebben onvoldoende tijd om gedegen kennis te nemen van de plannen en hierover in gesprek te gaan. Wij maken ons zorgen over punten zoals de verkeersafwikkeling, veiligheid en de impact die de ontwikkeling zal hebben op ons lokale winkelcentrum. Graag willen wij eerst volledig betrokken worden in het proces en in gesprek kunnen gaan, voordat er onomkeerbare besluiten worden genomen door de gemeenteraad. Zo hebben verschillende partijen in uw raad eerder dit jaar middels een motie aandacht gevraagd voor de participatievisie in de gemeente.

Daarom willen wij u verzoeken om besluitvorming uit te stellen totdat o.a. bewoners en ondernemers volledig kennis hebben kunnen nemen van de plannen en uitgebreid hebben kunnen participeren in het proces. Daarbij wensen wij als bewoners en ondernemers als volwaardig partner mee te mogen participeren. Op die manier kunnen wij bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid en het vitaal houden van ons winkelcentrum van Kudelstaart.

Wij hopen dat we een beroep kunnen doen op u als leden van de Aalsmeerse raad om de besluitvorming uit te stellen, juist omdat één van de kernwaarden in het raadsprogramma ‘Samen bouwen aan vertrouwen’ is. Wij vertrouwen er dan ook op dat dit proces, samen met ons als bewoners en ondernemers, wordt opgepakt.

In afwachting van uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Pieter Eggermont, bewoner
Paul van Leeuwen, bewoner
Vincent van Lammeren, voorzitter winkeliersvereniging
Martijn van Berkel, winkelier

KUDELSTAART-2E SUPERMARKT REACTIE OP MEMO RHO

6 JANUARI 2022

KUDELSTAART-2E SUPERMARKT REACTIE OP MEMO RHO

6 JANUARI 2022

BUREAU STEDELIJKE PLANNING

Status:
Definitief concept

Datum:
6 januari 2022

Een product van:
Bureau Stedelijke Planning bv
Silodam 1E
1013 AL Amsterdam
020 - 625 42 67
www.stedplan.nl
amsterdam@stedplan.nl

Team Winkelen
Drs. Femke Wokke

Voor meer informatie: Drs. Femke Wokke, fewo@stedplan.nl

Dr. Aart Jan van Duren

In opdracht van:
Gemeente Aalsmeer

De in dit document verstrekte informatie mag uitsluitend worden gebruikt in het kader van de opdracht waarvoor deze is opgesteld. Elk ander gebruik behoeft de voorafgaande schriftelijke toestemming van Bureau Stedelijke Planning BV©.

Projectnummer: 20210369
Referentie: 20210369_Notitie tweede supermarkt Kudelstaart

1 REACTIE OP MEMO RHO INZAKE TWEEDE SUPERMARKT KUDELSTAART

De gemeente Aalsmeer heeft Bureau Stedelijke Planning gevraagd te reageren op een memo opgesteld door Rho Adviseurs in opdracht van de winkeliersvereniging Kudelstaart. In de memo reageert Rho op de verschillende onderzoeken die zijn gedaan rondom het vestigen van een tweede supermarkt in Kudelstaart. In voorliggende notitie reageren we op de opmerkingen uit de memo van Rho Adviseurs. De memo van Rho Adviseurs gaat in op de volgende rapportages/onderzoeken:

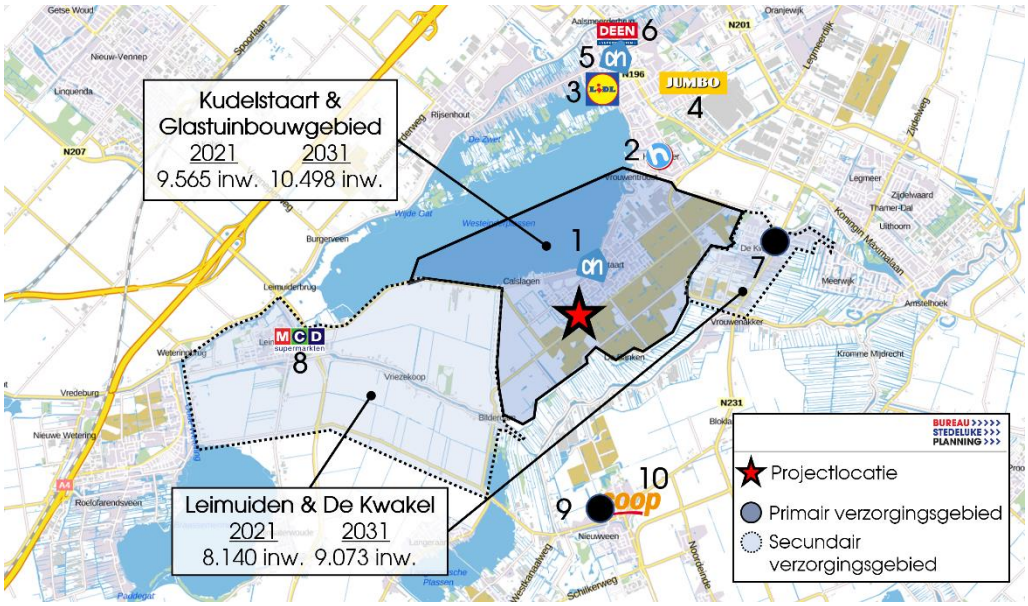
- Kudelstaart, DPO tweede supermarkt, BRO (2021)
- Ladderonderbouwing supermarkt Kudelstaart, BRO (2021)
- Effectanalyse tweede supermarkt Kudelstaart, Bureau Stedelijke Planning (2021)

In de voorliggende notitie gaat Bureau Stedelijke Planning nader in op de reactie van Rho van 8 december 2021. Hierbij worden de volgende punten aangehaald:

1. Kwantitatieve behoefte
2. Kwalitatieve behoefte
3. Effecten algemeen
4. Beleidskaders

KWANTITATIEVE BEHOEFTE

Rho Adviseurs: We moeten concluderen dat op basis van zowel de benchmark als het DPO er geen aanleiding is om het aantal supermarkten uit te breiden. De gemeente Aalsmeer in zijn algemeenheid en Kudelstaart in het bijzonder hebben te weinig inwoners voor een tweede supermarkt in Kudelstaart: er is geen kwantitatieve behoefte. Alle gepresenteerde uitbreidingsruimte is afkomstig uit omliggende kernen Leimuiden en De Kwakel, waarvan bekend is dat deze kernen zelf ook uit willen breiden in supermarkmeters.



FIGUUR 1 OVERZICHT SUPERMARKTAANBOD KUDELSTAART EN OMGEVING EN INWONERS VERZORGINGSGEBIED
Bron: PDOK achtergrondkaart; CBS Statline (2021); Primos (2021); Bewerking: Bureau Stedelijke Planning

- **Bevolkingsgroei.** Voor de kern Kudelstaart geldt dat de bevolking naar verwachting met circa 8% gaat toenemen[1]. In de gemeente Kaag en Braassem, waar Leimuiden deel van uitmaakt wordt tot 2030 een bevolkingsgroei van circa 5% verwacht. Daarnaast wordt verwacht dat de totale groei tot 2040 circa 12% is. Voor de gemeente Uithoorn is de bevolkingsgroei tot 2030 lager en ligt deze op circa 2%, deze groei zal toenemen naar circa 5% tot 2040.[2] Voor de berekening van de distributieve marktruimte zijn de percentages tot 2030 toegepast op de huidige inwoneraantallen van de kernen Leimuiden en De Kwakel. **De combinatie van bevolkingsgroei in deze kernen met het een beperkt aantal supermarktmeters zorgt voor distributieve uitbreidingsruimte.** Naast de groei in de kernen Leimuiden en De Kwakel, komt de distributie markruimte in absolute zin grotendeels voort vanuit het draagvlak van de nieuwe wijk aan de Hoofdweg Zuid in Kudelstaart zelf.
- **Zachte plannen concurrenten.** De uitbreidingsplannen voor beide supermarkten zijn nog niet vastgesteld. In De Kwakel wordt het gehele centrum aangepakt en ook de supermarkt uitgebreid,[3] het precieze metrage is echter nog niet kenbaar gemaakt. In Leimuiden was in 2019 sprake van de komst van een Aldi. Deze Aldi is tot op heden nog niet gerealiseerd. Ten tijden van deze berichten werd ook gesproken over een mogelijke uitbreiding van de MCD in het centrum van Leimuiden.[4] Deze uitbreiding heeft echter tot op heden niet plaats gevonden en zijn er ook geen recentere ontwikkelingen en plannen over bekend gemaakt. **Het feit dat precieze metrages van de ontwikkelingen ontbreken maakt dat deze**

[1] https://www.aalsmeer.nl/bestuur-organisatie/decentraleregeling/detailhandelsnota-aalsmeer
[2] https://primos.abfresearch.nl/jive?presel_code=bev_abs
[3] https://centrumdekwakel.wordpress.com/
[4] https://joepderksen.blogspot.com/2019/06/komst-aldi-bedreigt-slagkracht.html

plannen niet meegenomen zijn in de berekeningen van de beschikbare marktruimte.

- **Dichtheden. Een ander argument is dat uit de dichthedenanalyse blijkt dat er wel degelijk een uitbreidingsruimte is, gebaseerd op landelijke dichtheden, zowel in het primaire gebied als in het gehele verzorgingsgebied.** In vergelijkbare kernen blijkt de supermarktdichtheid gemiddeld gezien hoger dan het landelijk gemiddelde.

	HUIDIG (2021)	SITUATIE 2031
Primair onderzoeksgebied Kudelstaart	0,24	0,22
Secundair onderzoeksgebied	0,16	0,15
Totale onderzoeksgebied	0,20	0,18
Nederland	**0,27**	-
Benchmark gemiddelde	**0,28**	

TABEL 1 SUPERMARKTDICHTHEDEN ONDERZOEKSGEBIED, NEDERLAND EN BENCHMARK
Bron: Supermarktgids, 2021; Locatus, juni 2021; CBS Statline 2021

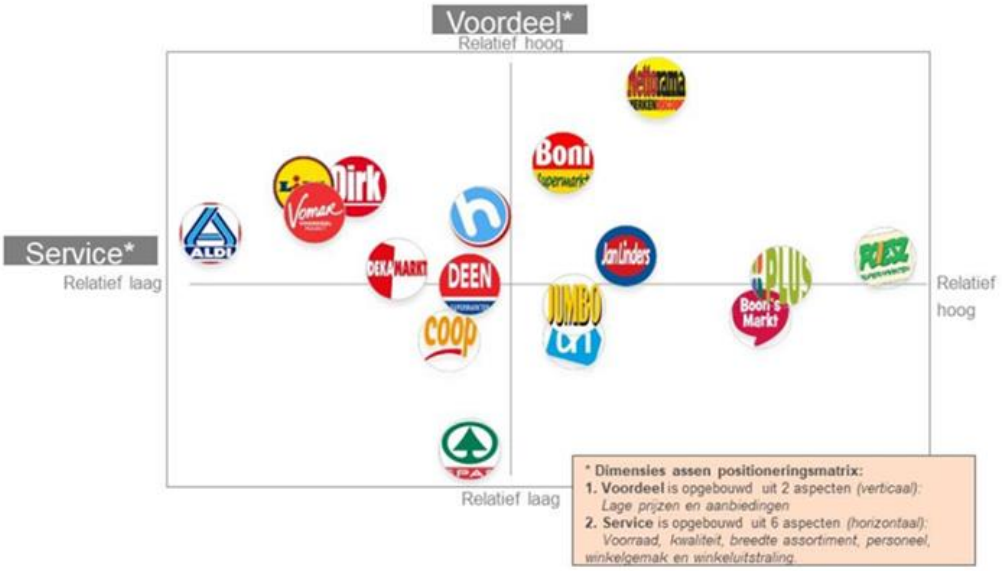
- **Stijging binding en toevloeiing.** Een uitbreiding van het supermarktaanbod in een verzorgingsgebied met een complementaire supermarkt zorgt doorgaans voor een toename in de koopkrachtbinding. Daarbij gaan we uit van een toename in de binding in de huidige situatie ten opzichte van het Koopstromenonderzoek 2018 door de recente uitbreiding van de Albert Heijn in Kudelstaart. De koopkrachttoevloeiing wordt verondersteld gelijk te blijven door het brede aanbod aan supermarkten buiten het verzorgingsgebied.

KWALITATIEVE BEHOEFTE

Rho Adviseurs: Binnen eigen gemeente en op een korte reisafstand van 10 minuten van Kudelstaart, bevindt zich aan het Molenpad 19 te Aalsmeer al een Vomar.

- **Passende formule.** In de effectenanalyse van BSP worden uitspraken over het segment waar de supermarkt in zou moeten passen om een goede aanvulling te zijn op het bestaande aanbod. Hierbij wordt opgemerkt dat een prijsbewuste- of discountsupermarkt een goede toevoeging zou zijn aan het bestaande aanbod in Kudelstaart, hierbij worden passende formules genoemd als Dirk, Vomar, Hoogvliet, Lidl, Aldi en Dekamarkt (zie ook figuur 2). **De onderbouwing voor een tweede supermarkt in Kudelstaart focust zich dus niet perse op het vestigen van een Vomar, maar wel op het vestigen van een supermarkt in het segment waar Vomar zich ook in bevindt.** De Vomar in Aalsmeer is een voormalige Deen, ten tijde van de onderzoeken van BRO en BSP was nog niet bekend dat Deen verkocht zou worden en dat Vomar deze winkel zou overnemen. Daarnaast heeft de vestiging van Vomar in

Aalsmeer geen gevolgen voor de toegevoegde waarde die een soortgelijke formule kan hebben in Kudelstaart.



FIGUUR 2 POSITIONERINGSMATRIX SUPERMARKTEN OP VOORDEEL EN SERVICE
Bron: GFK Supermarktrapport 2020

Rho Adviseurs: Er is een consumentenonderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat ondervraagde consumenten, naast AH Kudelstaart, ook naar supermarkten in de directe omgeving gaan (o.a. Lidl Aalsmeer en Aldi Uithoorn). De meerderheid is tevreden met de huidige supermarkt in Kudelstaart. De kwalitatieve behoefte leunt sterk op de uitkomst dat een deel van de inwoners aangeeft graag meer te kiezen te hebben in de eigen kern, bij voorkeur een prijsvriendelijke supermarkt (Lidl wordt vaak genoemd).
Dit is echter niet ruimtelijk relevant; het gaat niet om de nieuwe formule maar om de realisatie van een nieuwe winkelconcentratie in de kern Kudelstaart. Hiervoor wordt geen kwalitatieve behoefte aangetoond. Een locatieafweging vanuit de goede ruimtelijke ordening, zoals initieel wel is doorlopen door gemeente, ontbreekt.

- **Geen winkelconcentratie.** De stelling van Rho dat gepleit wordt voor een nieuwe winkelconcentratie is geen sprake. **In de onderzoeken naar een vestigingslocatie voor een tweede supermarkt in Kudelstaart is nooit gesproken over de realisatie van een nieuwe winkelconcentratie, het gaat in deze onderzoeken uitsluitend om het vestigen van een supermarkt, zonder aanvullend winkelaanbod.**
- **BRO locatieafweging.** In onderzoek dat eerder is uitgevoerd door BRO[5] zijn de verschillende mogelijkheden voor vestigingslocaties in Kudelstaart aan bod gekomen. Uit dit onderzoek bleek dat vestiging in het centrum van Kudelstaart de voorkeur heeft.

[5] Ruimtelijk-functionele mogelijkheden tweede supermarkt, BRO, 2017

- **Centrumlocatie niet mogelijk.** Door recente ontwikkelingen in het centrumgebied en het niet willen verhuizen van basisschool De Graankorrel is vestiging op de onderzochte locaties in het centrum niet langer mogelijk. Als een gevolg hiervan kwamen de planlocatie in de ontwikkeling aan de Hoofdweg-Zuid, aan de Schoutweg, als wel als de westelijke tennisvelden als optie voor vestiging van een tweede supermarkt naar voren. In de hernieuwde versie heeft BRO daarom een ruimtelijk-functionele onderbouwing geleverd voor de locatieafweging van de vestiging van een tweede supermarkt aan de Schoutweg in de nieuwbouw ontwikkeling aan de Hoofdweg-Zuid, zie onderstaand figuur.



		Vorm kavel	Ruimte t.b.v. parkeren	Complexiteit project	Verwervingskosten	Nabijheid centrum	Parkeren omgeving	Ligging t.o.v. woonbeb.	Zicht v.a. ontsluitingsweg	Combinatie alt. functies	Eerste globale oordeel
1.	Jongerencentrum	+	-	+	0	+	+	+	-	+	+
2.	Sporthal	+	+	-	-	0/+	+	+	+	+	+
3.	Basisschool de Graankorrel	+	0	-	-	+	+	+	+	+	+
4.	Kassen achter Hoofdweg	+	+	0	+	-	-	-	-	-	-
5.	Open gebied Bilderdammerweg	+	+	0	+	0	-	+	+	0	0
6.	Muziekvereniging e.a.	-	+	+	0	-	+	0	+	-	0
7.	Wim Kan Dreef (naast Target)	-	+	0	0	-	+	0	+	-	0
8.	Westelijk van tennisvelden	+	+	+	+	-	+	0	+	-	+
9.	Sieberg Minicars	-	-	+	-	-	-	-	+	+	-
10.	Dorpshuis 't Podium	0	-	-	0	0	0	+	0	+	0
11.	Autobedrijf De Hartog	-	-	+	-	0	0	+	0	-	-
12.	Zuidzijde Kudelstaart	+	-	-	?	-	-	0	+	-	-
13.	Planlocatie Schoutweg	+	+	0	+	0	+	+	0	-	+

FIGUUR 3 BEOORDELING EN WEERGAVE MOGELIJKE LOCATIES TWEEDE SUPERMARKT KUDELSTAART
Bron: Kudelstaart, ruimtelijk-functionele mogelijkheden tweede supermarkt

EFFECTENANALYSE

Rho Adviseurs: Voor de inwoners van Kudelstaart en de omliggende kernen wordt de beoogde nieuwe locatie een stuk gemakkelijker om boodschappen te doen. Deze consumenten doen hun boodschappen niet meer in Aalsmeer (o.a. Aldi, Lidl en Vomar) of het centrum van Kudelstaart. Dit zal effecten hebben op deze winkelgebieden. Bestaande supermarkten krijgen te maken met omzetverlies, terwijl we weten dat er in Aalsmeer al sprake is van een overschot. Daarnaast dalen de bezoekersaantallen in deze winkelgebieden, waardoor omliggende winkeliers minder profiteren van combinatiebezoek. Ook zij krijgen te maken met

een omzetdaling, in een tijd waarin centrumgebieden al onder druk staan (o.a. als gevolg van online winkelen).
De toekomstbestendigheid van bestaande winkelgebieden komt hiermee verder onder druk te staan. BRO en BSP hebben eventuele kwantitatieve effecten niet inzichtelijk gemaakt.

- **Effectenanalyse tweede supermarkt**. Juist om zowel de kwantitatieve- als kwalitatieve effecten van een tweede supermarkt in Kudelstaart inzichtelijk te maken is door BSP in september 2021 een zogenaamde Effectenanalyse opgesteld waarin ook effecten op de verschillende winkelgebieden (centrum Kudelstaart, centrum Aalsmeer en verspreide bewinkeling) in kaart zijn gebracht.
- **Kwantitatieve effecten door BSP.** Uit de effectenanalyse van BSP blijkt dat bij realisatie van een supermarkt van 1.000 m^2 wvo in Kudelstaart een omzetclaim is te herleiden van circa € 8,0 miljoen op jaarbasis (excl. BTW), gelijk aan circa € 154.600 per week (excl. BTW). Albert Heijn in het centrum van Kudelstaart zal door de nabijheid de grootste omzeteffecten ervaren. Deze supermarkt staat er goed voor waardoor van uitval absoluut geen sprake zal zijn.
- **Effecten op omliggende supermarkten.** In het rapport wordt op kwalitatieve manier ingegaan op de mate van verdringing voor het bestaande supermarktaanbod. Hieruit blijkt dat de exacte omzeteffecten voor afzonderlijke supermarkten lastig vast te stellen zijn. Wel wordt duidelijk dat hoe groter de afstand tot de nieuwe supermarkt (en hoe minder de overlap in formule) hoe geringer de te verwachten effecten zijn.
- **Effecten op omliggende winkelgebieden.** Het centrum van Kudelstaart lijkt door toevoeging van een tweede supermarkt in het dorp geen negatieve effecten te ondervinden op de huidige structuur. De Albert Heijn is onlangs uitgebreid en vernieuwd en het overige dagelijkse aanbod bevindt zich in een goede economische uitgangspositie. Toevoeging van een tweede ondersteunende supermarkt in Kudelstaart zal de koopkrachtbinding aan de eigen kern vergroten, met name wanneer de supermarkt vanuit een ander segment afkomstig is dan Albert Heijn. Hiervan profiteren ook overige dagelijkse winkels in Kudelstaart. Ook voor de verzorging van de (nieuwe) inwoners van de nieuwbouwontwikkeling is een supermarkt op korte afstand positief.
- Het effect op het centrum van Aalsmeer zal relatief beperkt blijven door de afstand. Gesteld wordt dat de effecten na 10 autominuten verwaarloosbaar zijn, het centrum van Aalsmeer ligt op de rand van deze 10 autominuten. Daarnaast kent Aalsmeer zelf een breed aanbod aan supermarkten van discounter tot full-service. Tot slot is het de opgave om de dorps- en wijkcentra in de omgeving van Kudelstaart die binnen de 10 autominuten vallen vitaal en leefbaar te houden. Wanneer dit gebeurt zullen zij in hun huidige functie kunnen blijven functioneren. De centra spelen een belangrijke rol in de sociale cohesie van de wijken en dorpen en vervullen

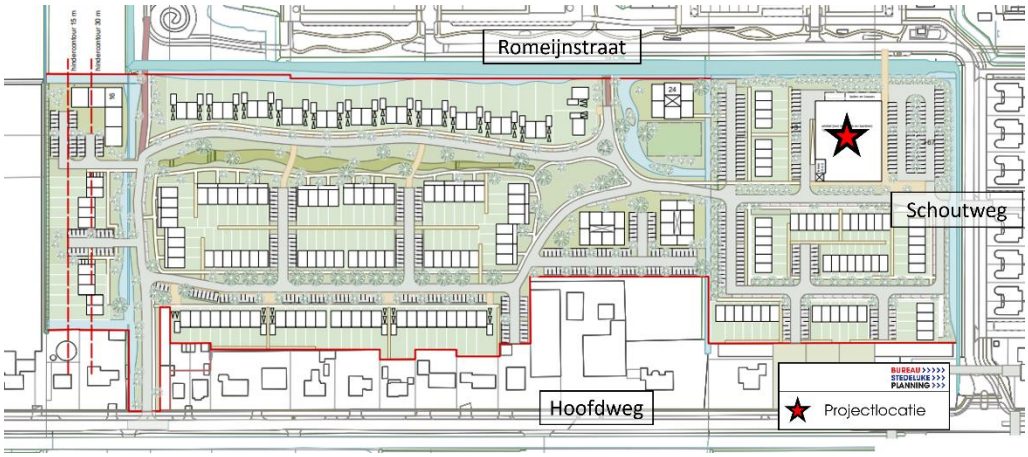
een ontmoetingsfunctie. Die ontmoetingsfunctie maakt de ondersteunende clusters uniek en onvervangbaar door een ontwikkeling in Kudelstaart.
- Concluderend is van verlies van toekomstperspectief en/of toekomstbestendigheid van omliggende winkelgebieden geen sprake.
- **Leegstandseffecten.** Naast het berekenen van de omzetclaim is er ook aandacht voor het leegstandseffect. Ook hiervoor is het lastig exact aan te geven waar de eventuele leegstand zal optreden. Wel wordt hier uitgelegd dat wanneer het aanbod toeneemt de prijs van het vastgoed zal afnemen. Met deze ontwikkeling kan het verwachte leegstandseffect naar beneden worden bijgesteld omdat de huurprijs makkelijker is op te brengen.

BELEIDSKADERS

Rho Adviseurs: In het provinciale detailhandelsbeleid wordt aangeven dat ingezet moet worden op het afbouwen van verspreid winkelaanbod. Beoogde ontwikkeling draagt hier zeker niet aan bij.

- **Onderschrijving beleid.** Het klopt dat in het provinciaal beleid is opgenomen dat gestreefd wordt naar het afbouwen van het verspreide winkelaanbod. In het detailhandelsbeleid staat echter ook dat gestreefd wordt naar het creëren van een vitale, dynamische en concurrerende detailhandelsstructuur. Ook in de detailhandelsnota van de gemeente Aalsmeer staat dat wordt ingezet op het behouden van de functie van wijk- en dorpscentra. In de kwantitatieve onderbouwing voor het vestigen van een tweede supermarkt in Kudelstaart, wordt aangegeven dat **door de vestiging van een tweede supermarkt de binding met de eigen kern voor inwoners van Kudelstaart toe zal nemen. Deze toegenomen binding zal niet alleen merkbaar zijn voor de supermarkten in de kern maar ook voor het overige aanbod detailhandel in Kudelstaart en zal hiermee dus bijdragen aan het behouden van de wijkfunctie van het dorpscentrum in de gemeente.**
- **Onderdeel wijkstructuur.** De projectlocatie is gelegen in een nieuw te ontwikkelen wijk in de kern Kudelstaart. **Het toevoegen van een kleinere buurtsupermarkt met een beperkt metrage, zal in dit opzicht een toevoeging en versterking zijn van de bestaande wijkstructuur.** De nieuwe wijk krijgt in deze structuur zijn eigen plek door de toevoeging van een buurtsupermarkt zonder aanvullend aanbod.

Rho Adviseurs: Het plangebied kent een ligging 'buiten bestaand stedelijk gebied'. Conform Provinciale Verordening is vestiging van detailhandel hier niet toegestaan. De achterdeur waarnaar verwezen wordt, "tenzij expliciet wordt gemotiveerd dat dit niet leidt tot ruimtelijk relevante leegstand van bestaande winkelgebieden", is niet voor niets komen te vervallen in de nieuwe Omgevingsverordening.



FIGUUR 4 PLATTEGROND NIEUWBOUW HOOFDWEG-ZUID
Bron: SVP, 2021

- **Hoofdweg-Zuid.** Aan de Hoofdweg-Zuid wordt een groene en duurzame woonwijk gebouwd met voornamelijk eengezinswoningen. In totaal worden in de nieuwe woonwijk tot 2030 circa 300 nieuwe woningen gerealiseerd. Met de gemiddelde huishoudensgrootte van de kern Kudelstaart resulteert dit in een toename van circa 720 inwoners. De ontwikkeling van de volledig nieuwe woonwijk in Kudelstaart zorgt ervoor dat naar de toekomst het plangebied niet langer meer 'buiten bestaand stedelijk gebied' valt en is daarmee een non-argument van Rho Adviseurs.
- **Bestaand stedelijk gebied.** De omschrijving van de nieuwe wijk Hoofdweg-Zuid maakt duidelijk dat de nieuwe wijk wel degelijk onderdeel is van het stedelijk gebied. Dit betekent dat wanneer de supermarkt niet meteen gevestigd wordt in het gebied, maar in de toekomst, wanneer het draagvlak in het gebied is toegenomen en de wijk gerealiseerd is, de supermarkt deel uitmaakt van het stedelijk gebied. Op deze manier zullen de effecten van een tweede supermarkt in Kudelstaart bovendien minder voelbaar zijn dan wanneer de supermarkt nu al zijn deuren opent.

Rho Adviseurs: De Regionale Adviescommissies Detailhandel Noord Holland Zuid heeft eerder geadviseerd in te zetten op versterking van het centrum van Kudelstaart, bij voorkeur met een verplaatsing van een supermarkt uit Aalsmeer. Gemeente Aalsmeer legt met beoogde ontwikkeling dit advies naast zich neer.

- **Vestiging in het centrum.** Er is in eerste instantie gekeken naar het vestigen van een tweede supermarkt in het centrum van Kudelstaart, dit bleek echter niet mogelijk.
- **Verzorgingsgebied.** De rapportage van BSP gaat in op een nieuwvestiging van een supermarkt in Kudelstaart, de kern Aalsmeer valt buiten het verzorgingsgebied. Het gaat bij de berekende marktruimte om een nieuwvestiging in het verzorgingsgebied, dit betekent niet dat wij verplaatsing van een supermarkt van buiten het verzorgingsgebied uitgesloten achten.
- **Passende formule.** Enkele supermarkten die gevestigd zijn in Aalsmeer passen in het segment van supermarkten dat een aanvulling zou kunnen

vormen voor het aanbod in Kudelstaart. Een verhuizing naar het centrum van Kudelstaart is niet mogelijk, zoals de adviescommissie heeft geadviseerd, maar het verplaatsen van een bestaande supermarkt uit Aalsmeer wordt niet uitgesloten. Wel zou hierbij goed gekeken moeten worden of dit een passende supermarkt is die aansluit op het bestaande aanbod (zie ook figuur 2 De Positioneringsmatrix voor complementaire supermarkten).

Rho Adviseurs: In de Regionale detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden wordt benadrukt dat winkels gebundeld dienen te worden op kansrijke locaties. Beoogde ontwikkeling draagt hier zeker niet aan bij.

Zoals eerder al benoemd is in een eerder stadia van het onderzoek naar de mogelijkheden gekeken om de tweede supermarkt in het centrum van Kudelstaart te vestigen. De mogelijke locaties waren of niet langer beschikbaar door nieuwe ontwikkelingen of waren van het begin af aan al ingewikkelde locaties om een supermarkt te kunnen vestigen. Als gevolg hiervan is gekeken naar locaties buiten de bestaande concentratie. **De beoogde ontwikkeling was dus in eerste instantie wel gepland in een bestaande concentratie op een kansrijke locatie.**

Rho Adviseurs: Binnen de gemeente Aalsmeer is nog voldoende plancapaciteit aanwezig, waarmee de noodzaak voor een nieuwe locatie ontbreekt.

- **Plancapaciteit.** De gemeente Aalsmeer kent een totale plancapaciteit van 45.000 m² wvo, hiervan is 20.000 m² zachte plancapaciteit en 25.000 m² harde plancapaciteit.[6] Hierdoor lijkt het inderdaad onnodig om een nieuwe supermarktlocatie te realiseren. **Echter is in de plancapaciteit voor detailhandel geen specificering te vinden voor het dagelijks aanbod of supermarkten.** Het zou dus kunnen zijn dat er in de plancapaciteit voor detailhandel geen meters gereserveerd zijn voor supermarkten.
- **Locatiekeuze**. Eerder onderzoek toont aan dat andere locaties in Kudelstaart niet geschikt zijn voor het vestigen van een supermarkt. Ook andere kernen binnen de gemeente zijn vanwege de grootte en/of het reeds bestaande aanbod minder geschikt. Het aanbod in Aalsmeer zelf is al groot en de andere kernen in de gemeente zijn kleiner dan Kudelstaart en in allemaal is al een supermarkt gevestigd. Ondanks dat er wellicht plancapaciteit is zouden dit geen logische vestigingslocaties zijn voor een nieuwe supermarkt. Kudelstaart is dit wel, in vergelijking met andere kernen van eenzelfde formaat kent Kudelstaart slechts één supermarkt, terwijl vergelijkbare kernen er vaak meerdere huisvesten. Daarnaast kent Kudelstaart een groeiende bevolking en neemt het draagvlak voor een tweede supermarkt hierdoor de komende jaren toe.

[6] Regionale detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden, dtnp, 2021

Amendement Supermarkt Hoofdweg-Zuid

De Raad in vergadering bijeen d.d. donderdag 27 januari 2022 voor behandeling de Startnotitie Hoofdweg Zuid

Gelet op artikel 34 van het reglement van orde

Overwegende dat:

- In deze Startnotitie woningbouw met een supermarkt is opgenomen.
- In 2016 een onderzoek is verricht waaruit blijkt dat een 2e supermarkt in Kudelstaart als aanvulling in of nabij het winkelaanbod in winkelcentrum Kudelstaart gewenst is.
- De supermarkt is in deze startnotitie op een andere dan in het onderzoek aangegeven locatie gesitueerd is.
- De in de startnotitie voorgestelde locatie voor een supermarkt qua situering en verkeersafwikkeling terecht op weerstand stuit.
- Het aanvankelijk gepresenteerde plan is opgesteld overeenkomstig de door de Raad vastgestelde woonagenda.
- Dat het van groot belang is dat de geplande woningbouw zo snel mogelijk gerealiseerd wordt en daarvoor een snelle besluitvorming noodzakelijk is.

Voort overwegende dat:

- Versterking van het winkelcentrum Kudelstaart met een tweede supermarkt wenselijk blijft en een nader onderzoek naar de mogelijkheden daartoe in een afzonderlijke motie naar voren komt.

Besluit:

De supermarkt in de Startnotitie Hoofdweg Zuid, op de in de notitie genoemde locatie, te schrappen en op betreffende locatie invulling te geven aan de eerder overeenkomstig de woonagenda gepresenteerde woningbouw.



M.P. Buskermolen
G.J.H. Winkels



J.G.E. Bouwmeester

AMENDEMENT: **invulling plan na schrappen supermarkt in startnotitie Hoofdweg Zuid**

De raad van de gemeente Aalsmeer in vergadering bijeen d.d. 27 januari 2022

Overwegende dat:

- uit de behandeling van de startnotitie in de commissie ruimte van 11 januari jl. blijkt dat de meerderheid van de raad er voorstander van is om de supermarkt te schrappen in de startnotitie Hoofdweg-Zuid;
- dat met het schrappen van de supermarkt uit het plan er ruimte ontstaat om tot een andere invulling te komen dan een traditionele invulling met “rijtjeswoningen”;
- in de woonagenda te lezen is dat er grote behoefte is aan met name betaalbare 2/ 3 kamerwoningen voor starters/jongeren en voor ouderen en dat dit ook in de praktijk blijkt gelet op het aantal inschrijvingen bij een dergelijk project;
- door 2/3 kamerwoningen voor starters/jongeren en senioren te realiseren de kans groot is dat er eengezinswoningen vrijkomen en er daardoor een keten van verhuizingen ontstaat;
- er in de startnotitie staat dat als de supermarkt in het plangebied verdwijnt er als alternatief wordt voorzien in woningbouw en dat op deze plek zich een potentiële kans voordoet om voor starters/jongeren en senioren te bouwen;
- het recht doet aan de situatie als het college een plan voor nieuwbouw van 2 en 3 kamerwoningen zou uitwerken in samenspraak met de omgeving.

Besluit:
Als aanvullend kader voor de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan vast te stellen om op de locatie van de supermarkt in het plangebied 2 en 3 kamerwoningen voor starters en ouderen te realiseren.

En gaat over tot de orde van de dag.

Fractie D66

W. Kikkert

Fractie PvdA

J.H. Buisma

Fractie GroenLinks

R.P. Fransen

Fractie Absoluut Aalsmeer

D. Kuin

Motie Nieuwe poging 2e supermarkt Kudelstaart

De raad van de gemeente Aalsmeer in vergadering bijeen d.d. 27 januari 2022.

Gelet op:
artikel 35 van het reglement van orde van de gemeente Aalsmeer.

Constaterende dat:
- uit onderzoek is gebleken dat er marktruimte is voor een tweede supermarkt in Kudelstaart, zeker gezien de groei van het inwoneraantal;
- uit onderzoek tevens is gebleken dat een tweede supermarkt een versterking is van het winkelcentrum in het dorp;
- dat over de uitkomsten van deze onderzoeken ook twijfels bestaan en dat die twijfels moeten worden weggenomen;

Overwegende dat:
- een tweede supermarkt in het dorp de wens is van veel Kudelstaarters;
- er uit eerder onderzoek geschikte locaties (IKC De Ruimte en Proosdijhal) naar voren zijn gekomen;
- een tweede supermarkt op de locatie van de IKC De Ruimte niet is doorgegaan doordat de school geen medewerking kon verlenen;
- de locatie Proosdijhal eveneens niet is doorgegaan omdat die locatie als weinig kansrijk werd gezien;
- tegelijkertijd er nog steeds kansen liggen op deze locaties en nieuwe gesprekken over deze kansen, mogelijk in combinatie met woningbouw voor wat betreft de locatie Proosdijhal opnieuw onderzocht en benut moeten worden
- ook vanuit stedenbouwkundig opzicht het wenselijk is om – mocht er marktruimte zijn – deze te vestigen in de directe omgeving van het centrum vanwege de wenselijke versterking van het centrum;
- het een gemiste kans is om geen tweede supermarkt te faciliteren;

Verzoekt het college:
- om samen met de ondernemers in het centrum een opdracht te formuleren voor een “definitief” onderzoek naar de marktruimte in Kudelstaart voor een tweede supermarkt en vervolgens deze opdracht te verstrekken aan een daartoe deskundig bureau;
- opnieuw actie te ondernemen om de tweede supermarkt in Kudelstaart te realiseren in de buurt van het winkelcentrum en de daartoe bestaande kansen te onderzoeken ook in overleg met de ondernemers;

En gaat ov er tot de orde van de dag.

D66 aalsmeer

PvdA Aalsmeer/Kudelstaart

GROEN LINKS AALSMEER

Fractie D66	Fractie PvdA	Fractie GroenLinks
W. Kikkert	J.H. Buisma	R.P. Fransen

Fractie CDA	Fractie Absoluut Aalsmeer
M.P. Buskermolen	D. Kuin
G.J.H. Winkels	

Motie Second Opinion Ontsluiting Hoofdweg Zuid

De raad van de gemeente Aalsmeer in vergadering bijeen d.d. 27 januari 2022.

Gelet op:
artikel 35 van het reglement van orde van de gemeente Aalsmeer.

Constaterende dat:
- dat de gepresenteerde oplossingen voor de verkeersafwikkeling voor Kudelstaart met het oog op de woningbouwplannen voor Hoofdweg Zuid en Westeinderhage bij de inwoners van Kudelstaart discussie oproepen ten aanzien van de verkeersveiligheid en de haalbaarheid;

Overwegende dat:
- de verkeersveiligheid voorop moet staan;
- het nodig is draagvlak te verkrijgen onder de inwoners van Kudelstaart voor de verkeersmaatregelen;

Verzoekt het college:

1. een second opinion uit te laten voeren door een extern bureau (anders dan Goudappel Coffeng) naar de ontsluiting van de woningbouwlocatie Hoofdweg Zuid in het bijzonder en de ontsluiting van Kudelstaart in het algemeen;
2. samen met de participatiegroep, de ondernemers en de dorpsraad Kudelstaart tot de opdrachtformulering van deze second opinion te komen;

En gaat over tot de orde van de dag.

Fractie D66

W. Kikkert

Fractie PvdA

J.H. Buisma

Fractie GroenLinks

R.P. Fransen

Fractie Absoluut Aalsmeer

D. Kuin

Gemeente Aalsmeer

MEMO RAAD

Registratienr.	-
Aan	leden raad
Afkomstig van	Burgemeester en wethouders
Datum	25 januari 2022
Afschrift aan	college, griffie, voorlichting

Betreft Beantwoording vragen uit de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari 2022 inzake Startnotitie Hoofdweg-Zuid Kudelstaart

---

Tijdens de vergadering van de Commissie Ruimte & Economie op 11 januari jl., is de startnotitie voor het project Hoofdweg-Zuid Kudelstaart aan de orde geweest. Hier is een tweetal vragen over gesteld.

Vraag 1 (D66):
Kan er een relatie worden gelegd tussen de afhandeling van de unaniem aangenomen motie uit 2019 inzake een standaard werkwijze voor participatie bij projecten en de participatietoets voor het project Hoofdweg-Zuid, zoals opgesteld door het bureau Dietz Strategie & Communicatie (hierna: Dietz)?
De bedoelde motie *standaard werkwijze participatie projecten* is destijds raadsbreed aangenomen en ingediend naar aanleiding van het raadsvoorstel met betrekking tot de Nota beleidskader Ophelialaan westzijde. Er is een belangrijk verschil tussen beide raadsvoorstellen. Het voorstel omtrent de Ophelialaan zag op het vaststellen van een Nota die er voor zou zorgen dat de raad bij eventuele toekomstige initiatieven in het betreffende gebied niet meer aan de voorkant betrokken zou worden, daar de bedoelde nota er voor zorgde dat een verklaring van geen bedenkingen niet langer noodzakelijk was. Het onderhavige raadsvoorstel met betrekking tot de Hoofdweg-Zuid ziet op een grote woningbouwontwikkeling waarbij de raad juist wel aan de voorkant kaders stelt middels een startnotitie. Bovendien is van belang dat bij de commissiebehandeling op 29 januari 2019 het beleidskader Ophelialaan niets over participatie bevatte. Het stuk dat in de raadsvergadering van 14 februari 2019 werd vastgesteld, bevatte alsnog een hoofdstuk over participatie, te weten hoofdstuk 6. In die zin is de motie al direct opgepakt.

Met betrekking tot Hoofdweg Zuid is vooraf helderheid verschaft over hoe de inspraak op de startnotitie zou worden vormgegeven, onder andere middels het persbericht van 27 mei 2021. Wel kan het college in lijn met de analyse van Dietz uw raad vinden in het oordeel dat er wellicht nog meer participatie had kunnen plaatsvinden. Voor een volgende keer zal dit dan ook zeker meegenomen worden. In dit geval speelde ook een rol dat de woningnood hoog is en dat het daarom van belang is om tempo te maken met de ontwikkeling van woningen.

Tenslotte merken wij op dat de motie *standaard werkwijze participatie projecten* en de ervaringen die zijn opgedaan met onder meer het woningbouwproject Hoofdweg-Zuid ook zullen worden verwerkt in het in het kader van de Omgevingswet in ontwikkeling zijnde participatiebeleid fysiek domein. Op 30 september jl. heeft een raadswerksessie plaatsgevonden om de input van uw raad op te halen ten aanzien van dit beleid. Het college streeft er naar in het tweede kwartaal van dit jaar het concept van het bedoelde participatiebeleid aan u voor te leggen.

Vraag 2 (AA):
Komt het parkeren aan de Schoutweg te vervallen als de supermarkt uit de startnotitie wordt gehaald?
In de variant met en zonder supermarkt neemt de verkeersbelasting de Schoutweg als gebiedsontsluitingsweg toe tussen de aansluiting op de Hoofdweg en de kruising Zuiderpark en kan er niet langer op Schoutweg geparkeerd worden. Daarom worden er tussen de bomen langs de ventweg op het Zuiderpark circa 7 langsparkeerplaatsen opgenomen om het vervallen van een parkeermogelijkheid op de Schoutweg te compenseren voor de aanwonenden van de ventweg Zuiderpark.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer,
de secretaris, de burgemeester,

drs. Sj. Vellenga mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr

Portefeuillehouder wethouder mr. R.K. van Rijn, MBA

Datum B&W-besluit 7 december 2021

Afdeling Stedelijke Ontwikkeling

Behandelend ambtenaar (voor technische vragen)
C. Jager
020 540 43 85
c.jager@amstelveen.nl

Voor de vergadering van raad d.d.
27 januari 2022

Behandelen in de raadscommissie Ruimte en Economie
op 11 januari 2022

Onderwerp

Vaststelling Mobiliteitsagenda Aalsmeer

Gevraagd besluit

1.De Nota van Beantwoording Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer vast te stellen;
2.De Mobiliteitsagenda Aalsmeer vast te stellen.

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

Aalsmeer duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig voor iedereen, zowel nu als in de (nabije) toekomst. Dit geldt voor transport van personen en voor transport van goederen.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

Om dit te bereiken is een Mobiliteitsagenda Aalsmeer opgesteld. De Mobiliteitsagenda is een agendasettend, breed en adaptief beleidsdocument voor de komende jaren en vormt tevens een bouwsteen voor de in de in de volgende collegeperiode op te stellen Omgevingsvisie Aalsmeer.

De Mobiliteitsagenda bestaat uit zowel concrete projecten (waar de richting reeds bepaald is) als onderzoeken (waar nog veel onzekerheid is en/of nog een Aalsmeerse vertaling gemaakt moet worden). De agenda bevat acties die door Aalsmeer zelf uitgevoerd worden (al dan niet samen met partners als bijvoorbeeld de VRA en werkgevers) en landelijke of regionale acties waar Aalsmeer bij aansluit.

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

Programma 5, Ruimtelijke Ontwikkeling

Aanleiding

In het collegeprogramma is opgenomen dat er een update komt van het verkeer- en vervoerplan Aalsmeer (AVVP) uit 2009. Daarnaast vragen ontwikkelingen in de mobiliteit, zoals nieuwe voertuigen, elektrische voertuigen en de ontwikkelingen van deelmobiliteit, om nieuw beleid.

Het Ontwerp van de Mobiliteitsagenda Aalsmeer heeft in oktober en november 2021 voor een periode van 4 weken ter inzage gelegen. Dit heeft 6 inspraakreacties opgeleverd en de reactie op deze inspraakreacties is weergegeven in de door het College vastgestelde Nota van Beantwoording. Er is overigens door het College voor een (verkorte) periode van 4 weken gekozen omdat in het gehele proces van de Mobiliteitsagenda uitgebreide participatie heeft plaatsgevonden.

Argumenten

Door de Mobiliteitsagenda Aalsmeer vast te stellen wordt er in deze collegeperiode nieuw beleid vastgesteld om Aalsmeer de komende jaren duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te maken voor iedereen. De Raad is in het gehele traject (van Plan van Aanpak, via Analysedocument en Koersdocument naar Mobiliteitsagenda) actief betrokken geweest.

Kanttekeningen

We bevinden ons in een transitiefase: de (nieuwe) infrastructuur in Aalsmeer is nog niet klaar en vanaf december gaan de bussen volgens nieuwe routes rijden, de (lange termijn) gevolgen van de Covid-19 pandemie voor mobiliteit zijn nog niet bekend en er spelen ook vraagstukken rond nieuwe vormen van mobiliteit, de energie en het klimaat. Vandaar dat in de Mobiliteitsagenda reeds is aangekondigd dat over 2 à 3 jaar er een grote update van de Mobiliteitsagenda plaats zal vinden.

Eerder, ten tijde van vaststelling van het Koersdocument begin 2021, was voorzien in vaststelling van de Mobiliteitsagenda in juni 2021. Vanwege onder andere de Covid-pandemie en de inspraakperiode is vaststelling later geworden.

Financiën

De vaststelling van de Mobiliteitsagenda Aalsmeer heeft geen financiële gevolgen. In de nieuwe collegeperiode wordt een Uitvoeringsagenda opgesteld waarin mogelijk wel financiële wijzigingen opgenomen worden.

Communicatie

Geen

Procedure

Na vaststelling van de Mobiliteitsagenda Aalsmeer door deze Raad wordt er in de volgende periode een Uitvoeringsagenda Mobiliteit gemaakt.

Bijlagen

1. Mobiliteitsagenda Aalsmeer
2. Nota van Beantwoording Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer

de secretaris,

drs. Sj. Vellenga

de burgemeester,

mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling raadscommissie

Het voorstel aan de raad is	**Aanvaarde amendementen / moties**
Ongewijzigd aanvaard	
Gewijzigd aanvaard	
Verworpen	

RAADSBESLUIT

Besluit

1.De Nota van Beantwoording Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer vast te stellen;
2.De Mobiliteitsagenda Aalsmeer vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 27 januari 2022.

De griffier,

O. van Kolck

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

Mobiliteitsagenda Aalsmeer

Versie voor behandeling in Gemeenteraad januari 2022



Aalsmeer duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig voor iedereen

Gemeente Aalsmeer

Colofon

Projectteam
Mobiliteitsagenda Aalsmeer

januari 2022

Inhoudsopgave

Voorwoord 5

1. Inleiding 7
2. Analyse Mobiliteit Aalsmeer 2040 13
3. Mobiliteitsagenda Aalsmeer in drie uitgangspunten 21
4. Uitgangspunt 1: Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar 25
5. Uitgangspunt 2: Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk 35
6. Uitgangspunt 3: Aalsmeer innovatief, duurzaam bereikbaar 41
7. Overzicht acties Mobiliteitsagenda 49
8. Borging en evaluatie 57

Bijlage 1: Overzicht van eerdere documenten: Analysedocument en Koersdocument 61
Bijlage 2: Beleidsanalyse nationaal en regionaal 65
Bijlage 3: SWOT-analyse Mobiliteit Aalsmeer en Koersen Mobiliteitsagenda 71



Voorwoord



“Voor u ligt de Mobiliteitsagenda Aalsmeer. Deze agenda laat via de drie uitgangspunten: Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar, Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk en Aalsmeer innovatief duurzaam bereikbaar, zien hoe wij de komende jaren Aalsmeer duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig willen houden en maken voor iedereen!

Om Aalsmeer bereikbaar en toekomstbestendig te houden werkt het college aan een goed wegennet en goede (logistieke) verbindingen in de regio. Dit houdt in goed onderhoud, veilige wegen, betere doorstroming van verkeer, goede openbaar vervoer verbindingen en prettige wandelpaden.

Een ambitieus programma waardoor de bereikbaarheid van Aalsmeer volop in de aandacht staat. Niet alleen lopen er nu veel infrastructurele en ruimtelijke projecten in Aalsmeer en omgeving, ook komen er op mobiliteitsvlak nieuwe ontwikkelingen op Aalsmeer af. Denk aan deelmobiliteit, opkomst van de elektrische auto en fiets, nieuwe vormen van logistiek, maar ook regionale veranderingen in het openbaar vervoer die vragen om creatieve, fijnmazige oplossingen.

Daarnaast heeft de Covid-19-pandemie gevolgen voor de mobiliteit. Zo zien we versnelling in trends als thuiswerken, meer fietsgebruik en een toename van het aantal pakketbezorgingen. Daarnaast is in deze periode ook het openbaar vervoer veranderd. Er reizen veel minder mensen met het openbaar vervoer en de vraag is of de oude en nieuwe openbaar vervoer-reizigers het openbaar vervoer (weer) vinden.

Al deze ontwikkelingen vragen om nieuw mobiliteitsbeleid voor Aalsmeer. Deze Mobiliteitsagenda noemt aan de ene kant concrete maatregelen en richtingen en aan de andere kant laat de agenda ook ruimte voor invulling. Deze ruimte is nodig om in te kunnen spelen op de exacte gevolgen van grote infrastructuurprojecten als de Burgemeester Kasteleinweg, Middenweg en Burgemeester Hoffscholteweg en de langetermijngevolgen van de Covid-19-pandemie die nu nog niet bekend zijn.

De drie uitgangspunten worden uitgewerkt in vragen als: hoe kunnen we mensen stimuleren van andere vervoerswijzen gebruik te maken, welke investeringen moeten we doen in infrastructuur voor auto, fietsen en lopen, hoe laten we ons netwerk goed aansluiten op de regionale infrastructuur en vervoerswijzen en natuurlijk worden ook de belangrijke vraagstukken logistiek en verkeersveiligheid belicht.

Ik wil iedereen die heeft meegeholpen aan de totstandkoming van deze agenda van harte bedanken.”

Wethouder Verkeer, wonen en openbare ruimte,

Robert van Rijn


Aalsmeer
Gemeente Aalsmeer
welkom

1 Inleiding

In dit eerste hoofdstuk wordt ingegaan op de aanleiding om de Mobiliteitsagenda Aalsmeer op te stellen en hoe uiteindelijk tot de Mobiliteitsagenda gekomen is. Er wordt ook ingegaan op intern en extern beleid dat van invloed is op de Mobiliteitsagenda en er wordt afgesloten met een leeswijzer.

1.1 Aanleiding

Aalsmeer maakt onderdeel uit van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In de MRA is afgesproken om tot 2040 250.000 nieuwe woningen te bouwen en vele hectares en vierkante meters nieuwe werkruimte te creëren. Ook Aalsmeer gaat, weliswaar minder snel dan andere groeigemeenten in de MRA, groeien qua inwoners en arbeidsplaatsen en de gemiddelde leeftijd van de inwoners van de gemeente stijgt de komende jaren verder door. Dit leidt tot allerlei (nieuwe) vragen over de bereikbaarheid van, naar en in Aalsmeer. Ook komen er allerlei nieuwe mobiliteitsontwikkelingen en -concepten op Aalsmeer en de regio af. Er worden steeds meer elektrische fietsen en auto's verkocht, veel gemeenten experimenteren met deelmobiliteit, de logistiek wordt slimmer en er wordt steeds meer naar de totale mobiliteit gekeken in plaats van elke vervoerwijze apart en ook in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen. In het Klimaatakkoord speelt mobiliteit ook een grote rol: inzet op duurzame mobiliteit is nodig om de klimaatdoelen te behalen. Daarnaast is de mobiliteit door de Covid 19-pandemie veranderd. Enerzijds zijn al lopende trends als thuiswerken, (e-)fietsgebruik en toename pakketbezorgingen versterkt en anderzijds heeft vooral het openbaar vervoer het erg zwaar gekregen omdat reizigers of niet meer mochten reizen of voor een andere vervoerswijze (auto en fiets) gekozen hebben om zich toch te verplaatsen. Het vele thuiswerken, minder reizen en flexibel over de dag reizen heeft ook positieve gevolgen gehad: minder files, meer fietsgebruik en minder grote verkeerspieken in de ochtend- en avondspits. Dit was een tijdelijke mobiliteitstransitie, maar hoe houden we deze vast?

Dit zijn allemaal ontwikkelingen die vragen om nieuw beleid voor mobiliteit, voor verkeer en vervoer, om Aalsmeer ook in de toekomst bereikbaar te houden. Het huidige beleid, het Aalsmeers Verkeer en Vervoerplan (AVVP), dateert namelijk van 2009 en daar is geen rekening gehouden met de huidige trends, ontwikkelingen en vraagstukken. Een update van het verkeer- en vervoersplan is dan ook opgenomen in het Collegeprogramma Aalsmeer 2018-2022. In het tekstkader is weergegeven wat er in het AVVP stond en welke doelen zijn behaald. Deze Mobiliteitsagenda is echter meer dan een traditioneel verkeer- en vervoersplan: niet alleen worden de vervoerswijzen gezamenlijk bekeken, maar ook andere beleidsvelden als duurzaamheid en ruimtelijke ontwikkeling worden in deze agenda meegenomen.

Monitor AVVP 2009

In 2009 heeft de gemeenteraad van Aalsmeer het Aalsmeers Verkeer en Vervoer Plan (AVVP) vastgesteld. Het hoofddoel van het AVVP was "het realiseren van een helder en goed functionerende verkeersstructuur". Dit hoofddoel is in het AVVP vertaald in drie doelstellingen:

1. Het verbeteren van de regionale en lokale bereikbaarheid met alle vervoerwijzen
2. Zorgen voor een verkeersveilige leefomgeving
3. Zorgen voor een leefbaar verblijfsklimaat

Belangrijkste wijzigingen in het infrastructuurnetwerk de afgelopen jaren, waar ook in het AVVP veel aandacht voor is, is de omlegging van de N201 om Aalsmeer heen. Uitgangspunt in het AVVP was ervoor te zorgen dat het doorgaande verkeer zoveel mogelijk gebruik zou maken van de 'nieuwe' N201. Hiervoor zijn in het AVVP enkele maatregelen opgenomen.

De Burgemeester Kasteleinweg (voormalige N201) moet worden geknipt. De Burgemeester Kasteleinweg is heringericht, inclusief de knip.

Realisatie Noordvork. De voorbereidingen voor de Burgemeester Hoffscholteweg, zoals de Noordvork gaat heten, zijn in een ver gevorderd stadium.

Aanpak kruising Stationsweg-Van Cleeffkade. Voor deze kruising is in het AVVP uitgegaan van een shared space- achtige inrichting. Eind 2019 is door de gemeenteraad besloten op deze specifieke kruising een rotonde te gaan realiseren.

Inzetten op hoogwaardig openbaar vervoer. Samen met de Vervoerregio Amsterdam zijn de afgelopen jaren diverse maatregelen getroffen in het kader van R Net. Bushaltes zijn aangepast, fietsvoorzieningen zijn uitgebreid en het lijnennet is aangepast. De komende jaren zal dit met onder andere de aanleg van HOVASZ (HOV Aalsmeer – Schiphol-Zuid) en de nieuwe halte bij Royal Flora Holland verder worden verbeterd.

De fiets moest een serieus alternatief worden voor de interne autoverplaatsing. Maatregelen die hier aan bij moesten dragen waren onder andere het uitbreiden van de fietsparkeerplekken bij belangrijke publieksvoorzieningen, het verbeteren van woon-werkverbindingen en het aanpakken van ontbrekende schakels op hoofdfietsroutes. Vooral het aantal fietsvoorzieningen is de laatste jaren flink uitgebreid. Daarnaast wordt in het project 'herinrichting Burgemeester Kasteleinweg' een snelfietsroute meegenomen die Uithoorn via Aalsmeer verbindt met Hoofddorp/ Schiphol.

De in het kader genoemde projecten zijn of worden de komende tijd uitgevoerd. Nog onzeker is wat de exacte gevolgen van de wegprojecten zijn voor de doorstroming in Aalsmeer: zullen automobilisten en vrachtwagenchauffeurs daadwerkelijk vooral de N201 pakken voor het doorgaande verkeer en welke gevolgen heeft de "knip" op de Burgemeester Kasteleinweg voor de omliggende wegen en wijken? Daarnaast zijn de lange termijn gevolgen van de Covid-19 pandemie niet te voorspellen. Dit vraagt om een adaptieve, flexibele Mobiliteitsagenda. In de Mobiliteitsagenda wordt nu wel al een koers uitgezet om Aalsmeer bereikbaar te houden, inclusief uitgangspunten en concrete acties, maar de ontwikkelingen worden tijdens de volgende collegeperiode gemonitord en over 2 à 3 jaar wordt de Mobiliteitsagenda geüpdatet. De Mobiliteitsagenda vormt één van de bouwstenen voor de Omgevingsvisie Aalsmeer die een college in de periode 2022-2026 op zal gaan stellen.

1.2 Proces van totstandkoming van de Mobiliteitsagenda

De Mobiliteitsagenda Aalsmeer is in drie stappen opgesteld: van een Analysedocument (hoe is van de stand van de mobiliteit nu?) via een door de Gemeenteraad vastgesteld Koersdocument (welke ontwikkelingen zijn voorzien en welke mobiliteitskoersen passen daarbij?) naar de Mobiliteitsagenda zelf. Zie bijlage 1 voor deze documenten. De Mobiliteitsagenda is samengesteld in nauwe samenhang met andere beleidsvelden binnen de gemeente Aalsmeer en met andere partijen als de Vervoerregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland, gemeenten Amstelveen, Uithoorn en Haarlemmermeer en samenwerkingsverband Holland-Rijnland. Ook vervoermaatschappij Connexxion (huidige concessiehouder Openbaar Vervoer), de Fietsersbond en de nood- en hulpdiensten zijn betrokken. Ook de inwoners en ondernemers van Aalsmeer zijn actief betrokken: zo heeft er bij het Analysedocument een onderzoek plaats gevonden onder inwoners en ondernemers over hun mobiliteitsgedrag en hun ideeën over de toekomstige bereikbaarheid van Aalsmeer, zijn bij het Koersdocument jongeren specifiek bevraagd en is er in de laatste fase uitgebreide participatie geweest over de uitgangspunten voor de Mobiliteitsagenda, de vraagstukken voor deelgebieden binnen de gemeente en de rol van de ondernemers bij de bereikbaarheid van Aalsmeer. In oktober en november 2021 heeft het Ontwerp van de Mobiliteitsagenda voor een periode van 4 weken ter inzage gelegen. Ook de Gemeenteraad is actief betrokken: zij hebben bij de start het Plan van aanpak vastgesteld, hebben het Koersdocument vastgesteld en zijn actief betrokken bij het formuleren van de uitgangspunten.

1.3 Beleidsanalyse Mobiliteit

Mobiliteit is geen doel op zich. Het bewegen van A naar B heeft een nauwe relatie met andere beleidsvelden als ruimtelijke ordening, energie en milieu en het gemeentelijke beleid moet afgestemd worden met regionaal en nationaal mobiliteitsbeleid. In bijlage 2 is de beleidsanalyse opgenomen met de belangrijkste nationale en regionale beleidskaders als de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), het Klimaatakkoord, het Perspectief Mobiliteit van de Provincie Noord-Holland en het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam.

Mobiliteit heeft zoals eerder gezegd ook relatie met andere beleidsterreinen en gemeentelijke visies en beleidsstukken. Dit gaat bijvoorbeeld om de Parkeernota, de visie op Schipholparkeren, gebieds- en structuurvisies als Centrumvisie Aalsmeer, Uiterweg, Green Park, Bovenlanden Oosteinderweg en Tussen de Linten. Ook de visies rond woningbouw, de Strategie Werklocaties Aalsmeer en de Agenda Economie en Recreatie & Toerisme Aalsmeer zijn als input meegenomen voor de Mobiliteitsagenda.

1.4 Leeswijzer

De Mobiliteitsagenda Aalsmeer start na deze inleiding met een doorkijk naar 2040: welke trends en ontwikkelingen komende op Aalsmeer af en gaan er in Aalsmeer spelen en wat zijn de gevolgen voor de mobiliteit. In hoofdstuk 3 worden de drie uitgangspunten van de Mobiliteitsagenda kort beschreven en in de hoofdstukken 4 tot en met 6 worden deze uitgangspunten verder uitgewerkt. In hoofdstuk 7 wordt een overzicht van de acties gegeven en in hoofdstuk 8 wordt ingegaan op borging en valuatie van de Mobiliteitsagenda. De Mobiliteitsagenda eindigt met drie bijlagen: links naar eerdere documenten, een beleidsanalyse en de SWOT en koersen uit het Koersdocument.


AALSMEER

2 Analyse Mobiliteit Aalsmeer 2040

In het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer zijn de belangrijkste trends en ontwikkelingen opgenomen die de komende jaren in Aalsmeer plaats gaan vinden en die op Aalsmeer afkomen. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste Mobiliteitstrends op een rij gezet en worden de ontwikkelingen van Aalsmeer tot 2040 in het kort geschetst.

2.1 Tends en ontwikkelingen Mobiliteit 2040

Welke trends en ontwikkelingen hebben de meeste impact op de mobiliteit tot 2040?

1. Verstedelijking zet door, maar hoe snel?



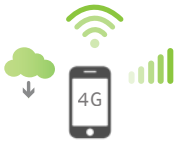
Wereldwijd groeien de steden en is een trek naar de stad waarneembaar. De vraag is, als resultante van Covid-19, of deze trend in dezelfde snelheid doorzet. Thuiswerken en een groene woonomgeving zijn immers meer populair geworden, heeft dit gevolgen voor de populariteit van de stad?

2. Snelle technologische ontwikkelingen



De techniek gaat steeds sneller, het is lastig te bepalen waar we over 10 jaar staan qua techniek en wat dat voor gevolgen heeft voor de mobiliteit. Het gaat zowel om techniek in voertuigen als bijvoorbeeld de verdere ontwikkeling van datagedreven, slimme verkeerslichten.

3. Transitie naar een informatiesamenleving



We kunnen op elke plek, op elk moment beschikken over informatie. Met deze informatie kunnen we ter plekke de beste reis kiezen en zijn we minder afhankelijk van vaste patronen. Betere beschikbaarheid van data kan ook de brede mobiliteit, zoals bijvoorbeeld de logistiek, verder optimaliseren.

4. Gezondheid en milieu worden steeds belangrijker



De bewustwording dat we zuinig op onszelf en de wereld moeten zijn neemt steeds verder toe. Duurzame mobiliteit en zelf bewegen wordt steeds belangrijker. Door Covid-19 is deze trend versterkt.

5. Opkomst duurzame brandstoffen



De fossiele energiebronnen zijn eindig. Natuurlijke energiebronnen als zon en licht komen steeds meer op en dit heeft gevolgen voor zowel de voertuigen alswel de laadmogelijkheden in de openbare ruimte.

6. Massavervoer onder druk: van collectief naar individueel vervoer?



De afgelopen jaren is het massavervoer sterk gestegen: er werd meer per trein en bus gereisd en de verwachting was dat dit nog verder toe ging nemen. Door Covid-19 is de vraag in hoeverre deze trend nog steeds geldt en of individueel vervoer meer populair blijft.

7. Grensvervaging publiek en privaat vervoer



Er zijn steeds meer private ondernemingen die vervoersdiensten aanbieden. De oude taxi is inmiddels in veel landen overgenomen door nieuwe services als Über. Daarnaast is bezit steeds minder normaal en wordt er steeds meer gebruik gemaakt van deelconcepten, zowel deelauto's, -scooters als -fietsen.

8. Opkomst nieuwe mobiliteitsdiensten



Er komen nieuwe vormen en diensten van vervoer. Mobility as a Service (MaaS) zorgt er bijvoorbeeld voor dat je een specifiek reisadvies krijgt voor een reis, met zowel collectief vervoer als deelvervoer.

9. Focus op first en last mile



Tijdens een reis wordt aan het begin en/of aan het eind van de reis de meeste tijd verloren, bijvoorbeeld om naar een OV-halte te komen of een parkeerplaats voor de auto te vinden. Hier is dus veel tijdwinst te behalen en vraagt bijvoorbeeld om deelconcepten bij belangrijke OV-haltes.

10. (elektrische) fiets volwaardig onderdeel totale mobiliteit



De fiets vormt binnen de totale mobiliteit een steeds belangrijker vervoermiddel, zeker in stedelijke gebieden. Dit komt mede door de opkomst van de e-fiets en de speed pedelec waarmee grotere afstanden afgelegd kunnen worden en door de toenemende focus op een gezonde levensstijl.

11. Nieuwe typen voertuigen



De e-bike, e-step, speed pedelec en biro zijn voorbeelden van voertuigen die de afgelopen jaren zijn ontwikkeld en hun intrede hebben gedaan in mobiliteitsland. Nieuwe voertuigen vragen soms om nieuw beleid, bijvoorbeeld rond infrastructuur, verkeersveiligheid en parkeren.

12. Opkomend belang van inclusiviteit en toegankelijkheid



Iedereen heeft het recht om goed en veilig te kunnen bewegen en de juiste vermoermiddelen kunnen kiezen om te bewegen. Het belang van inclusiviteit (aanbod) en toegankelijkheid (comfort en veiligheid) neemt toe.

2.2 Ontwikkelingen Aalsmeer tot 2040

Aalsmeer maakt onderdeel uit van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In de MRA is bestuurlijk afgesproken dat tot 2040 250.000 nieuwe woningen nodig zijn en is er ook veel vraag naar nieuwe werklocaties. Op welke locaties gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid; er moet immers gereisd worden om van A naar B te komen. De ruimtelijke ontwikkelingen in de MRA hebben een grote impact op Aalsmeer, maar hoe ontwikkelt Aalsmeer zich zelf tot 2040? Waar worden nieuwe woningen gebouwd, waar komen bedrijfslocaties bij en welke infrastructurele projecten zijn gepland? Welke gevolgen heeft dit voor de te verwachten bereikbaarheid van Aalsmeer? Dit zijn de vragen die in deze paragraaf in hoofdlijnen worden beantwoord. De toekomstige ontwikkeling van Aalsmeer is meer uitgebreid beschreven in het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer, een link naar dat document staat in bijlage 1.

Demografische ontwikkeling 2020 - 2040

Aalsmeer telt momenteel rond de 32.000 inwoners en zal de komende jaren gaan groeien. Daarnaast verandert Aalsmeer demografisch: de bevolking wordt gemiddeld ouder, er treedt vergrijzing op, en er komen meer huishoudens vanwege gezinsverdunning en vanwege de toename van alleenstaanden en/of éénpersoonshuishoudens. In de figuur zijn de meest opvallende ontwikkelingen geschetst.



In 2040 zal 23% van bevolking Aalsmeer 65 jaar of ouder zijn, 12% ouder dan 75 jaar.

Ruimtelijk-economische ontwikkelingen

Aalsmeer groeit de komende jaren naar verwachting naar ruim 38.500 inwoners in 2040. Dit komt vooral door de bouw van nieuwe woningen. Ook het aantal arbeidsplaatsen groeit naar verwachting licht en hiervoor wordt nieuwe werkruimte gecreëerd. Welke ruimtelijke projecten zijn in Aalsmeer en omgeving bekend?

Wonen

Tot 2030 zijn er concrete plannen voor in totaal 3.150 nieuwe woningen in Aalsmeer. De oplevering van 1.340 van deze woningen staat gepland in de periode tot 2025. Iets meer dan 1.800 woningen staan gepland voor de periode 2025 – 2029. Na 2030 zijn er nog geen harde woningbouwplannen. De grootste woningbouwprojecten zijn Oosteinde driehoek (1.000-1.500 woningen), Van Cleeffkade (TV Studio's, 600 woningen), Hoofdweg-Zuid (320 woningen) en Westeinderhage (270 woningen).



Deze extra woningen zorgen voor nieuwe bereikbaarheidsvraagstukken: bereikbaarheid voor de woningen zelf en de directe omgeving, maar in totaal ook voor heel Aalsmeer. Ook woningbouwontwikkelingen in de omgeving van

Aalsmeer hebben invloed op de bereikbaarheid; zo wordt in Amstelveen gebouwd aan De Scheg (1.100 woningen), wordt bedrijventerrein Legmeer getransformeerd tot woon-werkgebied (3.500 woningen) en worden in Haarlemmermeer tussen de 20.000 en 30.000 woningen gebouwd. Een belangrijk deel van deze woningen wordt in Hoofddorp-Centrum en rond het station Hoofddorp gebouwd.

Economie, toerisme en recreatie

Naast ontwikkeling op het vlak van wonen, zal de economie zich ook verder ontwikkelen. Allereerst het aantal arbeidsplaatsen: de huidige verwachtingen gaan –zonder Covid-19 effect- uit van een bandbreedte van 500-2.500 extra arbeidsplaatsen tot 2040 (nu 14.000 arbeidsplaatsen). De scenario's die rekening houden met Covid-19 gaan uit van een afname op de korte termijn, waarna het niveau in 2040 uitkomt op een bandbreedte van 14.000-14.500 arbeidsplaatsen. Een kwart van het aantal Aalsmeerse arbeidsplaatsen wordt ingevuld door Aalsmeerders zelf, de overige driekwart komt voornamelijk uit de omliggende gemeenten met Haarlemmermeer, Amsterdam en (opgeteld) de Zuid-Hollandse gemeenten ten zuiden van Aalsmeer als grootste herkomstgebied. Driekwart van de werkenden uit Aalsmeer werkt dus buiten de gemeente, voornamelijk in Amsterdam, Haarlemmermeer, Amstelveen en Uithoorn. Er is dus sprake van een grote woon-werk pendel van en naar Aalsmeer.

Voor wat betreft de ontwikkeling van de Aalsmeerse bedrijventerreinen/kantoorlocaties zet de Strategie Werklocaties Aalsmeer de komende jaren in op het accommoderen van bedrijven die aansluiten op identiteit en profiel van de Aalsmeerse werklocaties en die van belang zijn voor de lokale economie. Allereerst wordt de ruimtevraag voor werken op Green Park geaccommodeerd . Daarnaast wordt gericht op het beter benutten van de beschikbare ruimte op de formele werklocaties en mogelijk ook in de Schinkelpolder, waar kansen liggen om onbenutte ruimte in te zetten voor de



bedrijfsfunctie. Deze kansen worden verkend in een integraal toekomstperspectief op de Schinkelpolder.

Voor Hornmeer wordt ingezet op een kwaliteitsimpuls voor het gebied en een betere organisatiegraad van de zittende bedrijven. De harde planvoorraad van kantoren wordt in stand gehouden. Een ander vraagstuk is de transformatie van glastuinbouw. Er is in de Greenport-regio in totaal 800 hectare verouderde kassen waar een nieuwe bestemming voor gevonden moet worden. In de omgeving van Aalsmeer vinden op ruimtelijk-economisch vlak twee grote ontwikkelingen plaats: het gaat om de ontwikkeling van Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid (BTAZ) nabij de N201 en het Glastuinbouwgebied PrimA4a in Haarlemmermeer langs de A4. De gemeente Haarlemmermeer beraadt zich over de laatste ontwikkeling.

Royal Flora Holland (RFH) heeft in Noord-Holland en Zuid-Holland meerdere locaties. Het idee is dat de komende jaren de focus steeds meer komt op de verdere ontwikkeling van het RFH-cluster in Aalsmeer en Uithoorn en dat de andere

locaties afgebouwd worden. Dit zal leiden tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en waarschijnlijk ook extra transportbewegingen. Tegelijkertijd wil RFH het logistieke proces weer meer gaan regisseren om bijvoorbeeld te komen tot dikkere stromen, zijnde minder (half) lege vrachtwagens. Dit zorgt weer voor een afname van het aantal transportbewegingen.
Aalsmeer positioneren als mooie, aantrekkelijke bestemming voor verschillende doelgroepen blijft de komende jaren een speerpunt, dit is vastgelegd in de Agenda Economie en Recreatie & Toerisme Aalsmeer. De toeristisch-recreatieve sector is sterk in Aalsmeer, maar desalniettemin zijn er kansen om de sector verder te versterken. De beleving en uitstraling van bloemen en water kan sterker. Dit gaat bijvoorbeeld om waterrecreatie op de Westeinderplassen. De komst van FloriWorld biedt kansen op het vlak van bloemen, mits de nieuwe attractie sterk verbonden wordt aan het lokale MKB. De opgave is daarbij om in te zetten op kwaliteitstoerisme, waarbij het niet gaat om méér toeristen, maar vooral het langer vasthouden van toeristen en hen te stimuleren om meer te besteden. Daarbij ligt de focus specifiek op de doelgroepen die goed passen bij Aalsmeer en die een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid en economische vitaliteit van onze gemeente. Vanuit toerisme en recreatie wordt gemikt op de regionale, nationale en internationale toerist. Dat vraagt dus ook iets van de mobiliteit en bereikbaarheid in en van Aalsmeer, bijvoorbeeld door verschillende locaties (duurzaam) met elkaar te verbinden en/of bezoekers meer via het water te vervoeren.

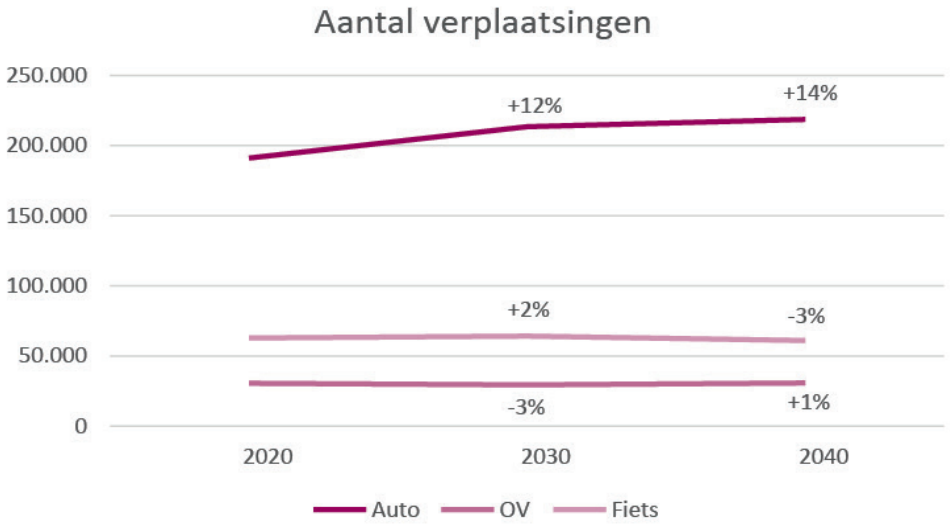
Infrastructurele ontwikkelingen

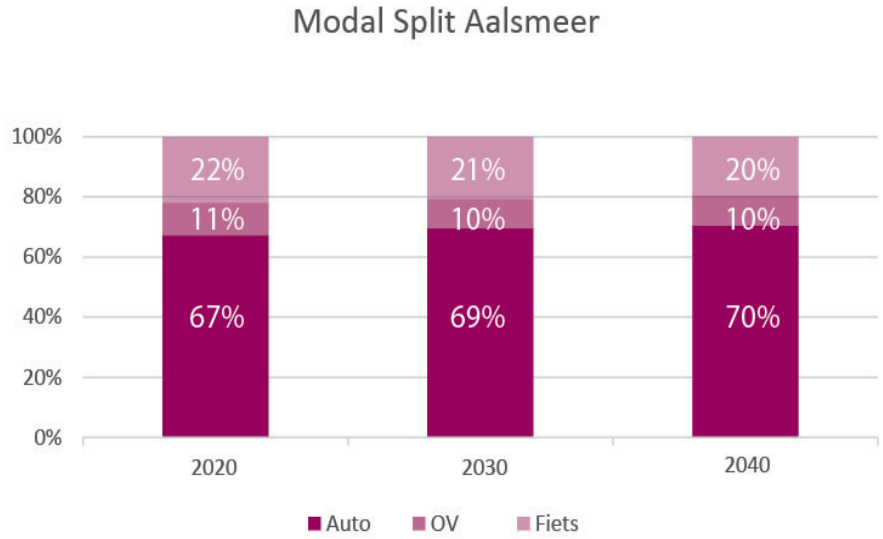
In het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer staan de belangrijkste infrastructurele ontwikkelingen uitgebreid beschreven. Voor de fiets gaat het om verder opwaarderen van de MRA-fietsroutes naar Amstelveen en naar Hoofddorp-Uithoorn, onder andere door aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Burgemeester Kasteleinweg. Op het vlak van openbaar vervoer zijn de belangrijkste wijzigingen de aanleg van een vrijliggende busbaan op de Burgemeester Kasteleinweg, inclusief opwaardering van de haltes en nieuwe bushaltes ter hoogte van de hoofdingang van Royal Flora Holland/FloriWorld en de ingebruikname van Busstation Aalsmeer (Zwarteweg). Voor weg gaat het de komende jaren om afwaardering van de voormalige N201, de Burgemeester Kasteleinweg, inclusief een knip en aanleg van een busbaan en een fietspad. Ook gaat het om aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg en herinrichting van de Machineweg en de Middenweg. Voor ontsluiting van het veilingterrein wordt de Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV) aangelegd.

In de regio zijn de belangrijkste projecten het doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn (Amsteltram), verdieping van de A9 bij Amstelveen, het mogelijk doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Station Hoofddorp en de ontwikkeling van een nieuw openbaar vervoer-knooppunt Schiphol-Zuid.

Gevolgen ontwikkelingen voor Mobiliteit:

Welke gevolgen hebben de hiervoor beschreven ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen voor de toekomstige bereikbaarheid van Aalsmeer? In het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer is dit, uitgaande van het beleid uit 2009 en nog geen rekening houdend met Covid-19 gevolgen, uitgebreid in beeld gebracht. De figuren laten zien dat het verwachte aantal verplaatsingen toe gaat nemen door groei van Aalsmeer en omgeving en dat de rol van de auto in Aalsmeer zonder aanvullend beleid nóg verder toe zal nemen. Een groei van de bevolking betekent dus een groei in het absolute aantal autoverplaatsingen, de druk op het regionale en lokale wegennet neemt daarmee verder toe.





De verwachting is dat, door alle ontwikkelingen, de bestaande en reeds bekende (toekomstige) bereikbaarheidsknelpunten zwaarder worden, zeker in gebieden waar veel ruimtelijke ontwikkelingen plaats zullen vinden en waar veel verkeer samenkomt. Er worden geen nieuwe knelpunten verwacht.

Het is de verwachting dat het aantal fietsverplaatsingen (met reguliere en elektrische fiets) in ieder geval tot 2030 verder toe zal nemen. De route die het sterkst zal groeien is de Burgemeester Kasteleinweg, mede door aanleg van een nieuw vrijliggend fietspad. Verder neemt het aantal fietsers op de Aalsmeerderweg, de (aangepaste) Middenweg, de Kudelstaartseweg en de Legmeerdijk sterk toe. Meer fietsers op deze routes kan leiden tot een verminderde verkeersveiligheid (drukker op de fietspaden, meer kruisend verkeer) en/of doorstroming.

Op het vlak van het openbaar vervoer was voor de Covid-19 pandemie de verwachting dat de meeste verbindingen voldoende capaciteit hebben. Alleen op de corridor Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol zou mogelijk een knelpunt kunnen ontstaan.

De groei van Aalsmeer en omgeving heeft de meest sterke gevolgen voor de autobereikbaarheid. Belangrijke regionale knelpunten vormen de N231-Zuid tussen de N201 en De Kwakel, de N201 richting Uithoorn en A2 en de Legmeerdijk-Bosrandweg, mede vanwege ruimtelijke ontwikkelingen in Amstelveen en in Aalsmeer (Oosteinderdriehoek). In Aalsmeer zelf zien we een toenemende verkeersdrukte op de route Van Cleeffkade-Stationsweg-Stommeerweg-Kudelstaartseweg en toenemende drukte op de parallelroutes van de Burgemeester Kasteleinweg zoals de Hortensialaan en de Witteweg, mede veroorzaakt door de knip. Verder zijn er potentiele knelpunten op de Burgemeester Kasteleinweg (tussen de Aalsmeerderbrug en de Van Cleeffkade) en op de kruising Aalsmeerderweg-Machineweg.

De milieugevolgen van de groei van de mobiliteit zijn gering. Er is gekeken naar zowel gevolgen van de mobiliteitsgroei voor geluid als lucht en voor beide onderwerpen blijft Aalsmeer binnen de (nu geldende) normen.

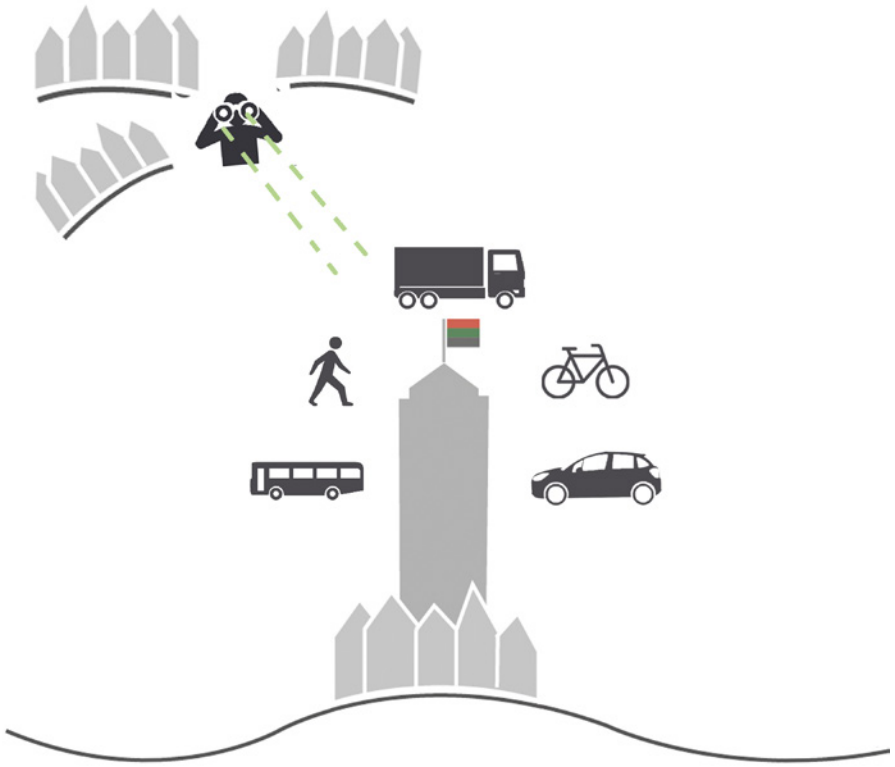


3 Mobiliteitsagenda Aalsmeer in drie uitgangspunten

De Mobiliteitsagenda Aalsmeer is opgebouwd uit drie uitgangspunten. Deze bepalen gezamenlijk het mobiliteitsbeleid van Aalsmeer en leiden opgeteld en in samenhang bezien tot een duurzaam bereikbaar en verkeersveilig Aalsmeer voor iedereen. In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten overzichtelijk beschreven met per uitgangspunt de belangrijkste uitwerkingen.

Het doel van de Mobiliteitsagenda Aalsmeer is om Aalsmeer duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden voor iedereen. Inwoners, werknemers en bezoekers moeten fijn en veilig van, naar en binnen Aalsmeer kunnen reizen en geen last van overlast hebben. Mobiliteit heeft een direct verband met ruimtelijke ontwikkelingen, deze koppeling gaan we als gemeente sterker maken. De auto blijft het belangrijkste vervoermiddel in Aalsmeer, maar we gaan meer vanuit de totale mobiliteit kijken en stimuleren inwoners en werknemers (meer) van andere vervoerswijzen gebruik te maken. Er wordt geïnvesteerd in (nieuwe) infrastructuur voor de (vracht-)auto, voor het fietsen en lopen en er wordt goed aangesloten op regionale infrastructuur. We zorgen dat de vervoerswijzen op elkaar afgestemd worden, bijvoorbeeld door een goede comfortabele overstap tussen fiets en bus te creëren. Het openbaar vervoer van Aalsmeer richten we op goede snelle regionale verbindingen, maar we kijken ook naar oplossingen in Aalsmeer zelf, de fijnmazigheid. Op het vlak van de logistiek werken we aan slimme oplossingen om zowel de zware logistiek als de stadslogistiek in goede banen te leiden en tenslotte draagt duurzame mobiliteit bij aan de duurzaamheids- en klimaatdoelen en zorgt het voor een leefbaar Aalsmeer. Niet elke ontwikkeling is met zekerheid te voorspellen, daarom is het een adaptieve, flexibele agenda zodat ingespeeld kan worden op nieuwe ontwikkelingen.

Om het bovenstaande te bereiken zijn de 11 vastgestelde koersen uit het Koersdocument (zie bijlage 3) doorvertaald in drie uitgangspunten. Deze zijn hiernaast overzichtelijk weergegeven, samen met de belangrijkste uitwerking per uitgangspunt, en worden in de volgende drie hoofdstukken uitgebreid beschreven.



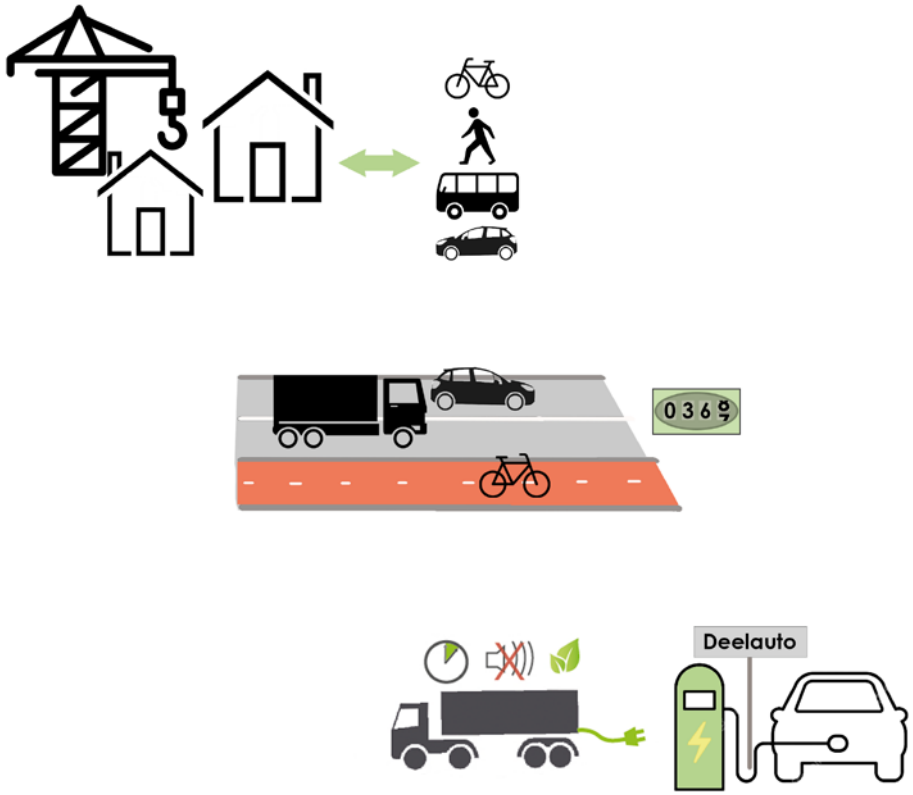
Uitgangspunt 1: Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar

- Wanneer we werken aan de bereikbaarheid van Aalsmeer, doen we dat met een regionale blik vanuit alle modaliteiten samen
- We maken lopen aantrekkelijker en veiliger, onder meer door verbetering van de bestaande routes en aanleg specifieke routes
- We versterken de rol van de (e-)fiets in de bereikbaarheid van Aalsmeer
- We werken aan een regionaal en lokaal bereikbaar Aalsmeer per openbaar vervoer voor iedereen
- De bereikbaarheid per auto blijft op orde, tegelijkertijd verleiden we automobilisten om vaker via de andere vervoerwijzen te reizen en de spits te mijden
- We werken aan slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer om de doorstroming te verbeteren en de overlast te beperken



Uitgangspunt 2: Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk

- Iedereen moet deel kunnen nemen in het verkeer en we streven naar nul dodelijke verkeersslachtoffers in 2050
- Bij wegwerkzaamheden zorgen we voor goede (alternatieve) routes voor alle vervoerswijzen



Uitgangspunt 3: Aalsmeer innovatief, duurzaam bereikbaar

- Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit worden vroegtijdig in de planvorming aan elkaar gekoppeld
- We kijken naar slimme vormen van mobiliteit
- Bij mobiliteitsvraagstukken kijken we naar het beter benutten van de bestaande infrastructuur en naar gedragsbeïnvloeding van inwoners en werknemers
- We houden de ontwikkeling van de bereikbaarheid van Aalsmeer goed in de gaten
- Duurzame mobiliteit draagt bij aan een schoon, gezond en leefbaar Aalsmeer


LIDL
Welkom bij Lidl Aalsmeer
P
Praamplein

Uitgangspunt 1: Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar

Het eerste uitgangspunt geeft aan dat we voor de bereikbaarheid van, naar en binnen Aalsmeer inzetten op alle modaliteiten, voor zowel personenvervoer als logistiek/ vrachtvervoer. Dit pakken we regionaal op. Binnen de modaliteiten leggen we wel de nadruk op het stimuleren en faciliteren van de actieve en duurzame mobiliteit, tegelijkertijd moet de autobereikbaarheid ook op orde blijven. Ook de logistiek kan efficiënter en de potentie van goederenvervoer over water wordt verder verkend.

Wanneer we werken aan de bereikbaarheid van Aalsmeer, doen we dat met een regionale blik vanuit alle modaliteiten samen

De bereikbaarheid van Aalsmeer moet voor alle modaliteiten en voor alle soorten verplaatsingen (zoals woon-werk, studie, recreatie) op orde zijn en er moet van, naar en binnen Aalsmeer gereisd kunnen worden. Dat kan alleen bereikt worden als met een regionale blik vanuit alle modaliteiten samen gedacht wordt; dus niet los vanuit auto of openbaar vervoer en alleen bekeken vanuit Aalsmeer. De bereikbaarheid van Aalsmeer wordt regionaal opgepakt, bijvoorbeeld samen met de Vervoerregio Amsterdam (VRA), de provincie Noord-Holland, omliggende gemeenten en vervoerders. Dit gebeurt in lopende trajecten als het Rijk-regio bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA. In de Zuidlob-agenda, welke wordt opgesteld samen met gemeenten Amstelveen, Uithoorn en Ouder-Amstel en Provincie Noord-Holland en de VRA, worden de ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen in de Zuidlob van de VRA in samenhang met elkaar bekeken. Voor de regionale bereikbaarheid van en naar Zuid-Holland is het belangrijk om aansluiting te houden bij Holland-Rijnland, het samenwerkingsverband van de Zuid-Hollandse gemeenten ten zuiden van Aalsmeer. Ook de bereikbaarheid van belangrijke toeristisch-recreatieve locaties als Aalsmeer Dorp, Westeinderplassen en FloriWorld is van belang, ook dit vraagt om een regionale aanpak.

In de voorziene update van de Mobiliteitsagenda wordt, na afronding van alle infrastructuurprojecten, een "Categoriseringsplan Modaliteiten Aalsmeer" opgesteld. In dit plan wordt aangegeven wat de belangrijkste routes zijn voor auto, openbaar vervoer en fiets en wat de functies van de wegen zijn en dit vormt een update van de categoriseringsplannen die bij het Verkeer en Vervoerplan uit 2009 hoorden.

Voor een goede bereikbaarheid van Aalsmeer zijn alle modaliteiten van belang en er moeten verbanden tussen de modaliteiten gelegd worden, bijvoorbeeld via vervoersknooppunten. Er moet goed nagedacht worden over de first en last mile: het gedeelte van de reis om bijvoorbeeld van huis naar een openbaar vervoer-halte te reizen of vanaf een openbaar vervoer-halte naar de uiteindelijke bestemming. Een concrete uitwerking hiervan is door bij bereikbaarheidsvraagstukken en gebiedsontwikkelingen in Aalsmeer vanaf het begin van de planvorming vanuit mobiliteit (alle modaliteiten samen) te denken en te bepalen welke rol welke modaliteit in het vraagstuk of de ontwikkeling speelt. Elk gebied en elke ontwikkeling heeft namelijk een eigen specifiek mobiliteitsprofiel en een bereikbaarheidsknelpunt kan op verschillende manieren aangepakt worden.

We maken lopen aantrekkelijker en veiliger, onder meer door verbetering van de bestaande routes en aanleg specifieke routes

Wanneer gedacht wordt vanuit de voetganger en de fietser (de zogenaamde actieve modaliteiten), moet er wel goed en veilig gelopen (zowel wandelen als hardlopen) en gefietst kunnen worden van, naar en binnen de gemeente Aalsmeer.

Er moet comfortabel, frictievrij (zonder obstakels) en veilig gelopen kunnen worden in Aalsmeer. In de wijk zelf, maar ook naar de belangrijkste voorzieningen, openbaar vervoer-haltes en naar de groengebieden. In 2021 is een uitgebreide weginspectie uitgevoerd. Op basis hiervan worden de komende jaren reeds de meest slechte en onveilige trottoirs aangepakt. Concrete maatregelen voor de komende jaren zijn bijvoorbeeld het verbeteren van de looproutes langs de Machineweg en de Aalsmeerderweg en het aantrekkelijker inrichten van het gebied Van Cleeffkade-Stationsweg-Raadhuisplein, onderdeel van de Centrumvisie Aalsmeer.

Maar om het lopen in Aalsmeer écht aantrekkelijk te maken is er de komende jaren meer nodig. De looproutes naar de belangrijkste Aalsmeerse bestemmingen als winkels, verzorgingscentra en openbaar vervoer-haltes moeten op orde zijn. Dit wordt, als aanvulling op de eerder genoemde weginspectie, nader verkend en moet ertoe leiden dat de komende jaren deze routes eventueel verbeterd worden. Naast verbetering van de bestaande routes, is het ook van belang om bij nieuwe ruimtelijke projecten en herontwikkelingen de loper en fietser een belangrijke plek te geven, hier wordt in uitgangspunt 3 verder op ingegaan.



Aalsmeer gaat de komende jaren vergrijzen, de bevolking van de gemeente wordt gemiddeld steeds ouder. Het aantal ouderen, en mogelijk ook mensen met een fysieke beperking en dementerenden zal verder toenemen en dit vraagt om specifieke maatregelen. Wandelen is voor deze doelgroep gezond en kan er ook voor zorgen dat men fitter blijft en dementie vertraagd wordt. Vooral in de wijken waar veel ouderen wonen en rond de verzorgingstehuizen moet de kwaliteit van de trottoirs in orde zijn en moet er zoveel mogelijk frictie- en obstakelvrij gewandeld kunnen worden. Dit moet met voorrang aangepakt worden. Daarnaast kunnen, specifiek voor ouderen met dementie, herkenbare en veilige routes rond de verzorgingstehuizen aangelegd worden. Bijvoorbeeld door samen met de verzorgingstehuizen een dementievriendelijke wandelroute te ontwikkelen die door middel van duidelijk herkenbare symbolen bewegwijzerd is.

We versterken de rol van de (e-)fiets in de bereikbaarheid van Aalsmeer

De fiets speelt, mede door de opkomst van de elektrische fiets, een steeds grotere rol in de regionale bereikbaarheid van Aalsmeer, voor zowel woon-werk als toeristisch-recreatief verkeer. Ook in Aalsmeer worden elektrische fietsen steeds meer verkocht en zijn er kansen om de (e-)fiets meer te gebruiken voor regionale ritten. Op de elektrische fiets komen bestemmingen tot 15 kilometer ineens binnen fietsbereikbaarheid. Zo zijn vanuit het centrum van Aalsmeer bestemmingen als de Zuidas, Amstelveen en Schiphol/Haarlemmermeer en vice versa prima per (elektrische) fiets bereikbaar. Om de rol van de fiets te versterken, moet ingezet worden op goede fietsverbindingen en voldoende veilige stallingsmogelijkheden.



Voor de regionale bereikbaarheid van Aalsmeer zijn de MRA-fietsroutes tussen Aalsmeer-Amstelveen-Amsterdam en tussen Uithoorn-Aalsmeer-Hoofddorp/Schiphol van belang. Ook de routes richting het zuiden, naar Holland-Rijnland, spelen daarin een rol. Er wordt vanuit deze regio bijvoorbeeld gedacht aan een regionale route vanuit Alphen aan de Rijn / Leimuiden via Kudelstaart naar de Burgemeester Kasteleinweg in Aalsmeer. Dit vraagt om verlenging van de MRA-route Amsterdam-Aalsmeer tot aan Kudelstaart en verder. De regionale routes moeten herkenbaar zijn en moeten ook goed aangesloten worden op het lokale fietsnetwerk.



Ook voor toeristisch en recreatief fietsverkeer zijn goede, fijne routes van belang bijvoorbeeld naar belangrijke bestemmingen als Aalsmeer Dorp, Westeinderplassen, Uiterweg-gebied en FloriWorld. De afgelopen jaren zijn al enkele fietsroutes aangepakt, maar dit netwerk moeten we samen met regionale partners gaan completeren. Zo heeft Haarlemmermeer in haar Netwerkvisie Mobiliteit opgenomen om verbetering van de (langzaam verkeers-)verbindingen over de Ringvaart te onderzoeken, bijvoorbeeld door de pontverbinding bij Rijsenhout te verbeteren door deze vaker / langer te laten varen. Dit kan ook positief zijn voor (de bereikbaarheid van) het Uiterweg-gebied en de Bovenlanden.

De afgelopen jaren zijn al enkele belangrijke fietsverbindingen verbeterd en in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer (MPP) is het aanpakken van meer hoofdfietsroutes geprogrammeerd voor de komende jaren. Zo worden onder meer de volgende fietsroutes opgepakt: de Kudelstaartseweg in Kudelstaart, de Bilderdammerweg, de route Aalsmeerderweg-Bielzenpad-Wissel-Baanvak en de Hornweg.

Qua uitvoering streven we naar fietsroutes waar men comfortabel en veilig kan doorfietsen. Vanuit deze gedachte betekent dit dat we fietspaden daar waar mogelijk vrijliggend aanleggen. Wanneer dit niet mogelijk is, zorgen we voor een goed alternatief waarmee we de fietsers een duidelijke plek geven op de weg. Hierbij valt te denken aan het realiseren van fietsstroken of het toepassen van fietsstraten. Dit zijn straten waar de auto te gast is en waar de fiets het primaire vervoermiddel is. De Witteweg is bijvoorbeeld als fietsstraat ingericht en we kijken of dat bij andere straten ingevoerd kan worden. Fietsstraten worden alleen aanbevolen als het autoverkeer qua hoeveelheid en functie daadwerkelijk ondergeschikt is aan het fietsverkeer. Waar dit niet van toepassing is, zoals bijvoorbeeld op de Oosteinderweg en de Stommeerweg, passen we brede rode fietsstroken toe om de fietser een duidelijke eigen plek op de beperkte rijbaan te bieden en goed te laten opvallen. Bij rotondes geven we fietsers nadrukkelijk de voorrang en kijken we per locatie wat de doorgaande fietsverbinding is en of er eventueel een rotonde met twee-richtingen fietsverkeer

wenselijk is.
Naast het verbeteren en optimaliseren van de fietsroutes, dragen stallingsfaciliteiten bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Door te zorgen voor voldoende stallingsfaciliteiten bij de belangrijkste openbaar vervoer-haltes en bij andere belangrijke voorzieningen als wijk- en winkelcentra en medische clusters wordt het fietsgebruik gestimuleerd, zowel voor de dagelijkse boodschap, als ook voor het woon-werkverkeer. Naast goede routes naar de belangrijkste werklocaties is het ook belangrijk dat op de werklocaties zelf veilig gefietst kan worden. Dat is nog niet overal het geval. Bij (toekomstige) herontwikkelingen op het terrein van Royal Flora Holland en bijvoorbeeld Hornmeer en Schinkelpolder is het belangrijk de fiets meer ruimte te geven.

We werken aan een regionaal en lokaal bereikbaar Aalsmeer per openbaar vervoer voor iedereen

Tien procent van de verplaatsingen van, naar en binnen Aalsmeer wordt met de bus gedaan, daarmee is het een belangrijke vervoerswijze voor de totale bereikbaarheid van Aalsmeer. Er zijn Aalsmeerders afhankelijk van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld omdat ze zelf geen auto of fiets bezitten of slecht ter been zijn, en deze reizigers moeten bediend worden. Het openbaar vervoer moet ook toegankelijk zijn voor iedereen met goede looproutes naar de haltes en veilige en comfortabele haltes. Streven is dat Aalsmeer zowel regionaal als lokaal goed bereikbaar is via het openbaar vervoer, minstens vergelijkbaar met de kwaliteit van het netwerk van vóór de Covid-19 pandemie. Hoewel de Vervoerregio Amsterdam verantwoordelijk is voor de openbaar vervoer-concessie in de regio Amstelland-Meerlanden, kunnen we met een duidelijke visie wel invloed op het openbaar vervoer uitoefenen. Bijvoorbeeld door te reageren op de jaarplannen van de openbaar vervoer-concessiehouder en ideeën voor aanpassingen van routes en haltes in te dienen en/of zelf uit te voeren.



De regionale busverbindingen worden met de vrijliggende busbaan langs de Burgemeester Kasteleinweg, de nieuwe bushaltes langs deze weg en de nieuwe halte bij Royal Flora Holland/FloriWorld sterk verbeterd. Voor de regionale bereikbaarheid streven we naar hoogfrequente bussen (6 tot 8 keer per uur) vanuit Aalsmeer naar Amstelveen / Amsterdam en Uithoorn / Schiphol. Deze moeten goed aangesloten blijven op andere lijnen van het openbaar vervoer. De bus/tramhalte Sacharovlaan in Amstelveen wordt de komende jaren ontwikkeld tot Mobiliteitshub en hier kan vanuit Aalsmeer overgestapt worden van de bus op de Amsteltram en vice versa. Aansluiting op station Hoofddorp en het nieuw te ontwikkelen OV-knooppunt Schiphol-Zuid is ook van groot belang. Er is momenteel geen directe verbinding met de bussen die in Zuid-Holland (Holland-Rijnland) rijden terwijl er wel vervoersverbanden zijn. We gaan daarom opties voor het koppelen van de beide openbaar vervoer-concessies onderzoeken. Belangrijke aandachtspunten in regionaal openbaar vervoer zijn de sterk gewenste frequentieverhoging van R-net in Kudelstaart en de

realisatie van een halte Greenpark/Nieuw Oosteinde Zuid in de R-net verbinding Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol. Dat laatste knelpunt kan mogelijk verminderen of opgelost worden na opening van het openbaar vervoerknooppunt Schiphol-Zuid. Samen met de Gemeente Haarlemmermeer wordt dat in de gaten gehouden.

Inzet op regionale verbindingen heeft er voor een aantal wijken toe geleid dat de lokale bereikbaarheid verminderd is. Dit doordat buslijnen op grotere afstand zijn komen te liggen en/of haltes opgeheven zijn en zijn vervangen door haltes op grotere afstand van de wijk. Waar de kwaliteit van het openbaar vervoer verslechterd is, onderzoeken we in samenwerking met de VRA en de openbaar vervoer-concessiehouder hoe we kunnen komen tot fijnmazige openbaar vervoer-systemen die zoveel als mogelijk wijken/gebieden bedienen die ver van bushaltes af zijn komen te liggen. Er wordt een dekkingskaart gemaakt om gebieden te identificeren waar de openbaar vervoer-bereikbaarheid verbeterd kan worden. Er zijn diverse opties mogelijk: een kleine bus die door vrijwilligers wordt gereden ('wijkbus'), integratie van openbaar vervoer met Wet maatschappelijke ondersteuning-vervoer/personeelsvervoer of nieuwe ontwikkelingen als ANWB Automaatje. Er wordt allereerst ingezet op een fijnmazige openbaar vervoer-oplossing die de wijken Hornmeer, Stommeer en Aalsmeer Dorp met elkaar verbindt en het streven is ook om Nieuw-Oosteinde en grotere woon/verzorgingshuizen aan te doen. Aalsmeer kent tenslotte lange linten/lintbebouwing langs wegen waar geen (hoogfrequente) bus rijdt. Gekeken wordt of voor dit soort gebieden ook 'vervoer op maat' een optie biedt en financieel haalbaar is.

Door in te zetten op sneller regionaal busvervoer zijn de afgelopen jaren niet alleen buslijnen, maar ook enkele bushaltes verdwenen, dit kan leiden tot een grotere reisafstand naar een bushalte. Het is daarom extra belangrijk om de bushaltes die er nog zijn goed bereikbaar te maken voor iedereen en er moeten, indien hier ruimte voor is, voldoende (diefstalbestendige) stallingsfaciliteiten zijn voor fietsen. Het moet er bij voorkeur comfortabel (beschut) wachten zijn, er moet drempelvrij ingestapt kunnen worden en onderzocht wordt of er bij de drukste haltes en haltes nabij de grote werklocaties voorzieningen als fietskluizen, pakketwanden en deelfietsen[1] toegevoegd kunnen worden.
Belangrijk is om te kijken of het aantal haltes met deelfietsen voor de zogenaamde "last mile" uitgebreid kan worden, mogelijk ook in combinatie met een werkgeversaanpak bij de belangrijkste werklocaties.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang dat er vanaf het begin een goede aansluiting op het openbaar vervoer is. Sowieso moeten de loop- en fietsroutes naar de openbaar vervoer-haltes goed zijn, maar er kan ook met de VRA overlegd worden over mogelijk nieuwe haltes of het opwaarderen van bestaande haltes met meer voorzieningen. Dit geldt bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van de Oosteinderdriehoek: hier moet goed gekeken worden hoe de nieuwe wijk aangesloten kan worden op het bestaande en mogelijk ook toekomstige openbaar vervoer. In de in 2020 uitgevoerde studie Bosrandweg/Fokkerweg is aangegeven dat mogelijk kan worden gekomen tot een betere regionale openbaar vervoer-verbinding vanaf Amstelveen-Zuid (Sacharovlaan), Nieuw-Oosteinde Noord, via de Bosrandweg (Oosteinderdriehoek, Schinkelpolder) naar Schiphol.

Door de Covid-19 pandemie heeft het openbaar vervoer het (tijdelijk) zwaar gekregen: een tijdlang mocht niet of nauwelijks met het openbaar vervoer gereisd worden en dat heeft gezorgd voor een toename van het auto- en fietsgebruik. Nog niet duidelijk is of de oude (en nieuwe) openbaar vervoer-reizigers het openbaar vervoer wel weer weten te vinden en hoe het openbaar vervoer zicht ontwikkelt, daarom gaat hier in de geplande update van de Mobiliteitsagenda in 2024/2025 naar

[1] *In Aalsmeer en Amstelveen zijn, als onderdeel van de openbaar vervoer-concessie, al deelfietsen geplaatst. In Aalsmeer op de halte Hortensiaplein.*

gekeken worden.

De bereikbaarheid per auto blijft op orde, tegelijkertijd verleiden we automobilisten om vaker via de andere vervoerwijzen te reizen en de spits te mijden

De autobereikbaarheid van Aalsmeer en omgeving is van groot belang. De auto is het meest gebruikte vervoermiddel in Aalsmeer en de verwachting is dat dit ondanks het stimuleren van andere modaliteiten zo zal blijven. Het is daarom van belang dat de bereikbaarheid per auto op orde blijft en dat al dan niet verwachte knelpunten worden opgepakt en waar mogelijk verbeterd. Dit betekent dat we voor de auto inzetten op de regionale bereikbaarheid om Aalsmeer goed te kunnen ontsluiten op provinciale wegen en rijkswegen en kijken naar de lokale bereikbaarheid als het gaat om verkeersveiligheid, leefbaarheid en gezondheid. Daarnaast zetten we in op een totale autobereikbaarheid van Aalsmeer, door te kijken hoe we andere modaliteiten aantrekkelijker kunnen maken en door ze zo veel mogelijk buiten de spitstijden te laten reizen, het zogenaamde beter benutten van de infrastructuur. Dit wordt verder uitgewerkt in het derde uitgangspunt.



De regionale autobereikbaarheid is de afgelopen jaren verbeterd door de aanleg van de N201. De N201 vormt de belangrijkste oost-west verbinding, met de N231 (Legmeerdijk-Bosrandweg) als alternatief en als omleidingsroute wanneer bijvoorbeeld de Waterwolftunnel afgesloten is. De N231 en de Aalsmeerderweg vormen de belangrijkste noord-zuidroutes.

Daar tegenover staat dat de voormalige provinciale weg N196, nu de Burgemeester Kasteleinweg, is afgewaardeerd en geen doorgaande functie meer kent. Ook zien we dat de N231-Zuid, in een situatie van autonome groei naar 2030 toe, mogelijk te weinig capaciteit heeft om verkeer naar en met name vanuit Kudelstaart goed te kunnen ontsluiten op de kruispunten met de Bachlaan, de Mijnsherenweg en de Hoofdweg. Met geplande ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied zal dit verder toenemen. Van belang in dit kader is bijvoorbeeld dat in overleg met Provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, Vervoerregio Amsterdam, Gemeente Uithoorn en regio Holland-Rijnland wordt gekeken naar oplossingen. doorstroming van en om de N231, oftewel het inzetten op routes die we geschikt achten voor de auto. We willen een robuuste en verkeersveilige ontsluiting en willen ontmoedigen dat verkeer uitwijkt naar routes zoals de route langs de Kudelstaartseweg-Stommeerweg-Van Cleeffkade.

De komende jaren vinden een aantal grote projecten plaats die de (lokale) bereikbaarheid van Aalsmeer verder veranderen, zoals de aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg en de verlengde Molenvlietweg en de aanpassing van de Middenweg. Deze wegen zijn belangrijk voor een goede ontsluiting van lokaal verkeer op het bestaande hoofdwegennet. Daarnaast worden in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte wegen benoemd die in de periode van 2021-2024 worden opgepakt, zoals de Ambachtsheerweg, Rietwijkeroordweg-Noordpolderweg en een reconstructie van de Machineweg. Hiervan vindt jaarlijks een

actualisatie plaats. Zo houden we ook de lokale wegen op orde. Door verandering van de functie van wegen, zoals de Burgemeester Kasteleinweg, en de vele werkzaamheden die nu en de komende jaren nog plaatsvinden, zien we dat er nu nog veel verkeer op lokale wegen zit die niet geschikt worden geacht om een dusdanige hoeveelheid verkeer te verwerken. Het doorgaande verkeer ten opzichte van Aalsmeer en Kudelstaart is inmiddels wel grotendeels naar de N201 verplaatst, maar over de Burgemeester Kasteleinweg en de Aalsmeerderbrug reed en rijdt ook veel verkeer met een herkomst of bestemming in Aalsmeer en Kudelstaart. Door de afwaardering van de Burgemeester Kasteleinweg wijkt dit verkeer uit naar lokale alternatieve routes. Voor hen is omrijden via de N201 en de N231 lang niet altijd een interessant alternatief, zeker niet op het moment dat de N231-zuid te weinig capaciteit kent en filevorming tot gevolg heeft in de spitsen. De projecten die nu in uitvoering zijn en op stapel staan de komende jaren, hebben invloed op de bereikbaarheid van Aalsmeer. Na afronding van de verschillende werkzaamheden zal blijken hoe het verkeer zich uiteindelijk gaat verplaatsen, waar bestaande knelpunten zwaarder worden belast en waar nieuwe knelpunten ontstaan (ook met betrekking tot verkeersveiligheid) en of dit vraagt om aanvullende maatregelen. Op het moment dat de “nieuwe” wegenstructuur staat, maar uiterlijk in de evaluatie die gepland staat voor 2024-2025, volgt een update.



We werken aan slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer om de doorstroming te verbeteren en de overlast te beperken

Aalsmeer is een bedrijvige gemeente met veel werkgelegenheid, dit zorgt voor veel transportbewegingen. Het zijn niet alleen de zware vrachtwagens van de veiling, de kassen, de scheepsbouw en hieraan gelieerde bedrijvigheid die door Aalsmeer rijden, maar het gaat ook om bevoorrading van winkels en horeca en het bezorgen van pakketten aan huis. De logistieke stromen mogen niet leiden tot doorstromingsproblemen en voorkomen moet worden dat (zware) logistiek door de woongebieden gaat, dit beïnvloedt de leefkwaliteit negatief.

Zware transportbewegingen

Voor de grote stromen, de zware transportbewegingen, is de afgelopen jaren door de aanleg van de N201 een betere, meer betrouwbare en minder overlastgevende regionale verbinding ontstaan. De voorkeursroute van het zware transport richting de snelwegen A4 en A9 is via de N201. Mocht de Waterwolftunnel vanwege een calamiteit of vanwege onderhoud dicht zijn , dan is er de alternatieve route via de Legmeerdijk en de Bosrandweg (N231) naar de A9. Er wordt gestimuleerd om de vrachtwagens

via de N201 te laten rijden. Vanaf het terrein van Royal Flora Holland wordt de verbinding met de N201 bijvoorbeeld verder versterkt door de aanleg van de Ongestoord Logistieke Verbinding en door afwaarderen van de Burgemeester Kasteleinweg is doorgaand verkeer over de oude N201 niet meer mogelijk. Er is echter ook vrachtverkeer dat in Aalsmeer of Kudelstaart zelf moet zijn en deze bewegingen moeten ook niet tot overlast leiden in de vorm van congestie, hinder en verminderde verkeersveiligheid. Hier ligt een rol voor ons om deze wegen veilig te houden, maar ook van de ondernemers zelf om het transport efficiënter te maken.
Er lopen op regionale schaal verschillende trajecten om de logistieke bereikbaarheid te verbeteren, hier werkt Aalsmeer actief aan mee. Bij het MRA-traject Connected Transport Corridors Amsterdam Westkant zijn bijvoorbeeld Aalsmeerse bedrijven betrokken. Door het breed delen van logistieke data wordt in dit traject real-time doorgegeven wanneer de meeste transportstromen plaatsvinden en vervolgens kunnen slimme verkeersregelinstallaties het vrachtverkeer meer voorrang geven op de N201-route. Dit leidt tot stimuleren om de N201 te gebruiken, betere doorstroming in Aalsmeer en minder overlast en tijdverlies. Vanuit hetzelfde traject wordt gekeken of er in de MRA een modal shift mogelijk is van goederenvervoer over de weg naar vervoer over het spoor en het water. Voor Aalsmeer houdt dit concreet in dat gekeken wordt wat de potentie van de Ringvaart om de Haarlemmermeer is voor de logistiek. Dit kan kansen opleveren voor bedrijven die direct aan de Ringvaart gevestigd zijn als aan bedrijven in de nabijheid, bijvoorbeeld op Green Park. Samen met het bedrijfsleven wordt gekeken wat deze kansen zijn en hoe deze concreet gemaakt kunnen worden. Tenslotte wordt er op landelijke schaal onderzoek gedaan naar de Hyperloop / Cargoloop: een nieuwe snelle manier van vervoer van goederen door een buis die boven en/of onder de grond wordt aangelegd. De route Aalsmeer-Schiphol-Westland is een concreet te onderzoeken route binnen dit traject.

Stadslogistiek

Op het vlak van de stadslogistiek heeft de Covid-19 pandemie een reeds lopende trend versneld: het aantal pakketbezorgingen aan huis is sterk gegroeid. Dit leidt tot veel extra verkeersbewegingen en mogelijke congestie in de smalle woonstraten. Daarnaast zorgt bevoorrading van winkels en horeca ook voor overlast. Om de gevolgen hiervan te verminderen heeft Aalsmeer in 2019 de MRA Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) ondertekend. In dit traject wordt gekeken hoe de stadslogistiek zo schoon mogelijk kan worden: niet alleen met schonere voertuigen, maar ook met minder transportbewegingen en slimme oplossingen. Zo kan samen met het bedrijfsleven en Amstelveen en Uithoorn en Holland-Rijnland gemeenten gekeken worden naar de kansen voor een regionale (stads)logistiek hub, bijvoorbeeld op het terrein van Royal Flora Holland of op Green Park om vanuit daar de gemeenten te bevoorraden. Daarnaast wordt er gekeken naar het realiseren van pakketwanden en pakketophaalpunten in de gemeente, bijvoorbeeld bij winkelcentra, belangrijke openbaar vervoer-haltes of in grote gebiedsontwikkelingen als de Oosteinderdriehoek. Deze ontwikkelingen zorgen voor bundeling van de logistieke stromen en voor een verlaging van het aantal (transport)bewegingen.




Aalsmeer
Centrum
Kudelstaart 2
Leimuiden 7
Uithoorn 6
Amstelveen 11

Uitgangspunt 2: Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk

De verkeersveiligheid van Aalsmeer staat onder druk. Het wordt drukker, er komen nieuwe vervoermiddelen in het verkeer en de bevolking van Aalsmeer wordt ouder. Ook de komende jaren vinden er nog grote werkzaamheden in Aalsmeer plaats waardoor omleidingsroutes niet uit te sluiten zijn. Hoe zorgen we voor de verkeersveiligheid van Aalsmeer en hoe houden we Aalsmeer voor alle vervoerwijzen bereikbaar tijdens werkzaamheden?

Iedereen moet deel kunnen nemen in het verkeer en we streven naar nul dodelijke verkeersslachtoffers in 2050

Iedereen moet kunnen reizen van, naar en binnen Aalsmeer op een verkeersveilige manier, zodat iedereen op een prettige manier deel kan nemen aan het verkeer. Daarbij wordt specifieke aandacht gevraagd voor kwetsbare vervoerwijzen, het wandelen en fietsen, maar ook kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals jongeren en ouderen. Hoewel het aantal slachtoffers met letsel is afgenomen in de afgelopen jaren in Aalsmeer, zien we nog steeds veel ongevallen gebeuren onder kwetsbare vervoerwijzen en verkeersdeelnemers.
Dit komt overeen met landelijke trends en specifiek voor Aalsmeer vraagt de verwachtte vergrijzing extra aandacht.
In samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam en de daaronder liggende gemeenten is gewerkt aan een Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 (hierna: RAV 2030). De RAV2030 is een regionale uitwerking van het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV 2030), waarin een hoge ambitie is opgenomen: nul dodelijke verkeersslachtoffers in 2050.

De aanpak van verkeersveiligheid verandert: van een reactieve aanpak naar een actieve aanpak van verkeersveiligheid. Op basis van inzichten in de risico's in het verkeer wordt ingezet op maatregelen om zowel de kansen op een ongeval als de gevolgen ervan te verkleinen. Om de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers in Aalsmeer te vergroten, zetten we in op de actieve modaliteiten op 50 km/uur en 30 km/uur-wegen. Het verkeersveilig inrichten van kruispunten en wegen nemen we preventief mee bij reconstructies, proactief als wegen niet voldoen aan de richtlijnen en reactief als blijkt dat ergens toch meerdere ongevallen gebeuren ondanks een goede weginrichting. In het kader van preventief betekent dit dat we bij projecten rekening houden met de kwetsbare vervoerwijzen, als de fiets om bijvoorbeeld daar waar mogelijk vrijliggende fietspaden aan te leggen en te werken aan vergevingsgezinde fietspaden. Daarnaast geven we nadrukkelijke aandacht en voorrang aan langzaam verkeer en kijken we bij de herinrichting van een kruising of wegvak hoe we de fietser en voetganger zoveel als mogelijk voorrang kunnen geven. Recent voorbeeld hiervan is de afwaardering van de Burgemeester Kasteleinweg, waar diverse rotondes zijn aangelegd ten behoeve van de fietser en de voetganger. Ook bij de reconstructie Machineweg geven we voorrang aan de actieve modaliteiten.

Daarnaast zien we dat wegen en fietspaden steeds drukker worden en dat er steeds meer verschillende vervoerwijzen op de weg en op het fietspad te vinden zijn, zoals de groei van het aantal elektrische fietsen, maar ook de komst van de speed pedelec en in de nabije toekomst mogelijk de (elektrische) step. Al deze nieuwe ontwikkelingen en vervoerwijzen kennen nog geen concrete oplossingsrichtingen hoe we om kunnen gaan met de heterogeniteit op de weg en op het fietspad. Vanuit het RAV 2030 wordt gekeken naar nieuwe oplossingsrichtingen. Aalsmeer trekt hierin dus op met de regio. Belangrijke aandachtspunten blijven de relatief smalle fietspaden in Aalsmeer die weinig ruimte tot verbreding kennen.

Maatwerk is nodig om de weginrichting en de (gepaste) snelheidslimiet op elkaar aan te sluiten, net als maatwerk voor drukke 30 km/uur-wegen. Landelijk is de weg ingeslagen om toe te werken naar steeds meer (of standaard) 30 km/uur-wegen binnen de bebouwde kom. Met name voor wegen met gemengd verkeer, waar geen ruimte is voor vrijliggende fietspaden biedt dit een kans om de verkeersveiligheid op deze wegen te verhogen. Aalsmeer kent veel wegen waar de ruimte beperkt is en er daardoor menging van verkeer plaats vindt. Van belang in deze afweging is wel dat het (regionaal) openbaar vervoer wel door moet kunnen rijden, dus liefst op 50 km/uur-wegen. Zoals benoemd in uitgangspunt 2, wordt er de komende jaren nog hard getimmerd aan de weg en zal blijken hoe het verkeer uiteindelijk gaat circuleren. Daar waar mogelijk willen we op sommige wegen de auto faciliteren, waar we ze

op andere routes juist willen ontmoedigen. Het ontmoedigen van lokale routes kan onder andere worden gedaan door de maximumsnelheid te verlagen op deze routes en het dus een aantrekkelijker verblijfsgebied te maken voor iedereen. Mogelijke voorbeelden van wegen die hiervoor in aanmerking komen zijn de Hortensialaan, de Ophelialaan, of bijvoorbeeld de route vanaf de Van Cleeffkade-Stationsstraat-Stommeerweg.

Om verkeersveiligheid voor jonge kwetsbare verkeersdeelnemers te verhogen, streven we naar een eenduidige inrichting van de schoolzones. Een schoolzone die uniform is ingericht bij alle basisscholen draagt bij aan herkenbaarheid voor de weggebruiker en verhoogt de verkeersveiligheid rondom de scholen. In 2017 zijn bij alle basisscholen reeds Dick Bruna-borden geplaatst , toch kennen de schoolzones binnen de gemeente ook nog verschillen. We kijken bij de inrichting naar de gehele schoolomgeving en hoe de jonge kwetsbare verkeersdeelnemers op een veilige manier naar school kunnen komen. Het halen en brengen vormt hier ook onderdeel van.



Naast extra aandacht voor kwetsbare vervoerwijzen en kwetsbare verkeersdeelnemers in de infrastructuur, blijven educatie en campagnes een belangrijk onderdeel van verkeersveiligheid. Zo kunnen alle basisscholen in Aalsmeer en Kudelstaart ieder jaar meedoen aan het praktisch verkeersexamen en vragen we in de donkere maanden aandacht voor fietsverlichting. De bevolking in Aalsmeer wordt de komende jaren gemiddeld ouder en ouderen nemen ook steeds langer deel aan het verkeer, dit vraagt mogelijk om extra aandacht. De gemeente Aalsmeer trekt hierin op samen met de andere gemeenten binnen de Vervoerregio Amsterdam.



Bij wegwerkzaamheden zorgen we voor goede (alternatieve) routes voor alle vervoerswijzen

Verkeersveiligheid speelt niet alleen een belangrijke rol als wegen eenmaal zijn aangelegd, ook komt dit aspect in belangrijke mate terug bij wegwerkzaamheden. De afgelopen jaren, maar ook de komende jaren komen er veel werkzaamheden op Aalsmeer af. Wanneer werkzaamheden plaatsvinden op het bestaande wegennet, moet verkeer worden omgeleid met het liefst zo min mogelijk extra omrijdtijd. Met de lange lintwegen die Aalsmeer kent is dit altijd een uitdaging geweest en zal dit ook een uitdaging blijven. Het omleiden van verkeer bij lintwegen leidt al snel tot ongewenst sluipverkeer door de woonwijken. Bij wegwerkzaamheden gaan we daarom aan sturen op het gebruik van hoofdwegen als omleidingsroute, deze te faciliteren en te stimuleren, zo wordt het rijden via 'sluiproutes' of door woonwijken minder aantrekkelijk. Ook hebben we meer aandacht voor de voetganger en de fiets.

De afgelopen jaren hebben we gezien dat doorstroming bij wegwerkzaamheden vaak leidend is geweest in Aalsmeer. Voor de fietser en de voetganger betekende dit nog wel eens een stuk omfietsen. Daar gaan we nu een omslag maken, er wordt eerst gedacht aan de voetganger, de fiets en het openbaar vervoer, daarna komt de automobilist. Het is bijvoorbeeld denkbaar dat voor werkzaamheden aan het fietspad Zwarteweg, voetgangers en fietsers over één weghelft worden geleid en autoverkeer in éénrichting over de andere weghelft te laten rijden.

We willen tijdens werkzaamheden de bereikbaarheid (zoveel mogelijk) garanderen voor alle vervoerwijzen. Niet alleen kijken naar auto en openbaar vervoer, maar ook naar de fiets en de voetganger. Om dit te faciliteren wordt er een standaard richtlijn voor Aalsmeer opgesteld, waaraan aannemers moeten voldoen om aan de weg te werken. Ook dienen er voorafgaand aan de werkzaamheden goede afspraken te worden gemaakt met ondernemers om de bereikbaarheid van winkels en bedrijven zoveel als mogelijk te garanderen, dan wel in afstemming een oplossing te bieden zodat ondernemers toch zo goed mogelijk bereikbaar zijn.


P
Opladen
elektrische
motorvoertuigen
allego
allego
e-GOLF
NL
ZT-038-N
GH-880-N

Uitgangspunt 3: Aalsmeer innovatief, duurzaam bereikbaar

Aalsmeer gaat groeien, meer woningen, ruimte voor bedrijvigheid en meer verplaatsingen, maar de ruimte wordt steeds beperkter. Dit vraagt naast “traditionele” ingrepen ook om innovatie. Bijvoorbeeld door ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit vroegtijdig in de planvorming te koppelen, in te spelen op slimme vormen van mobiliteit, het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden en om de ontwikkeling van de bereikbaarheid te volgen. Vanuit de klimaatdoelen en de leefkwaliteit van Aalsmeer is het ook goed om aandacht te hebben voor duurzame mobiliteit. Hoe krijgen we Aalsmeer innovatief en duurzaam bereikbaar?

Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit worden aan elkaar gekoppeld

Voor een goede bereikbaarheid van Aalsmeer is het belangrijk dat er slimme en vroegtijdige afstemming is tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen. De groei van Aalsmeer zorgt voor minder beschikbare ruimte en in diezelfde ruimte moet de bereikbaarheid geregeld worden. Het vraagt om slimme (ruimtelijke) keuzes en belangrijke functies op goed bereikbare locaties. In gebiedsontwikkelingen is het uitgangspunt om een compleet mobiliteitsprofiel van een gebied te maken en hierbij te starten met vervoerwijzen die het minste ruimte innemen en positief zijn voor de leefkwaliteit en de gezondheid. Er wordt begonnen met de actieve modaliteiten (lopen, fietsen) en het openbaar vervoer en afgesloten met het faciliteren van de (vracht-)auto. Daarnaast kan, door het creëren van ruimtelijk nabijheid (functies dicht in de buurt) en het stimuleren van thuiswerken, het aantal vervoersbewegingen verminderd worden en deze kunnen ook korter gemaakt worden. Hiervoor zijn landelijk drie methodes ontwikkeld die de vroegtijdige koppeling van mobiliteit met ruimtelijke ontwikkelingen concreet maken. Deze methodes kunnen gebruikt worden bij stedenbouwkundige plannen en herontwikkelingsplannen.

1. STOMP-methodiek

De eerste methode is de STOMP-methodiek. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service[2] (MaaS) en Privéauto. Bij het STOMP-principe vormt de S de eerste stap, gevolgd door de T, de O, de M en tenslotte de P. Zo vormt de mens en het actief bewegen het startpunt. Door functiemenging en compactheid toe te passen ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is. In Aalsmeer geldt dit bijvoorbeeld voor het centrum en ook in het centrum van Kudelstaart is dit terug te zien. Voor langere afstanden bieden (e-)fiets en openbaar vervoer uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt in deze methode als sluitstuk.

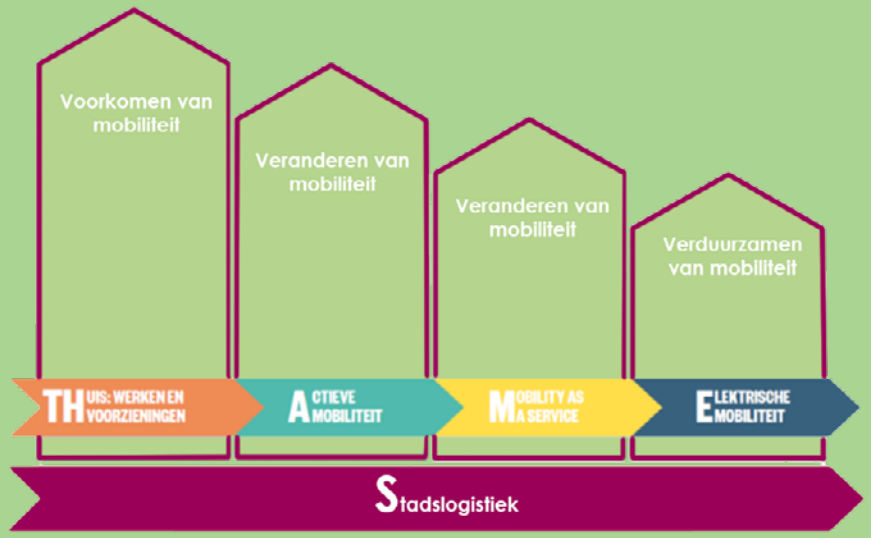


S T O M P

[2] Mobility as a Service (afgekort als MaaS) staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de reizigers mobiliteit inkoopt, in plaats van te investeren in transportmiddelen. Een voorbeeld hiervan is de deelauto of deelfiets.

2. ThAMES-methodiek

De tweede methode, de ThAMES-methodiek, denkt vanuit een bredere gebiedsontwikkeling en de inrichting van een stad of dorp. Deze methode helpt om gestructureerd na te denken over de transitie van mobiliteit door mobiliteit te voorkomen, te veranderen en/of te verduurzamen. De letters staan voor Thuiswerken en voorzieningen (ruimtelijke nabijheid creëren), Actieve Mobiliteit, MaaS, Elektrische Mobiliteit en Stadslogistiek.



3. Omgekeerd Ontwerpen

De laatste methode is Omgekeerd Ontwerpen. Traditioneel worden woon- en werkgebieden ontworpen vanuit de (vracht-) auto en komen pas later openbaar vervoer, fietsen en lopen aan bod. Deze methodiek gaat om van het omgekeerde: ontwerp vanuit het oogpunt van de gebruikers, zorg eerst voor goede loop-, fiets- en openbaar vervoer-voorzieningen (routes en parkeren) in de wijk of op het bedrijfsterrein en naar omliggende functies en ontwerp aan het eind pas de ruimte voor de (vracht-)auto.

In de wijkaanpak Stommeer zien we deze principes nu al terug komen. Voor deze wijkaanpak staat een verbetering van de leefbaarheid en terugdringing van (verkeers-)hinder centraal. Door een combinatie van herstructurering en geluidsadaptief bouwen ontstaan er mogelijkheden voor groene, geluidluwe binnenruimtes. Het ontwerpen van de openbare ruimte zal zich richten op het stimuleren van beweging. Dat betekent dat voetgangers, fietsers en mogelijk ook deelmobiliteit een meer centrale plek krijgen in het ontwerp.

We kijken naar slimme vormen van mobiliteit

De groei in Aalsmeer zorgt voor mogelijke knelpunten op het wegennet en de doorstroming daarvan. Het wordt daardoor simpelweg steeds drukker op de weg. De capaciteit van de weg zal niet altijd meer toereikend zijn en dat betekent dat we op andere manieren moeten gaan kijken naar mobiliteit. Door het vinden van een betere aansluiting van verschillende modaliteiten, het mogelijk toepassen van deelmobiliteit in gebieden en beter benutten van parkeerplaatsen, ontstaat voor de inwoners van Aalsmeer de mogelijkheid om op een slimme manier en afhankelijk van dag en bestemming, een keuze te maken in de vervoerwijze. Dit draagt bij aan een toekomstbestendige bereikbaarheid van Aalsmeer.

De verschillende modaliteiten kunnen op elkaar worden aangesloten en complementeren elkaar zodoende. Dit betekent dat we vroegtijdig bij ruimtelijke ontwikkelingen gaan kijken op welke manier deze aansluiting kan worden gevonden. Deelmobiliteit kan daar een rol in spelen, maar ook het verbeteren van de aansluiting bij openbaar vervoer-haltes. Het gebruik van een deelscooter of deelfiets geeft mensen de mogelijkheid om op een relatief makkelijker manier bij een openbaar vervoer-halte te komen, waarna zij hun weg verder kunnen vervolgen. Ook het faciliteren en optimaliseren van de

route voor langzaam verkeer naar openbaar vervoer-haltes en andere belangrijke functies en het voorzien in voldoende stallingen waar men de (e)-fiets veilig neer kan zetten, draagt hier aan bij. De ontwikkelingen Oosteinderdriehoek en Van Cleeffkade (TV Studio's) bieden bijvoorbeeld aanknopingspunten en kansen om op deze wijze mogelijke knelpunten voor te zijn en bij te dragen aan een schoon, leefbaar en duurzaam Aalsmeer.

Ondanks dat de auto nog steeds een grote rol speelt in Aalsmeer leveren de huidige, in 2016 vastgestelde, parkeernormen in deze tijd knelpunten op. De ruimtelijke ontwikkelingen in Aalsmeer zorgen voor een groei op het regionale wegennet. We zien dat de vraag naar woningen toe neemt voor starters op de woningmarkt en dat deze woningen veelal een kleiner oppervlakte kennen. Deze jonge starters hebben lang niet altijd een auto in het bezit en maken ook bewuste keuzes, wanneer voorhanden, voor openbaar vervoer en andere vormen van (deel-)mobiliteit. Er is daarom meer onderscheid nodig in de parkeernormen die nu worden gehanteerd. Dit vraagt om een actualisatie van de nota zodat deze past bij Aalsmeer nu, maar ook de blik vooruit heeft.

Bij mobiliteitsvraagstukken kijken we naar het beter benutten van de bestaande infrastructuur en naar gedragsbeïnvloeding van inwoners en werknemers

De bereikbaarheid kan verbeterd worden door nieuwe infrastructuur te realiseren, maar ook door slimmer gebruik te maken van reeds aanwezige infrastructuur. Veel congestie wordt namelijk veroorzaakt doordat in een relatief korte tijd (tijdens de spitsen) veel mensen op pad gaan. Wanneer de bestaande infrastructuur beter benut wordt, bijvoorbeeld door de belangrijkste vervoersstromen te spreiden over de dag, is nieuwe infrastructuur niet nodig en dit scheelt veel geld.

Daarnaast ligt er een kans om het gedrag van reizigers (zowel inwoners als werknemers) actief te beïnvloeden. Het gedrag van inwoners is bijvoorbeeld te beïnvloeden door actief te wijzen op de vele vervoersmogelijkheden die er in de gemeente zijn en ze te wijzen op de projecten die de komende jaren zorgen voor verbetering van de bereikbaarheid. Ook kunnen bij nieuwbouwplannen elektrische fietsen bij de woningen geleverd worden of gelijk met deelmobiliteit begonnen worden. Om werknemers van en naar Aalsmeer te verleiden anders dan met de auto naar het werk te reizen, is een rol weggelegd voor de ondernemers. Ondernemers kunnen, individueel of in groepsverband, afspraken met hun werknemers maken om bijvoorbeeld meer met de (e-)fiets of het openbaar vervoer naar het werk te reizen of meer thuis te werken. Bij nieuwe bedrijfsterreinen of een nog verder te ontwikkelen terrein als Green Park kan gekeken of er collectief afspraken gemaakt kunnen worden over vervoermanagement en ook bijvoorbeeld deelfietsen bij de dichtstbijzijnde openbaar vervoer-haltes. Trajecten die de ondernemers hierin kunnen ondersteunen zijn Breikers en Groot Schiphol Bereikbaar[3]. Samen met de Ondernemersvereniging Aalsmeer en bedrijven in de Schiphol-regio wordt gekeken hoe ondernemers bij kunnen dragen aan de bereikbaarheid van Aalsmeer. Dat kan via de genoemde trajecten, bijvoorbeeld via een Gebiedsaanpak. We zetten dus in stimuleren van de kansen die diverse modaliteiten in zich hebben.

[3] Breikers is een stichting die kosteloos advies geeft aan bedrijven in de MRA om te komen tot meer duurzame mobiliteit, zie www.wijzijnbreikers.nl. Groot Schiphol Bereikbaar is een samenwerkingsverband die zorgt voor een duurzame bereikbaarheid van het Schiphol-gebied, zie www.grootschipholbereikbaar.nl.

We houden de ontwikkeling van de bereikbaarheid van Aalsmeer goed in de gaten

Een aantal zaken die benoemd zijn in de mobiliteitsagenda zijn onzeker. We weten niet wat uiteindelijk de effecten zullen zijn van Covid-19 op het wegennet, maar met name op het gebruik van het openbaar vervoer. En met de vele ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur is het afwachten hoe het verkeer zich uiteindelijk gaat verplaatsen in Aalsmeer. Daarnaast zorgt de groei van Aalsmeer voor mogelijke knelpunten op de weg en in doorstroming. We zetten in de mobiliteitsagenda in op alternatieven voor de auto, zoals de fiets. Om alle ontwikkelingen goed in de gaten te houden betekent dit dat we gaan monitoren. Jaarlijks worden er op tellingen gehouden om de intensiteiten te meten op de doorgaande autowegen. Hiermee kunnen we de ontwikkeling van de weg in kaart brengen. Daarnaast gaan we fietsers tellen op de doorgaande fietsroutes en kijken we naar het aantal in- en uitstappers bij de openbaar vervoer-haltes. In 2024-2025 volgt een evaluatie waarin we kijken hoe mobiliteit zich in de komende jaren ontwikkeld heeft.



Duurzame mobiliteit draagt bij aan een schoon, gezond en leefbaar Aalsmeer

Het streven is om Aalsmeer schoon, duurzaam en leefbaar te maken door in 2040 een fossielonafhankelijke gemeente te zijn. Mobiliteit speelt hierin een belangrijke rol en kan zorgen voor minder uitstoot, als ook meer gezonde beweging door het stimuleren van de actieve modaliteiten en draagt op deze wijze dus bij aan de gezondheid van de bewoners van Aalsmeer, als ook de leefkwaliteit van en in de gemeente. De landelijke in het Klimaatakkoord vastgelegde ambities, die Aalsmeer nastreeft, stellen dat de CO2 uitstoot in 2050 met 95 procent verminderd is ten opzichte van 1990. In november 2021 is tijdens de Klimaattop in Glasgow besloten dat 15 landen, waaronder Nederland, er naar streven om vanaf 2040 alle nieuwe vrachtwagens en bussen zonder uitlaatgassen in hun land te laten rijden. Voor logistiek over water en de vaarrecreatie moet gekeken worden naar nieuw (regionaal) beleid met betrekking tot fossielvrij varen, dit wordt vanuit Duurzaamheid opgepakt. Met het inzetten op duurzame mobiliteit dragen we bij aan het behalen van de klimaatdoelen. Om uitvoering te geven aan deze ambities, is inzet nodig van alle inwoners en ondernemers in Aalsmeer, en daarnaast ondersteuning van de Rijksoverheid.

Eén van de manieren waarop Aalsmeer bij kan dragen aan deze ambities is het bevorderen van het gebruik van elektrisch vervoer, zowel voor de auto als het vrachtvervoer. De aanvraag van laadpalen in Aalsmeer heeft de afgelopen jaren een vlucht genomen en zal naar verwachting snel verder toenemen. De totale kosten voor het bezit en gebruik van een personenauto komen in de komende jaren lager te liggen voor elektrische auto's, dan voor de traditionele auto's op benzine en diesel. Ook zorgt het gebruik van elektrisch vervoer, als vervanging van de traditionele auto's voor een reductie van de uitstoot van de uitstoot van broeikasgassen en draagt daarmee dus bij aan de gezondheid en leefkwaliteit van Aalsmeer. Als gemeente stimuleren we daarom het gebruik en aanvragen van

laadpalen, zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten daarnaast de behoefte voor het toepassen en gebruik van elektrisch vervoer worden meegenomen om de mogelijke vraag hiervoor op te vangen. Door slimme ruimtelijke ordening kan tenslotte gestuurd worden op het gebruik van duurzame vervoersopties en kan worden ingezet op het realiseren van een modal shift naar duurzame mobiliteit, om zodoende te zorgen voor een reductie van emissies van het wegverkeer.

Om de juiste infrastructuur hiervoor voor handen te hebben om de toenemende vraag op te vangen, is het van belang dat de capaciteit toereikend is. De toenemende vraag kan tot gevolg hebben dat de druk op het bestaande elektriciteitsnet toeneemt. Om een beeld te krijgen van wat er op Aalsmeer af komt voor wat betreft mogelijke knelpunten, gaan we werken aan een plankaart voor elektrisch vervoer. De kaart laat zien wat er mogelijk is binnen het bestaande netwerk en wat er zou moeten gebeuren om in de toekomst te kunnen voldoen aan de vraag die op ons af komt. In deze plankaart worden



ook de mogelijkheden meegenomen voor potentiële locaties voor snellaadstations. Daarnaast dient er afstemming plaats te vinden met netbeheerder Liander. Zij dragen zorgen voor een betrouwbaar en toekomstbestendig elektriciteitsnet. Als gemeente vindt er daarom steeds intensiever overleg plaats met de netbeheerder om deze ontwikkelingen die op ons af komen af te stemmen en knelpunten te voorkomen. Het is nog onzeker in hoeverre waterstof zich door gaat ontwikkelen als belangrijke brandstof. Mogelijk dat dit nog om actie gaat vragen.

In uitgangspunt 1 is ingegaan om het slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer. Er worden echter ook mogelijkheden onderzocht om het vrachtvervoer verder te verduurzamen. Het programma MRA-elektrisch is bijvoorbeeld met Royal Flora Holland in gesprek om te kijken wat de mogelijkheden zijn voor het RFH-terrein om verder in te zetten op elektrisch vervoer. Dit kunnen we mogelijk ook bij andere terreinen gaan doen.

Ook het openbaar vervoer kan bijdragen aan de klimaatdoelen uit het Klimaatakkoord, de Vervoerregio Amsterdam is hiervoor aan zet. Conform de afspraken in het Klimaatakkoord zijn vanaf 2030 alle bussen die worden ingezet voor openbaar vervoer emissievrij, vanaf 2025 zijn alle nieuwe bussen emissievrij. Dit komt voort uit het Bestuursakkoord Zero-Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus dat in 2016 is ondertekend. Daarnaast wordt er gewerkt aan een uitbreiding van dit akkoord, waarbij gekeken wordt naar zero-emissie doelgroepenvervoer. Er ligt een ambitie om in 2025 al het doelgroepenvervoer emissievrij aan te besteden.


01
02
03
04
05
06
07
09
10
11
12
13
14

7

Totaaloverzicht acties Mobiliteitsagenda

In dit hoofdstuk worden de acties uit de vorige hoofdstukken per uitgangspunt overzichtelijk op een rij gezet. Zo is duidelijk te zien wat de acties zijn, met wie de acties opgezet gaan worden en wat de looptijd is. Dit is in deze vorm een eerste aanzet tot een Uitvoeringsagenda.

7.1 Acties in tabelvorm

In deze paragraaf worden de acties per Uitgangspunt en per doelstelling overzichtelijk op een rij gezet.

Uitgangspunt 1: Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar

Wanneer we werken aan de bereikbaarheid van Aalsmeer, doen we dat met een regionale blik vanuit alle modaliteiten samen			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
1.1	Aansluiten bij en medewerking verlenen aan regionale bereikbaarheidstrajecten als Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA en toekomstige regionale trajecten.	Rijksoverheid, MRA, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, buurgemeenten	Voortdurend
1.2	Jaarlijks overleg met Holland-Rijnland om regionale bereikbaarheid van en naar Zuid-Holland te bespreken.	Samenwerkingsverband Holland-Rijnland	Jaarlijks
1.3	In (gemeentelijke) startnotities van bereikbaarheidsvraagstukken en gebiedsontwikkelingen van de brede mobiliteit uitgaan als basis en specifieke uitspraken per modaliteit en tussen modaliteiten doen bijvoorbeeld door een Mobiliteitsparagraaf of (bij grote projecten) een Mobiliteitsprogramma van Eisen te maken	Marktpartijen	Voortdurend
1.4	In update Mobiliteitsagenda Aalsmeer een "Categoriseringsplan Modaliteiten Aalsmeer" opnemen	-	2024-2025

We maken lopen aantrekkelijker en veiliger, onder meer door verbetering van de bestaande routes en aanleg specifieke routes			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
1.5	Uitvoering loopprojecten Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP)	-	Voortdurend
1.6	Verkenning naar kwaliteit looproutes naar de belangrijkste Aalsmeerse bestemmingen als winkels, verzorgingscentra en OV-haltes	Vervoerregio Amsterdam (routes naar OV-haltes)	2022-2023
1.7	Aanpak trottoirs en aanleg (dementievriendelijke) wandelroutes in wijken waar veel senioren en mensen met een beperking wonen en specifiek rond verzorgingstehuizen	Wijkraden, verzorgingstehuizen	2022-2024

We versterken de rol van de (e-)fiets in de bereikbaarheid van Aalsmeer			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
1.8	Uitvoering fietsprojecten Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP)	-	Voortdurend
1.9	Verbetering MRA- en regionale fietsroutes, inclusief verlenging MRA-route Amsterdam-Aalsmeer tot Kudelstaart en aansluiting op Holland-Rijnland	Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Provincie Zuid-Holland, Holland-Rijnland	2022-2024
1.10	Onderzoek naar langzaam verkeer verbinding Ringvaart	Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam	2022-2024
1.11	Verbeteren fietsparkeren (stallingsfaciliteiten) bij belangrijke bestemmingen	Vervoerregio Amsterdam	2022-2024
1.12	Verbetering fietsbereikbaarheid én fietsbaarheid bij herontwikkeling bedrijventerreinen	Bedrijventerreinen, ondernemers	2022-2024

We werken aan een regionaal en lokaal bereikbaar Aalsmeer per openbaar vervoer voor iedereen			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
1.13	Bij reactie op (jaarlijkse) vervoerplannen van de openbaar vervoer-concessiehouder inzetten op zowel regionale als lokale bereikbaarheid per openbaar vervoer, kwaliteitsniveau minimaal vergelijkbaar met niveau vóór Covid-19 openbaar vervoer-netwerk;	Vervoerregio Amsterdam, concessiehouder	Jaarlijks
1.14	Fijnmazigheidsoplossingen voor wijken en lintbebouwing Aalsmeer: vervaardigen dekkingskaart en starten pilots	Vervoerregio Amsterdam, concessiehouder	2022-2024
1.15	Onderzoek naar kwaliteitsverbetering belangrijkste openbaar vervoer-haltes en haltes nabij de belangrijkste werkgebieden, inclusief last mile oplossingen bedrijven nabij R-net haltes/werkgeversaanpak	Vervoerregio Amsterdam	2022-2024
1.16	Onderzoek naar verbetering openbaar vervoer-bereikbaarheid Nieuw-Oosteinde Noord en Oosteinderdriehoek met Schiphol via Bosrandweg	Vervoerregio Amsterdam, concessiehouder, Provincie Noord-Holland	2023-2024
1.17	Onderzoek naar verbinden OV-concessie Amstelland-Meerlanden met OV-Concessie Zuid-Holland-Noord	Vervoerregio Amsterdam, Gemeente Haarlemmermeer, Provincie Zuid-Holland, Holland-Rijnland, concessiehouders	2022-2023

De bereikbaarheid per auto blijft op orde, tegelijkertijd verleiden we automobilisten om vaker via de andere vervoerwijzen te reizen en de spits te mijden			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
1.18	Uitvoering wegprojecten Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP)	-	Voortdurend
1.19	Monitoren verkeerstromen voor regionale en lokale bereikbaarheid	Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, openbaar vervoer-concessiehouders	2022-2025

We werken aan slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer om de doorstroming te verbeteren en de overlast te beperken			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
1.20	Participeren in regionale MRA trajecten als Connected Transport Corridors Amsterdam	MRA, ondernemers	Voortdurend
1.21	Onderzoek naar kansen van transport over water (Ringvaart, Oosteinderweg, Green Park)	MRA, Gemeente Haarlemmermeer, ondernemers, Vervoerregio Amsterdam	2022-2023
1.22	Participeren in onderzoek Hyperloop / Cargoloop	Cargoloop	2022-2024
1.23	Uitwerken MRA Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES), bijvoorbeeld met onderzoek naar regionale (stads)logistieke hub	Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, ondernemers	2022-2024
1.24	Realiseren pakketwanden en pakketophaalpunten	Leverancier pakketwanden, ondernemers	Voortdurend

Uitgangspunt 2: Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk

Iedereen moet deel kunnen nemen in het verkeer en we streven naar nul dodelijke verkeersslachtoffers in 2050			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
2.1	Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030	Vervoerregio Amsterdam	Voortdurend
2.2	Onderzoek naar 50-30 binnen de bebouwde kom	Vervoerregio Amsterdam, OV-concessiehouder (Connexxion)	Voortdurend
2.3	Eenduidige inrichting schoolzones	Scholen	2022-2023
2.4	Continueren verkeerseducatie- en campagnes	Vervoerregio Amsterdam	Voortdurend

Bij wegwerkzaamheden zorgen we voor goede (alternatieve) routes voor alle vervoerswijzen			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
2.5	Standaard richtlijn wegwerkzaamheden opstellen	-	2022

Uitgangspunt 3: Aalsmeer innovatief, duurzaam bereikbaar

Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit worden vroegtijdig in de planvorming aan elkaar gekoppeld			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
3.1	In Startnotities en Gebiedsvisies ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit vroegtijdig koppelen en gebruik maken van de methodes STOMP, THAMeS en/of Omgekeerd Ontwerpen	-	Voortdurend

We kijken naar slimme vormen van mobiliteit			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
3.2	Actualisatie parkeernormen	-	2022
3.3	Onderzoek naar mogelijkheden deelmobiliteit (auto, scooter en fiets)	Aanbieders deelmobiliteit, Vervoerregio Amsterdam	Voortdurend

Bij mobiliteitsvraagstukken kijken we naar het beter benutten van de bestaande infrastructuur en naar gedragsbeïnvloeding van inwoners en werknemers			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
3.4	Bij mobiliteitsvraagstukken inzetten op Beter Benutten van de bestaande infrastructuur	-	Voortdurend
3.5	Gedragsbeïnvloeding inwoners: wijzen op huidige en toekomstige vervoersmogelijkheden en e-fiets bij nieuwe woningbouwontwikkelingen	Ontwikkelaars	Voortdurend
3.6	Inzet parkmanagement bij nieuwe bedrijfsterreinen en bij Green Park	Ontwikkelaars, ondernemers	Voortdurend
3.7	Vergroten rol ondernemers in bereikbaarheid Aalsmeer: Inzet Breikers en Groot Schiphol Bereikbaar	Ondernemersverenigingen Aalsmeer, Breikers, Groot Schiphol Bereikbaar	Voortdurend

We houden de ontwikkeling van de bereikbaarheid van Aalsmeer goed in de gaten			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
3.8	Monitoring ontwikkelingen mobiliteit Aalsmeer (fiets, auto en openbaar vervoer)	Vervoerregio Amsterdam	Voortdurend
3.9	Verkeerstellingen op vaste telpunten	-	Jaarlijks

Duurzame mobiliteit draagt bij aan een schoon, gezond en leefbaar Aalsmeer			
#	**Actie**	**Externe partijen**	**Looptijd**
3.10	Aanbieden van voldoende laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen	Leveranciers	Voortdurend
3.11	Monitoring behoefte aan laadvoorzieningen met behulp van een Plankaart Elektrisch Vervoer	-	2022
2.12	Onderzoek naar wens en mogelijkheid snellaadstations	-	2022-2023
3.13	Onderzoek mogelijkheden elektrificatie RFH	Royal Flora Holland, MRA-elektrisch	2022-2023


JAN DE RIJK
LOGISTICS

8 Borging en evaluatie

De vaststelling van de Mobiliteitsagenda Aalsmeer als beleidsstuk leidt niet automatisch acties. De Mobiliteitsagenda moet zowel intern als extern geborgd worden om daadwerkelijk uitgevoerd te worden. De Mobiliteitsagenda is een adaptief, flexibel document, hoe houden we de ontwikkelingen bij en wanneer gaan we over tot evaluatie?

8.1 Borging van de Mobiliteitsagenda

De Mobiliteitsagenda Aalsmeer geeft aan hoe Aalsmeer de komende jaren duurzaam bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar wordt. Maar met vaststelling van de Mobiliteitsagenda zijn we er nog niet. Hoe zorgen we ervoor dat de Mobiliteitsagenda zowel intern als extern gaat landen en we tot uitvoering komen?

Interne borging

De Mobiliteitsagenda Aalsmeer is begin 2022 vastgesteld, vlak voor de Gemeenteraadsverkiezingen. Hiermee heeft de oude Raad de richting bepaald en is het aan de nieuwe Raad om te bepalen hoe hier uitvoering aangegeven gaat worden. De Mobiliteitsagenda biedt input voor de verkiezingsprogramma's van de partijen en uitwerkingen zullen uiteindelijk landen het Collegeakkoord en in het College Uitvoeringsprogramma.
In 2022 wordt vervolgens gewerkt aan een eerste Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsagenda Aalsmeer en wordt financiering geregeld. In de periode 2022-2026 wordt gewerkt aan een Omgevingsvisie voor Aalsmeer. De Mobiliteitsagenda Aalsmeer vormt één van de bouwstenen van deze visie.

Externe borging

De Mobiliteitsagenda Aalsmeer vormt de Aalsmeerse beleidsinput voor lopende regionale trajecten als de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA, het Rijk-regio bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en regionale trajecten op het vlak van logistiek. Dit geldt ook voor toekomstige trajecten.
In het vorige hoofdstuk staan bij veel acties de Rijksoverheid, Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland als externe partners genoemd. Voor veel projecten en trajecten zijn wij mede-afhankelijk van de (financiële) steun van deze partijen. Het is daarom ook van belang dat de Aalsmeerse projecten (uiteindelijk) gaan landen in hun uitvoeringsprogramma's. Bijvoorbeeld in het MIRT of het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de VRA.

8.2 Evaluatie

De ontwikkelingen van de mobiliteit van Aalsmeer zijn de komende jaren onzeker: niet alleen zijn de exacte gevolgen van de nieuwe weginfra-projecten en de nieuwe openbaar vervoer-routes en -haltes onbekend en is nog onzeker welke nieuwe vervoersvormen er op de weg komen, maar ook de gevolgen van de Covid-19 pandemie (terugloop gebruik openbaar vervoer, thuiswerken, mobiliteitstransitie) zijn nog niet exact te voorspellen. De Mobiliteitsagenda is daarom een adaptief document waar we nieuwe opgaven makkelijk in op kunnen pakken en er is reeds een grote evaluatie (met mogelijk een update) voorzien rond 2024/2025. In deze evaluatie worden de Aalsmeerders (inwoners, ondernemers en organisaties) net als bij de totstandkoming van de Mobiliteitsagenda actief betrokken.

Ook de eerste jaren moet er actief gemonitord worden om de ontwikkeling van de bereikbaarheid in beeld te houden en dit vraagt mogelijk om bijstellingen in de Uitvoeringsprogramma's die gaan komen .

Bijlage 1: Overzicht van eerdere documenten

Analysedocument Mobiliteitsagenda Aalsmeer

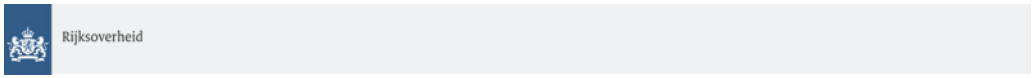
Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer



Bijlage 2: Beleidsanalyse nationaal en regionaal

Mobiliteitsbeleid staat niet op zich en is gemeentegrens-overstijgend. Het beleid is daarmee afhankelijk van het beleid van andere overheden (Rijk, provincie, Vervoersregio Amsterdam) en andere beleidsvelden en Aalsmeerse visies. In deze bijlage worden de belangrijkste nationale en regionale beleidsstukken en visies op een rij gezet.

Rijksoverheid



Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) naar de Tweede Kamer gestuurd. De NOVI geeft richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Op naar een land met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast. In de NOVI zijn 21 nationale belangen opgenomen, één van die belangen is het waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Mobiliteit is in de NOVI sterk gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling. Er wordt zoveel mogelijk gebouwd binnen bestaand stedelijk gebied, zodat open ruimtes en groen tussen steden behouden blijft. De nieuwe woningen moeten betaalbaar en goed bereikbaar zijn. Bewoners moeten tevens een prettige, gezonde en veilige leefomgeving ervaren. Dat vergt grote investeringen in openbaar vervoer, veilige fiets- en wandelpaden, meer groen, ontmoetingsruimte en wateropvang in de stad, en goede verbindingen met recreatiegebieden in de nabijheid van de stad. Met deze aanpak van verstedelijking wordt niet alleen het woningaanbod verbeterd, maar ook de leefomgevingskwaliteit in de stad. De beleidskeuzes voor Mobiliteit zijn gekoppeld aan de opgave 'Sterke en gezonde steden en regio's'. De belangrijkste beleidskeuzes zijn:

1. We versterken het Stedelijk Netwerk Nederland door de ontwikkeling van de stedelijke regio's te ondersteunen en te zorgen voor goede onderlinge en externe verbindingen. Verstedelijking koppelen we aan de ontwikkeling van de (ov-) infrastructuur en vindt plaats in de regio's waar er vraag is. De grote open ruimten tussen de steden behouden hun groene karakter.
2. Het Rijk hanteert een integrale verstedelijkingsstrategie. Dit is een samenhangende aanpak van wonen, werken, mobiliteit, gezondheid, veiligheid en leefomgevingskwaliteit. Zo kunnen steden zich duurzaam ontwikkelen.
3. Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio. Toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op efficiënte wijze ingepast met oog voor beschikbare ruimte en mobiliteit. Het woningaanbod in de regio's sluit aan bij de vraag naar aantallen en typen woningen, woonmilieus en prijsklasse.
4. Voor de bestaande bebouwing zetten we in op een integratie van stedelijke ontwikkeling en beheer om te komen tot een efficiënte aanpak van de vele opgaven daar.
5. We richten de leefomgeving zo in dat deze een actieve, gezonde leefstijl en maatschappelijke participatie bevordert. We verbeteren de luchtkwaliteit, zodat in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.
6. Het stedelijke mobiliteitssysteem levert een goede bereikbaarheid op. De auto, het ov, fietsen en lopen zijn onderling verknoopt. Het systeem draagt zo bij aan een gezonde leefomgeving en een gezonde leefstijl.

Klimaatakkoord

Met de ondertekening van het Klimaatakkoord van Parijs in december 2015, het regeerakkoord uit 2017 en de doorvertaling daarvan in het Klimaatakkoord van 2019, heeft Nederland een duidelijk doel gesteld: in 2030 is de uitstoot van broeikasgassen met 49% verminderd en in 2050 met 95%, beide ten opzichte van 1990. Ook Mobiliteit heeft een rol in het akkoord. In het Klimaatakkoord zijn rond mobiliteit vier thema's met aandachtspunten benoemd, dit zijn:

1. Duurzame energiedragers

- Hernieuwbare energiedragers
- Stimuleren waterstof (realisatie waterstoftankstations)
- Duurzaam inkopen overheden

2. Elektrisch (personen)vervoer
- 100% emissieloze nieuwverkoop van personenauto's in 2030
- Opzetten laadinfrastructuur

3. Verduurzaming logistiek
- Middelgrote zero-emissiezones stadslogistiek in 30 tot 40 grotere gemeenten in 2025, nadenken over logistieke hubs
- Zero-emissie bouwverkeer, mobiele werktuigen en bussen
- Klimaatneutrale en circulaire grond-, weg- en waterwerken (GWW)
- 30% reductie van de CO2-uitstoot door achterland en continentaal vervoer in 2030

4. Verduurzaming personenmobiliteit (inclusief zakelijk reizen, OV en fiets)
- 8 miljard zakelijke (auto)kilometers minder in 2030 door gebruik andere vervoerswijzen en flexibel werken
- Mobiliteit als dienst: deelconcepten, combineren vervoerssystemen, slim parkeren
- Stimuleren deelmobiliteit (autodelen, scooter delen)

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Veilig van deur tot deur (SPV 2030)

SPV 2030 kent een nul ambitie voor 2050: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid.
Drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:
1. Veilige infrastructuur;
2. Heterogeniteit in het verkeer;
3. Technologische ontwikkelingen.

Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers):
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers;
5. Onervaren verkeersdeelnemers.

De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en het gedrag.
6. Rijden onder invloed;
7. Snelheid in het verkeer;
8. Afleiding in het verkeer;
9. Verkeersovertreders.

Provincie Noord-Holland

Provincie Noord-Holland

Provinciale Omgevingsvisie 2050, Agenda Mobiliteit

In november 2018 is de Omgevingsvisie NH2050 van de provincie Noord-Holland vastgesteld. Als beleidsuitwerking hiervan is een Agenda Mobiliteit opgesteld. In deze agenda zijn drie strategische opgaven voor de Mobiliteit bepaald:
1. Bouwen en bewegen worden in samenhang beschouwd, om zo de groei te faciliteren;
2. Er wordt gewerkt aan een klimaatbestendig en duurzaam mobiliteitssysteem;
3. Alle ontwikkelingen op het gebied van Mobiliteit worden vroegtijdig en continu in het licht van de leefomgeving geplaatst.

Bij de drie opgaven vormen "samenwerking" en "gebiedsgerichte aanpak" essentiële voorwaarden. De ambitie is om te komen tot een efficiënt netwerk van Mobiliteit; efficiënt in gebruik, ruimte en energie.

Regionaal Mobiliteitsprogramma

Hoe zorgen we dat de CO2-uitstoot van onze mobiliteit vergaand vermindert en we slim, schoon en veilig reizen? En dat voor zowel personen- als goederenvervoer. Deze vraagstukken uit het Klimaatakkoord werken de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente

Amsterdam uit in het Regionaal Mobiliteits- programma (RMP) Flevoland en Noord-Holland. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met gemeenten, het Rijk, milieudiensten, werkgevers en brancheverenigingen. Want alleen met elkaar – en met reizigers, vervoerders en sectoren als de industrie – kunnen we de klimaatdoelen waarmaken: 55 procent minder CO2-uitstoot in 2030 en 95 procent in 2050. De 'Menukaart duurzame mobiliteit' toont welke maatregelen hiervoor ingezet kunnen en waar deze het meeste resultaat hebben.

Vervoerregio Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam

Beleidskader Mobiliteit

Het Beleidskader Mobiliteit, vastgesteld door de VRA-gemeenten in december 2017 en herbevestigd door de huidige gemeenteraden, geeft richting aan de activiteiten van de Vervoerregio Amsterdam aan hand van vijf strategische opgaven:

1. Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen.
2. Naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid.
3. Een prettige en veilige reis: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie.
4. Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit.
5. Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven.

Dit beleidskader vormt de "paraplu" voor gemeentelijk beleid in de VRA en vormt ook de afweging voor de Investeringsagenda Mobiliteit van de VRA.

Transitieprogramma Mobiliteit

De Vervoerregio Amsterdam pakt, samen met de VRA-gemeenten de kansen op om de positieve gevolgen van de Covid-19 pandemie voor Mobiliteit (zoals thuiswerken, toename fietsgebruik en tijd- en plaatsonafhankelijk werken) vast te houden. Dit wordt gedaan middels een Transitieprogramma Mobiliteit.

Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 (RAV 2030)

De RAV 2030 is een regionale uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 van het Rijk. Het RAV 2030 bevat de regionale koers en bevat ook feitelijke uitvoeringsmaatregelen. Deze uitvoeringsmaatregelen landen uiteindelijk in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam en vormt de regionale inzet richting het Rijk.

Bijlage 3: SWOT-analyse Mobiliteit Aalsmeer en Koersen Mobiliteitsagenda

In het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer zijn de SWOT-analyse Mobiliteit Aalsmeer en de 11 koersen voor de Mobiliteitsagenda Aalsmeer opgenomen. Deze zijn in deze bijlage als achtergrondinformatie weergegeven.

SWOT-analyse Mobiliteit Aalsmeer

Door de huidige situatie, de algemene trends en ontwikkelingen en de ontwikkeling van Aalsmeer te combineren wordt gekomen tot een overzicht van de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen. In onderstaande figuren is dit overzichtelijk op een rij gezet.

Sterktes

- Aalsmeer is strategisch gelegen in de MRA, met belangrijke woon- en werkgebieden in Aalsmeer zelf en in de directe omgeving, zorgt voor nabijheid en kortere verplaatsingen
- Goede regionale bereikbaarheid per (vracht-)auto, onder andere door nabijheid van rijkswegen en de nieuwe N201 en de OLV
- Sterke georganiseerde (lokale) economie; gespecialiseerd in (groot-)handel en dienstverlening en hieraan gerelateerde logistiek
- Goede autobereikbaarheid in Aalsmeer zelf
- Goed openbaar vervoer (R-net) netwerk voor de kernen Aalsmeer en Kudelstaart, onder andere rechtstreekse verbindingen met Schiphol, Hoofddorp, station A'dam Zuid en Amstelveen/Amsterdam
- Stijgend (e-)fietsbezit en -gebruik
- Stijgende verkeersveiligheid, lichte afname aantal ongevallen
- Verkeer zorgt niet voor overschrijding milieunormen

Zwaktes

- Beperkte uitbreidingsruimte infrastructuur voor (vracht-) auto, openbaar vervoer en actieve modaliteiten
- De lintbebouwing zorgt voor veel (interne) verplaatsingen en maakt het voor openbaar vervoer lastiger vanwege extensief bebouwd gebied
- Hoog autobezit en -gebruik, grote auto-afhankelijkheid, Aalsmeerders die in Aalsmeer werken gaan vaak met auto naar het werk
- Hoge parkeerdruk in woonwijken
- Veel logistiek (zwaar verkeer en pakketdiensten) van, naar en door de gemeente
- Aalsmeer heeft geen eigen NS-station, afhankelijk van stations in de omgeving
- Matig openbaar vervoer-gebruik
- Verminderde openbaar vervoer-bereikbaarheid Kudelstaart, lage busfrequentie tussen Kudelstaart en Aalsmeer en geen nachtvervoer
- Beperkte en gefragmenteerde routes voor de actieve modaliteiten (fietsen, (hard-)lopen) en enkele paden verkeren in slechte conditie en deze zijn ook niet altijd vrijliggend (te maken)
- Aalsmeer scoort slecht op duurzaamheidsindex

Kansen

- De verschillende gebieden in de gemeente Aalsmeer bieden kansen voor een specifieke gebiedsgerichte aanpak
- Vermindering hyperspits door toename thuiswerken en spreiding van de spits doordat bedrijven en scholen meer gespreid gaan starten
- Benutten toenemende beschikbaarheid data voor optimalisatie mobiliteitsnetwerk
- De Covid-19 crisis heeft bepaalde trends en ontwikkelingen versneld, geeft nu de kans om door te pakken en bijvoorbeeld (e-)fietsgebruik en thuiswerken verder te faciliteren
- Meer focus op mooie, rustige, groene langzaam verkeer routes, zowel lokaal als regionaal: betere kwaliteit verbindingen en betere bebording
- Betere bereikbaarheid en haltevoorzieningen R Net haltes, koppeling modaliteiten, toevoegen functies
- Kansen voor gebruik (e-)fiets en (e-)scooter, ook voor werknemers, wonen veelal in Aalsmeer of kernen direct eromheen, dit is tevens een duurzaamheidskans en vraagt rol ondernemers, al dan niet gekoppeld aan R Net (last mile)
- Versnelling R Net door nieuwe routing en halte Royal Flora Holland op de N231
- Aansluiting OV met OV-concessie Zuid-Holland-Noord
- Fijnmazigheid OV, in combinatie met lokale initiatieven
- Regionale bundeling logistiek, kansen voor logistiek over water en pakketophaalpunten
- Meer aandacht voor een gezonde levensstijl, versterkt door Covid-19
- Faciliteren duurzame mobiliteit en deelmobiliteit, versterkt leefbaarheid en kwaliteit openbare ruimte

Bedreigingen

- Sterke toename van het aantal inwoners, werkenden en reisbewegingen door ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Aalsmeer en omstreken
- Blijvende autoafhankelijkheid, ook jongeren geven voorkeur aan de auto
- Grote autoverkeersdruk op in-/uitvalswegen van/naar Aalsmeer en Kudelstaart, specifiek op het regionale wegennet met terugslag op enkele aansluitingen van het lokale netwerk
- Collectief vervoer heeft het door de Covid-19 crisis zwaar, de verwachting is dat het OV pas over een jaar of vijf weer op het oude niveau zit
- Interne OV-bereikbaarheid Aalsmeer en Kudelstaart (fijnmazigheid) verslechterd verder door focus op R Net
- Ruimtegebrek voor abri's en fietsenstallingen bij enkele OV-haltes (minder comfort)
- Toename verkeersonveiligheid kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, (e-)fietsers, scooterrijders) door vergrijzing, toenemende drukte op wegen en fietspaden en nieuwe (snellere) vervoerswijzen
- Verdere toename logistiek, zowel zwaar verkeer als stedelijke distributie
- Milieunormen worden (nog) niet overschreden, maar zitten wel op het randje op enkele plekken

Van SWOT-analyse naar belangrijkste aandachts- en conflictpunten

Met het in beeld brengen van sterktes en zwaktes alleen zijn we er nog niet. Door deze te combineren met kansen en bedreigingen komen we tot de belangrijkste aandachts- en conflictpunten voor Aalsmeer. Dit zijn:

- Covid-19 heeft de mobiliteitswereld op zijn kop gezet. De sterke groei van de mobiliteit is (tijdelijk?) een halt toegeroepen. Covid-19 geeft zowel kansen (al vóór Covid-19 ingezette trends, zoals opkomst elektrische fiets, vinden in verhoogd tempo plaats) als bedreigingen (openbaar vervoer krijgt het lastig).
- Om de groeiende mobiliteit van Aalsmeer, en de gevolgen hiervan, op te kunnen vangen, is een nauwe koppeling tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling van belang. Dit kan helpen om de doorstroming te verbeteren, duurzame mobiliteit en deelmobiliteit te faciliteren en de parkeerdruk te verlagen.
- We zien in Aalsmeer en de regio groei in inwoners en werknemers. In Aalsmeer leidt dit tot groei in aantal verplaatsingen en nieuwe knelpunten voor (vracht)auto, OV en actieve modaliteiten. Tegelijkertijd is er beperkte fysieke uitbreidingsruimte voor infrastructuur voor deze modaliteiten.
- We zien een grote auto-afhankelijkheid en een hoog aandeel auto in de modal split, zowel voor de huidige als toekomstige generatie en tot 2040. We zien de druk op het regionale wegennet verder toenemen met een terugslag naar het lokale net. Dit vraagt om het benutten van kansen om de alternatieven als OV en (e-)fiets aantrekkelijker te maken en zo weer ruimte te creëren op het wegennet.
- Het OV wordt al matig gebruikt in Aalsmeer en heeft het afgelopen maanden door Covid-19 nog zwaarder gekregen, terwijl het OV wel van belang is voor de totale Aalsmeerse mobiliteit. Van belang is om de kansen te pakken om het OV te verbeteren, bijvoorbeeld door een betere aansluiting van R Net met de (e-)fiets en het uitvoeren van lokale initiatieven (wijkbus).
- Veel werknemers gaan met de auto naar het werk. Samen met de Aalsmeerse ondernemers kunnen we kansen pakken om werknemers meer met de (e-)fiets (al dan niet in combinatie met het OV) naar het werk te laten komen en de hyperspits te verminderen.
- Veel verkeer in Aalsmeer is logistiek van aard, zowel zwaar verkeer als de stedelijke distributie. Er liggen kansen om dit aan te pakken: bundeling, modal shift (kansen voor vervoer over water, de Ringvaart), verduurzaming (mede door zero emissie zones in MRA) en bundeling van pakketjes op pakketophaalpunten.
- De verkeersveiligheid voor kwetsbare vervoerwijzen komt onder druk te staan: we zien het overal drukker worden, ook met nieuwe (snellere) vervoerswijzen en een verder vergrijzende bevolking. Dit leidt tot nieuwe vraagpunten en aandachtspunten ten aanzien van verkeersveiligheid en vraagt om een (pro-)actieve aanpak.
- Aalsmeer loopt achter op duurzame mobiliteit, het biedt kansen om dit aan te pakken, mede in kader van Klimaatakkoord. Meer inzetten op (e-)fiets, duurzame voertuigen en deelmobiliteit. Dit leidt tot minder bezit, minder voertuigen langdurig geparkeerd op straat en is positief voor de leefkwaliteit.
- De aandacht voor gezond leven en het klimaat neemt toe. Dit biedt kansen voor de (e-)fiets en de inrichting van de openbare ruimte met meer groen en minder parkeerruimte.

Koersen Mobiliteitsagenda Aalsmeer

Vanuit de SWOT-analyse en de belangrijkste aandachts- en conflictpunten zijn 11 koersen gedestilleerd die de richting van de Mobiliteitsagenda Aalsmeer bepalen.

Koers 1: Naar een flexibele Mobiliteitsagenda Aalsmeer

De toekomst is onmogelijk voor de volledige 100% te voorspellen. Er zijn een aantal duidelijke trends en ontwikkelingen, maar ook veel onzekerheden zoals het effect van Covid-19 op de mobiliteitsvraag de komende jaren. De Mobiliteitsagenda Aalsmeer zal dan ook zo concreet mogelijk moeten zijn met heldere doelen, maar dient ook de ruimte te hebben om flexibel met nieuwe / andere ontwikkelingen om te gaan.

Koers 2: Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit in samenhang bezien

De ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteit vormen twee communicerende vaten. Deze zullen in de Mobiliteitsagenda in samenhang bezien moeten worden, inclusief inrichting van de openbare ruimte.

Koers 3: Ruimtelijk patroon Aalsmeer vraagt om maatwerk per gebied

Aalsmeer kent een grote verscheidenheid in buurten en werklocaties, met specifieke mobiliteitsvraagstukken. Dit vraagt naast algemeen Mobiliteitsbeleid ook om een gebiedsgerichte uitwerking voor de belangrijkste gebieden.

Koers 4: Aanpak gevolgen vergrijzing voor mobiliteit

In 2040 is 30 procent van de Aalsmeerse bevolking 65 jaar of ouder. Dit heeft gevolgen voor de mobiliteit en verkeersveiligheid, hier moet in de Mobiliteitsagenda een antwoord op gegeven gaan worden.

Koers 5: Een compleet mobiliteitsaanbod

In de Mobiliteitsagenda wordt, gestreefd naar een compleet mobiliteitsaanbod. Dus geen keuze specifiek voor één modaliteit, of het afremmen van een modaliteit, maar streven naar een breed aanbod. Dit complete aanbod moet ook toegankelijk zijn.

Koers 6: Product OV versterken

Het OV heeft het lastig in Aalsmeer, het is tegelijkertijd wel van belang voor de bereikbaarheid van/naar/in Aalsmeer. Er zijn kansen om het totale product te versterken, bijvoorbeeld door wijkinitiatieven en door de koppeling van het hoogfrequente regionale R Net met de (e-)fiets te versterken.

Koers 7: Faciliteren groeiend (e-)fietsgebruik

Zowel lokaal als regionaal liggen er grote kansen voor de (e-) fiets. Meer dan voorheen moet het (e-)fietsgebruik gefaciliteerd worden, zowel met goede veilige routes als infrastructuur die in goede staat is. Gebruik (e-)fiets draagt ook bij aan een gezonde levensstijl. Gedragsbeïnvloeding maakt hier ook onderdeel van uit.

Koers 8: Optimalisatie logistieke ketens

Het wordt steeds drukker met vrachtwagen en pakketbusjes in Aalsmeer met negatieve gevolgen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefkwaliteit. Aan de andere kant is de logistiek van groot belang voor de economie van Aalsmeer en is een goede bereikbaarheid belangrijk. Dit vraagt om optimalisatie van de logistieke ketens.

Koers 9: Actieve rol van ondernemers in bereikbaarheid

Veel Aalsmeerders die in Aalsmeer werken gaan toch met de auto naar hun werk, met gevolgen voor bereikbaarheid en veel ruimtevraag voor parkeren. De Aalsmeerse ondernemers hebben een rol in het stimuleren van reizen per (e-)fiets al dan niet in combinatie met het OV.

Koers 10: Naar een integrale en actieve aanpak van verkeersveiligheid

De toenemende drukte, vergrijzing en nieuwe vervoersmiddelen vragen om een integrale en (pro-)actieve aanpak van verkeersveiligheid. Acteren in plaats van reageren met focus op specifieke doelgroepen en gedrag.

Koers 11: Een volgende stap in duurzame mobiliteit en deelmobiliteit

Verduurzaming van de mobiliteit speelt een grote rol in de aanpak van de belangrijkste klimaat- en energievraagstukken en deelmobiliteit zorgt voor minder vervoermiddelen in Aalsmeer.

Gemeente Aalsmeer



Nota van Beantwoording

Ontvangen inspraakreacties en beantwoording van inspraakreacties op de

Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer

Aalsmeer, december 2021

Aanleiding

De Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer lag tussen 8 oktober 2021 en 5 november 2021 voor een periode van 4 weken ter inzage. Het College heeft van de mogelijkheid gebruik gemaakt om voor een kortere ter inzage periode te kiezen omdat er in het voortraject uitgebreid participatie heeft plaatsgevonden. Er zijn in totaal 6 schriftelijke reacties ontvangen:

1. Bewoners van de Ophelialaan (gedeelte tussen rotonde en de Stommeerweg)
2. Connexxion
3. Gemeente Haarlemmermeer
4. Vervoerregio Amsterdam
5. Provincie Noord-Holland
6. Stichting Nieuw Aalsmeer

De voorliggende Nota van Beantwoording wordt gehanteerd voor de beantwoording van deze inspraakreacties.

Wijze van beantwoording

De inspraakreacties worden per inspreker behandeld. De specifieke inhoud van de reactie wordt in de tweede kolom weergegeven en vervolgens in de derde kolom beantwoord door de gemeente. In de vierde kolom wordt aangegeven of de reactie leidt tot aanpassing van de Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer.

Alle insprekers ontvangen de nota van beantwoording. Op deze wijze wordt de beantwoording van de reacties overzichtelijk en transparant.

Algemene lijn reacties en aanpassingen

De inspraakreacties leiden niet tot grote inhoudelijke wijzigingen in de Mobiliteitsagenda. Het zijn veelal “puntjes op de i”, opmerkingen die het document scherper maken en procesmatige punten. De grote lijn van de Mobiliteitsagenda blijft dus staan.

Beantwoording inspraakreacties

Inspreker 1: Bewoners van de Ophelialaan (gedeelte tussen rotonde en de Stommeerweg)

	Specifieke reactie	**Beantwoording specifieke reactie**	**Aanpassing Mobiliteitsagenda**
1.1	De Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer beschrijft op p. 36 en 37 de landelijke ontwikkeling van het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur binnen de bebouwde kom en het ontmoedigen van (sluip)verkeer door de wijk. Daarbij worden de Ophelia-laan en Hortensialaan concreet als voorbeelden ge-noemd. Wij verwelkomen dat onze zorgen hiermee in de Mobiliteitsagenda worden geadresseerd. Echter, wij missen in de Mobiliteitsagenda de urgentie op dit punt. Deze al lang bekende zorgen behoeven nu echt prioriteit.	De Mobiliteitsagenda Aalsmeer vormt een agenda voor de komende jaren. Hierin past een brede afweging van wegen die in aanmerking komen voor 30 km/uur en het monitoren van de verkeerskundige gevolgen van de nieuwe infrastructuur. Dit gaan we in de nieuwe collegeperiode oppakken. In uw reactie stipt u ook een aantal actuele zaken aan, als gevolg van de nieuwe verkeerssituatie op de Burgemeester Kasteleinweg. Er is hier reeds contact over met de gemeente.	Nee

Inspreker 2: Connexxion

	Specifieke reactie	**Beantwoording specifieke reactie**	**Aanpassing Mobiliteitsagenda**
2.1	Op blz. 36 en 52 komt de transitie van 50 naar 30 km/u aan de orde, het standpunt van Connexxion is: op R-net lijnen wordt NOOIT 30 km/u toegestaan, deze verbindende lijnen moeten een volwaardig alternatief voor de auto in de Amsterdamse regio zijn en blijven en daar past op geen enkele wijze een lagere snelheid bij. Elke maatregel op ontsluitende buslijnen om van 50 naar 30 km/u te gaan dient vooraf besproken te worden met concessiehouder Connexxion teneinde samen op zoek te gaan op welke wijze de gemiddelde snelheid minimaal op het huidige niveau kan blijven. In dat kader verzoekt Connexxion om in de tabel op bladzijde 53 ook de Concessiehouder op te nemen als externe partij om mee af te stemmen.	Voor doorstroming van de (regionale) bussen is inderdaad een snelheid van 50 kilometer per uur gewenst. Wanneer vanuit andere overwegingen 30 kilometer per uur gewenst is, nemen wij de Concessiehouder (Connexxion) mee in de afstemming.	Ja, twee aanpassingen: • In de tekst op pagina 36 wordt opgenomen dat we de (regionale) busroutes mee nemen in de afweging. • Connexxion wordt toegevoegd aan de tabel op pagina 53.
2.2	Op geen enkele wijze leest Connexxion in de Mobiliteitsagenda iets terug over het "Convenant wegen" dat samen met de andere gemeenten is opgesteld teneinde de doorstroming van het OV te borgen. Connexxion verzoekt de gemeente dit belangrijke document te benoemen als onderdeel van de Mobiliteitsagenda en daarin tevens de standpunten uit ad 1. Ten aanzien van ons 30 km/u standpunt op te nemen.	Het Convenant Wegen is inderdaad van belang, maar is geen beleid en is daarom ook niet genoemd. Met de wijziging op punt 2.1 wordt het 30km/u standpunt reeds meegenomen en is het niet nodig dit document te benoemen.	Nee

	Specifieke reactie	**Beantwoording specifieke reactie**	**Aanpassing Mobiliteitsagenda**
2.3	Op blz 30 geeft u aan "Door in te zetten op sneller regionaal busvervoer" en doelt dan op de nieuwe busbaan door Aalsmeer die formeel per 12 december 2021 in gebruik genomen wordt. Connexxion ziet deze busbaan als een enorm grote verbetering en met name de buslijn naar Haarlem en Uithoorn (R-Net 340) is veel sneller geworden. We zijn zeer verheugd dat Aalsmeer deze kwaliteitssprong heeft weten door te voeren samen met de Provincie Noord-Holland. Toch profiteren juist de 2 R-net lijnen die specifiek voor de burgers van Aalsmeer bedoeld zijn, volledig niet van de busbaan. Dit is helaas een grote misser. Gevolg is dat deze beide R-net lijnen per 12 december 2021 met het drukke (spits) verkeer mee moet rijden en in de file komen te staan terwijl R-net lijn 340 wel op de busbaan de R-net lijnen 357/358 voorbij rijdt. Oorzaak is een te krappe bocht van de busbaan naar de Legmeerdijk v.v. Hopelijk weet Aalsmeer deze omissie nog voor as. 12 december te herstellen.	Deze opmerking heeft geen impact op de Mobiliteitsagenda, maar wordt wel dorgegeven aan de collega's die hier over gaan.	Nee

Inspreker 3: Gemeente Haarlemmermeer

	Specifieke reactie	**Beantwoording specifieke reactie**	**Aanpassing Mobiliteitsagenda**
3.1	We willen u complimenteren met de Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer. We herkennen de trends, ontwikkelingen en vraagstukken die u schetst en onderschrijven het feit dat mobiliteit geen doel op zich is maar een nauwe relatie heeft met andere aspecten binnen de ruimtelijke ordening.	Dank voor de complimenten en fijn dat u als buurgemeente het één en ander herkent.	Nee
3.2	We waarderen het dat u in het hoofdstuk over de ontwikkelingen ook rekening houdt met ontwikkelingen buiten uw gemeentegrenzen. Wij kunnen echter op basis van uw Ontwerp Mobiliteitsagenda Aalsmeer niet achterhalen of u daarbij alleen rekening houdt met 5.000 appartementen in Hoofddorp centrum en waar dit aantal op gebaseerd is. We voorzien voor Haarlemmermeer circa 20.000 woningen te realiseren welke invloed kunnen en zullen hebben op de mobiliteit tussen onze gemeenten. Dit kan oplopen tot 30.000 woningen wanneer de ontwikkelingen rond het station Hoofddorp doorgang vinden. Een belangrijk deel daarvan wordt in het centrum gerealiseerd. We verzoeken u voor de Mobiliteitsagenda Aalsmeer rekening te houden met de gegevens op www.plancapaciteit.nl.	Dank voor deze aanvulling met de meest recente (hogere) cijfers. Deze passen wij aan.	Ja, woningbouwcijfers Haarlemmermeer worden aangepast.
3.3	Zoals u in uw stuk terecht aangeeft is een aanzienlijk deel van de Aalsmeerders werkzaam in gebieden rondom Aalsmeer, waaronder Haarlemmermeer. Wij verwachten de komende 10 tot 20 jaar ook veel nieuwe arbeidsplaatsen te gaan realiseren. Hierdoor zal de door u genoemde grote woon-werk pendel van en naar Aalsmeer mogelijk verder toenemen. We zijn benieuwd of u in uw Ontwerp Mobiliteitsagenda hiermee rekening gehouden heeft en wat u verwacht dat dit betekent voor de mobiliteit tussen onze gemeenten.	Wij zien inderdaad ook een toenemende pendel tussen Aalsmeer en Haarlemmermeer. Juist in de relatie Aalsmeer-Haarlemmermeer zien wij kansen voor meer reizen per fiets (over de MRA-snelfietsroute) en met de bus (over de HOVASZ busbaan). Qua verbindingen is dus al ingespeeld op deze relatie, van belang is wel om te kijken of er voldoende capaciteit is. Laten we dit gezamenlijk monitoren.	Nee

	Specifieke reactie	**Beantwoording specifieke reactie**	**Aanpassing Mobiliteitsagenda**
3.4	In uw Ontwerp Mobiliteitsagenda verwijst u naar de ontwikkeling van PrimA4a. Op dit moment beraden wij ons op het toekomstperspectief van het glastuinbouwgebied PrimA4a bij Rijsenhout en de rol die dit gebied speelt in de sierteeltketen van de Greenport Aalsmeer.	In de Mobiliteitsagenda zal deze ontwikkeling wat minder "definitief" neergezet worden.	Ja, tekst PrimA4a wordt afgezwakt.
3.5	Wij ondersteunen uw ambitie om de onderlinge relaties in het openbaar vervoernetwerk tussen de regio's Amstelland Meerlanden en Holland Rijnland te verbeteren, mits dit niet ten koste gaat van de openbaar vervoerbereikbaarheid van de kernen in het zuidelijke deel van Haarlemmermeer.	Deze toevoeging kunnen we begrijpen en wij zullen Haarlemmermeer dan ook betrekken in deze actie.	Ja, Haarlemmermeer toevoegen aan de actie.
3.6	We herkennen het door u geschetste mogelijke knelpunt op de corridor Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol. Mogelijk kan dit knelpunt verminderen of zelfs opgelost worden zodra het nieuwe openbaar vervoerknooppunt Schiphol Zuid in gebruik genomen wordt.	Mooi dat u het mogelijke knelpunt herkent. Laten we dit de komende jaren gezamenlijk in de gaten houden.	Ja, aan de tekst wordt toegevoegd dat knooppunt Schiphol-Zuid een mogelijke oplossing kan bieden en dat dit samen met Haarlemmermeer in de gaten gehouden wordt.
3.7	We ondersteunen uw oproep om de rol van de (e)fiets in de bereikbaarheid in de regio te versterken. We werken hierin al samen binnen het programma MRA Fiets. We kijken er naar uit om samen met u de mogelijkheden van de langzaam verkeersverbindingen over de Ringvaart tussen Haarlemmermeer en Aalsmeer te onderzoeken en waar nodig te verbeteren.	Dank voor de ondersteuning en goed om gezamenlijk een "brug" over de Ringvaart te slaan.	Nee

	Specifieke reactie	**Beantwoording specifieke reactie**	**Aanpassing Mobiliteitsagenda**
3.8	Wij vinden het interessant dat u kijkt naar de potentie van de Ringvaart voor logistiek over water. We zijn benieuwd naar de plannen daarvoor en verzoeken u ons daarbij te betrekken. Daarbij vinden we het belangrijk dat het toevoegen van nieuwe logistieke functies de bestaande functies niet hinderen. De Ringvaart heeft immers een belangrijke recreatieve functie, die wij via het Programma Ringvaart en Ringdijk proberen te versterken. Daarnaast maakt de Ringvaart onderdeel uit van de staande mastenroute tussen het lJsselmeer en de Zeeuwse Delta. Wij vragen u om hiermee rekening te houden.	Dank voor uw terechte aandachtspunten inzake de Ringaart. De Ringvaart heeft inderdaad, ook voor Aalsmeer, een belangrijke recreatieve functie en er zal dus altijd sprake zijn van afweging. Wij betrekken u bij het vervolg.	Ja, Haarlemmermeer wordt toegevoegd aan de actie over onderzoek naar potentie van logistiek over de Ringvaart.

Inspreker 4: Vervoerregio Amsterdam

	Specifieke reactie	**Beantwoording specifieke reactie**	**Aanpassing Mobiliteitsagenda**
4.1	Vanuit de Vervoerregio is al eerder gereageerd op het Analysedocument en Koersdocument. Het is een uitgebreid plan en een gedegen analyse. Goed o.a. om RO en Mobiliteit aan elkaar te koppelen en het STOMP-principe toe te passen.	Dank voor de complimenten en mooi dat u zich herkent in de analyse.	Nee
4.2	Bij de 11 Koersen lijkt de fiets nog wat onderbelicht. Maar dat komt omdat Koers 7 een ander lettertype heeft.	Dit klopt en passen we aan.	Ja, tekst bij Koers 7 krijgt ander lettertype.
4.3	Voor overzichtelijkheid de nummering van de acties aanpassen, zodat er geen meerdere acties met nummer 1, 2 of 3 zijn.	Een goede opmerking, dit gaan we aanpassen.	Ja, de nummers van de acties worden aangepast.
4.4	Pagina 50, uitgangspunt 1, "regionale blik", actie #3: Hier staat wel dat in (gemeentelijke) startnotities van bereikbaarheidsvraagstukken en gebiedsontwikkelingen wordt uitgegaan van de brede mobiliteit als basis. Het zou goed zijn als hier ook concreet genoemd wordt dat het instrument van 'Mobiliteitsprogramma van Eisen' wordt toegepast bij nieuwe ontwikkelingen.	Goede toevoeging, we voegen een Mobiliteitsparagraaf en een Mobiliteitsprogramma van Eisen (bij grotere projecten) toe.	Ja, toevoegen Mobiliteitsparagraaf en Mobiliteitsprogramma van Eisen (bij grotere projecten).
4.5	Pagina 50, uitgangspunt 1, "lopen", actie #2: We kijken in de Vervoerregio naar de belangrijkste quickwins m.b.t. looproutes naar OV-haltes. (maar dus niet naar alle looproutes)	Goed punt, passen we aan	Ja, bij Vervoerregio Amsterdam toevoegen dat het specifiek om looproutes naar OV-haltes gaat.
4.6	Pagina 50, uitgangspunt 1, "lopen", actie #3: Bij de reguliere aanpak van trottoirs hebben wij geen rol.	Passen we aan.	Ja, Vervoerregio Amsterdam verwijderen bij deze actie.

	Specifieke reactie	**Beantwoording specifieke reactie**	**Aanpassing Mobiliteitsagenda**
4.7	De agenda is ook ambitieus. Er zijn nu wel veel ambities, maar bemensing en financiering is wel een aandachtspunt. We zien in dit maatregeloverzicht namelijk aardig wat acties in 2022 staan. Wellicht is het mogelijk een aantal korte termijn maatregelen wat op te schuiven in de tijd.	Eens, de acties in de agenda waren te ambitieus gepland. Veel acties die in 2022 geagendeerd stonden, hebben we veranderd in 2022-2023.	Ja, looptijd van acties in tabellen aangepast.
4.8	Op p.30 staat *"Waar de kwaliteit van het openbaar vervoer verslechterd is, is het streven om in samenwerking met de VRA en de openbaar vervoer-concessiehouder te komen tot fijnmazige openbaar vervoersystemen die zoveel als mogelijk wijken/gebieden bedienen die ver van bushaltes af zijn komen te liggen. Er wordt een dekkingskaart gemaakt om gebieden te identificeren waar de openbaar vervoer-bereikbaarheid verbeterd kan worden. Er zijn diverse opties mogelijk: een kleine bus die door vrijwilligers wordt gereden ('wijkbus'), integratie van openbaar vervoer met Wet maatschappelijke ondersteuningvervoer/personeelsvervoer of nieuwe ontwikkelingen als ANWB Automaatje".* We kijken hier samen naar, maar 'het streven om te komen' is nog misschien nog wat stellig verwoord.	We zullen dit minder stellig verwoorden en aangeven dat we dit samen onderzoeken..	Ja, "het streven om" wordt aangepast in "onderzoeken".

Inspreker 5: Provincie Noord-Holland

	Specifieke reactie	**Beantwoording specifieke reactie**	**Aanpassing Mobiliteitsagenda**
5.1	De ontwerp mobiliteitsagenda is ambitieus, voor alle modaliteiten. Eerder reageerden wij op de 80% versie. Daarin hebben wij het voorstel gedaan te werken volgens het STOMP principe en te wijzen op het Perspectief Mobiliteit en het RMP. Het STOMP principe komt nu terug in de mobiliteitsagenda. Het RMP herkennen wij niet als zodanig in de agenda.	Het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) staat genoemd in de Beleidsanalyse (Bijlage 2) en onderwerpen hieruit zijn doorvertaald in de mobiliteitsagenda.	Nee
5.2	De Zuidlob studie geeft een breed vraagstuk aan. Niet alles kan worden opgepakt en zeker niet tegelijkertijd. Het inzetten op capaciteitsuitbreiding op de N231 is voor ons dan ook nog geen uitgemaakte zaak. Prioriteren en faseren over de hele regio is nodig (en voor ons over de hele provincie Noord-Holland). Graag zinsnede over de N231 aanpassen.	De zinsnede over de N231 ging alleen over capaciteitsuitbreiding. Deze zin hebben we aangepast in het zoeken naar oplossingen om te komen tot een robuust en verkeersveilig netwerk.	Ja, zinsnede over N231 wordt aangepast.

Inspreker 6: Stichting Nieuw Aalsmeer

	Specifieke reactie	**Beantwoording specifieke reactie**	**Aanpassing Mobiliteitsagenda**
6.1	Onze eerste constatering is dat de Mobiliteitsagenda Aalsmeer (MAA) vooral een extrapolatie oplevert van bestaand beleid en niet veel verder tastbaar wordt tot 2025, terwijl u aankondigt dat 2040 een perspectief is. Verder wordt duidelijk in het actie overzicht (7) er nog zeer veel onderzocht en uitgewerkt moet worden.	Het klopt dat de MAA voor een deel extrapolatie is van het staand beleid. Voor een aantal onderwerpen, zoals sec de auto, zien wij geen nieuwe koers. De bredere mobiliteit pakken we echter wel anders aan en de focus ligt meer op actieve mobiliteit, OV en gedrag, in nauwe samenwerking met de ondernemers. We bevinden ons op verschillende vlakken in een transitiefase, vandaar dat er in het overzicht nog veel acties staan. Er is, mede daarom, ook al een actualisatie van de Mobiliteitsagenda voorzien en aangekondigd.	Nee
6.2	We merken op dat u de aanpak van deze uitwerkingen beter via een vorm van Burgerberaad kan doen, dan steeds een beleidsstuk de publieke arena in te brengen om daar op te reageren. Die zorgt ervoor dat onzes inziens in het vervolg participatief met bewoners, wijkraden en bedrijven. Zo zorgt u voor veel meer draagvlak. De Stichting Nieuw Aalsmeer ziet een voorstel op dit punt graag tegemoet. In de borging- en evaluatie paragraaf legt u veel uitwerkingen op de schouders van het nieuwe college. Organiseer daarbij een goed Burgerberaad.	In de totstandkoming van de Mobiliteitsagenda Aalsmeer zijn inwoners en ondernemers op meerdere momenten actief betrokken. Zowel via enquêtes, gesprekken als via het Aalsmeerse participatieplatform participatie.aalsmeer.nl. Ook bij de uitvoering en evaluatie van de Mobiliteitsagenda zullen inwoners en ondernemers actief betrokken worden. Dit laatste zullen wij nog extra benadrukken in het hoofdstuk Borging en Evaluatie (hoofdstuk 8).	Ja, toevoegen dat inwoners, ondernemers en organisaties ook betrokken worden in de uitvoering en evaluatie van de Mobiliteitsagenda.

	Specifieke reactie	**Beantwoording specifieke reactie**	**Aanpassing Mobiliteitsagenda**
6.3	In het voorwoord verklaart de wethouder dat hij een aantal versnellingen ziet in trends. Een bijzondere kans om daar in de agenda voor korte- en langere termijn concrete zaken voor zichtbaar te maken. We hebben hiervan echter geen echte gemeentelijke acties op gezien in dit stuk. Moeten die vooral van burgers en bedrijven komen? Welke voorzieningen biedt de gemeente om die versnellingen (fiets, pakketbezorgingen en thuiswerken) te kunnen handelen? Op het laatste punt gaat u er vanuit dat de inkomende en uitgaande mobiliteit groeit in de spits. Terwijl een adequate aanpak op dat punt tot een betekenisvolle verlaging van het aanbod van voertuigen in de spits moet leiden. Welke gemeentelijke inspanning is hierbij gedacht (een aan Covid-19 gerelateerde duurzame actie)?	De rol van de gemeente, zoals ook in de Mobiliteitsagenda beschreven, is tweeledig: enerzijds zorgen wij voor infrastructuur voor de fiets en willen wij samen met de markt zorgen dat er pakketwanden gerealiseerd worden en anderzijds willen wij samen met de Aalsmeerse ondernemers gaan kijken of het woon-werk verkeer verduurzaamd kan worden, onder andere door Breikers in te zetten.	Nee
6.4	Als het gaat om die mobiliteitsreductie in de spits is ook rekeningrijden een effectief middel. U heeft daar in uw agenda geen aandacht voor terwijl dat een steeds grotere kans is om in de MRA hier samen uitvoering aan te geven. Kunt u uw standpunt t.z. toelichten, omdat dit een duurzaam effect kan hebben op het mobiliteitsvraagstuk.	Rekeningrijden is iets wat vanuit het Rijk moet komen, als regio kunnen we dit niet zelf initiëren. Vandaar dat het ook niet in de Mobiliteitsagenda genoemd is.	Nee
6.5	In het groene kader op blz. 8 en 9 stipt u een aantal mutaties aan t.a.v. het AVVP van 2009. Over de Stationsweg/van Cleeffkade opteert u een shared space inrichting. We geven u in overweging die locatie uit te werken met het oog op meer duurzame kwaliteit: 2 richtingen op van Cleeffkade/Uiterweg. Onttrek Stationsweg aan verkeer tussen Zjjdstraat en Driekolommenplein (naast vml.Postkantoor).	Eind 2019 is besloten om deze kruising niet als shared space maar als rotonde in te richten.	Nee
6.6	Creëer ondergrondsparkeren voor Raadhuisplein (2 of 3 lagen) in overleg met bedrijven om bereikbaarheid veilig te stellen.	In de Centrumvisie Aalsmeer is dit niet als project opgenomen. Ondergronds parkeren is ook erg kostbaar.	Nee

	Specifieke reactie	**Beantwoording specifieke reactie**	**Aanpassing Mobiliteitsagenda**
6.7	Activeer een gedachtenslag om de Uiterweg van Rijsenhout via een compacte fiets-auto pont over de Ringvaart 2 zijdig bereikbaar te maken.(zie ook bladzijde 28)	Samen met Haarlemmermeer gaan we de langzaam verkeersverbindingen over de Ringvaart onderzoeken. We kijken niet naar extra auto-verbindingen. Zie de acties bij Uitgangspunt 1.	Nee
6.8	In dat groene kader schetst u ook het beeld van hoogwaardiger ov. De ontwikkelingen voor de middellange termijn van de realisering van een tram-as vanuit Amsterdam-Zuid naar Schiphol (evt. doorgetrokken naar Aalsmeer) vinden wij in combinatie met de realisering van de tram-as vanuit Uithoorn (doorgetrokken over de busbaan naar Aalsmeer) voor de langere termijn een idee om nader te onderzoeken als je verder kijkt dan 2025. De combinatie met strategische fietsstallingen bij de halten kan Aalsmeer een sterkere OV bereikbaarheidspositie opleveren. Is natuurlijk een MRA-verhaal als het er op aan komt. Bij 1.2. geeft u het proces van totstandkoming aan. Dit voorstel kan daarbij worden betrokken als inzet voor een nieuw college.	De huidige plannen gaan uit van doortrekking van de Amsteltram van Amstelveen naar Uithoorn (hard plan) en van het doortrekken van de Noord-zuid lijn van Amsterdam Zuid naar Schiphol en Hoofddorp (studie). Doortrekken naar Aalsmeer komt niet in de huidige plannen voor. Tussen Uithoorn, Aalsmeer en Schiphol is juist recent geïnvesteerd in een vrije busbaan (project HOVASZ) en hierdoor kunnen regionale bussen snel rijden. Het is wel belangrijk om goed over te kunnen stappen op de twee eerder genoemde verbindingen. Er wordt wel nadrukkelijk gekeken naar het verbeteren van fietsenstallingen bij de belangrijkste Ov-haltes in Aalsmeer en Kudelstaart, mogelijk in combinatie met deelfietsen. Zie acties bij Uitgangspunt 1.	Nee
6.9	We vinden de beschrijving van 2.1. Trends en ontwikkelingen een goede aanzet voor beleid naar 2040. De concretisering van die 12 voor 2040 relevante punten komen helaas niet systematisch terug in de volgende hoofdstukken.	Het is niet de bedoeling dat de trends systematisch terug zijn te vinden in de volgende hoofdstukken. Maar in bijvoorbeeld Uitgangspunt 3 zijn veel trends wel door vertaald en de (elektrische) fiets en nieuwe voertuigen komen bijvoorbeeld terug in de eerste twee Uitgangspunten.	Nee
6.10	In de passage over economie toerisme en recreatie (blz. 17/18 ev.) zou u een aanscherping moeten opnemen van het Glasgow akkoord over vrachtwagens.	Eens, dit is nieuwe informatie en nemen wij als zodanig ("vanaf 2040 alle nieuwe vrachtwagens en bussen zonder uitlaatgassen") over in het derde Uitgangspunt.	Ja, onderdeel Glasgow-akkoord over vrachtwagens opnemen in tekst over duurzame mobiliteit.

	Specifieke reactie	**Beantwoording specifieke reactie**	**Aanpassing Mobiliteitsagenda**
6.11	Verder stipt u daar de waterrecreatie aan op de Westeinderplassen en de Ringvaart. Wij hadden graag gezien dat u daar ook beleid aankondigt m.b.t. het fossielvrijvaren na 2030.	Om een fossielonafhankelijk Aalsmeer in 2040 te bereiken zullen ook de vaarbewegingen (logistiek en recreatie) dan fossielvrij uitgevoerd moeten worden. Wij hebben momenteel nog geen beleid op dit onderdeel van de verduurzamingsopgave en zijn met indiener eens dat het nodig is ook op dit onderdeel beleid te gaan formuleren. Dit is geen beleid vanuit de Mobiliteitsagenda, maar we benoemen het wel.	Ja, er wordt tekst toegevoegd in bij Uitgangspunt 3, onderdeel duurzame mobiliteit.
6.12	Als u spreekt over de fietsverbindingen in de relatie Amsterdam/Amstelveen vragen wij aandacht voor een tunnel onder de N201 voor fietsers van Kudelstaart-Amsterdam.	Onder de N201 ligt reeds een noord-zuid fietstunnel, vlak na het terrein van Royal Flora Holland. U doelt waarschijnlijk op de voormalige N201. Er zijn hier geen plannen voor een noord-zuid fietstunnel onder de (voormalige) N201. Wel is recent een tunnel geopend van west naar oost, van Uithoorn naar Aalsmeer en verder. Mogelijk dat een noord-zuid tunnel in de toekomst wel in beeld komt bij onderzoek naar verlenging van de MRA-fietsroute Amstelveen-Aalsmeer naar Kudelstaart.	Nee
6.13	In dit deel van het stuk ontbreekt o.i. een passage over de verminderde groei van Schiphol en de effecten op het wegennet.	De Mobiliteitsagenda Aalsmeer is niet het geëigende beleidsinstrument om in te gaan op de effecten van de luchthaven Schiphol op het wegennet. Datzelfde geldt bijvoorbeeld voor de effecten op de spoorinfrastructuur. In de Luchtvaartnota 2020 – 2050 'Verantwoord vliegen naar 2050' heeft het rijk de relatie gelegd tussen de luchthaven en mobiliteit. Het kabinet heeft in dat kader aangegeven te kiezen voor een integrale mobiliteitsbenadering. Vanuit die integrale benadering wil het Rijk "internationaal vervoer over het spoor en de weg aantrekkelijker maken. Daardoor komt ruimte vrij voor luchtvaart naar bestemmingen waarvoor geen reële andere vervoerswijze is. Het Rijk werkt (in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, MIRT) met de luchthavens, de spoorsector en decentrale overheden aan een investeringsstrategie voor de lucht- en landzijdige infrastructuur van de luchthavens op de lange termijn."	Nee

	Specifieke reactie	**Beantwoording specifieke reactie**	**Aanpassing Mobiliteitsagenda**
6.14	In hoofdstuk 3 gaat het over alle modaliteiten. In aansprekende bewoordingen omschrijft u de centrale positie van de auto. We hadden graag gezien dat u een visie op het deelautogebruik in Aalsmeer opneemt. En verder dat u gezien het idee van verbinding tussen de vervoerswijzen ook de ontwikkeling van Transferpunten op strategische posities in de MRA omarmt. Bij uitgangspunt 3, hoofdstuk 6 onderschrijven wij uw opties voor deel automobiliteit. Maar maak dat concreet in bijvoorbeeld de plannen voor Hoofdweg-Zuid, Oosteinde3-hoek, Westeinderhage en Greenpark. Het blijft nl. bij intenties.	Voor wat betreft Transferpunten zijn in Aalsmeer de grootste OV-haltes (zoals het Busstation Zwarteweg) de belangrijkste locaties. Buiten Aalsmeer wordt gestudeerd op een regionale mobiliteitshub bij het te realiseren Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid (BTAZ). Dit is wel afhankelijk van een tramhalte op BTAZ. Voor wat betreft deelauto's: voor Aalsmeer is dit nog nieuw. We geven aan dat we onderzoek doen naar de mogelijkheden voor deelmobiliteit en dit kan bijvoorbeeld in de grootste ruimtelijke plannen.	Nee
6.15	In hoofdstuk 4 ontvouwt u een mooi beeld van een integrale verkeers- en vervoersbenadering. De idee voor voetgangers is hartverwarmend. Geeft o.i. hier de mogelijkheid om concreet dingen samen verder uit te werken. Dat zou mooi gaan als u voor de hele bebouwde kom van Aalsmeer (eventueel met uitzondering van N201 en N198) een 30 km regiem uitwerkt. Ook positief voor vermindering uitstoot.	Heel de bebouwde kom van Aalsmeer 30 km/uur maken is niet mogelijk. De belangrijkste ontsluitingswegen zullen altijd een regiem van 50 km/uur houden. We gaan wel kijken welke wegen we om kunnen vormen naar 30km/uur, zie de actie bij Uitgangspunt 2.	Nee
6.16	Bij uitgangspunt 2 op blz. over de 30km/uur wegen is er ook een kans om in het kader van klimaatadaptatie de wegverharding met open bestrating te ver-groenen. Dat past bij de afwikkelingssnelheid en zorgt ook voor een betere water opname in de bodem.(klimaatadaptatie).	Dit is een goed idee, maar heeft niet met Mobiliteit an sich te maken, maar met inrichting van de openbare ruimte. Uw idee geven wij door aan de collega's die zich hier mee bezig houden.	Nee
6.17	Over duurzame mobiliteit. Is het een idee om in de bestaande situatie, strevend naar 2040 fossiel vrij, nu al projecten/pilots op te starten die per wijk/buurt -net als bij de Warmtevisie – de kansen en weerstanden in beeld brengen. Samen evt met ondernemers uit Aalsmeer uit de mobiliteits-branche!	In nieuwe ontwikkelingen kijken wij hier sowieso naar. Mochten er in bestaande wijken kansen ontstaan of initiatieven los komen, kunnen we vanuit de gemeente faciliteren.	Nee

	Specifieke reactie	**Beantwoording specifieke reactie**	**Aanpassing Mobiliteitsagenda**
6.18	Over de overkapping van grote parkeerareaal (bedrijven rond veiling etc.) met zonnepanelen en evt. ook groene (sedum) daken willen we graag met u verkennen waar dat uitvoerbaar is. Eventueel in combinatie met opslag in buurt/wijk batterijen. We willen graag met u meedenken over de zgn. plankaart elektrisch vervoer (auto, fiets, pakketbezorging, goederen transport). Te denken valt ook aan (aanbod afhankelijke) straatverlichting- en straatnaamborden ledverlichting, informatie borden (digitaal bij wijk-buurt ingangen) met verkeers- en bereikbaarheidsinfo	Uw opmerking over de zonepanelen en groene (sedum) daken geven wij door aan de collega's die met Duurzaamheid bezig zijn. De Plankaart Elektrisch Vervoer geeft –specifiek voor auto's- een overzicht van bestaande en potentiële (nieuwe) laadpunten. Hier denken geen andere partijen over mee. Uw opmerkingen over de straatverlichting en –naamborden geven wij door aan de collega's van openbare ruimte.	Nee
6.19	Bij 7, het totaal overzicht, zien wij graag dat lokale betrokken organisaties bij de uitwerking van de agenda genoemd worden. Zoals eerder aangegeven. Beter nog om ook een Burgerberaad Mobiliteit op te richten. We kunnen ook inzet leveren bij de monitoring en evaluatie genoemd in hoofdstuk 8.	In hoofdstuk 7 staan de belangrijkste partijen genoemd, dit wordt nog nader uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma waar ook andere partijen genoemd gaan worden. In hoofdstuk 8 geven wij aan dat bij de uitvoering en evaluatie ook inwoners en ondernemers betrokken worden.	Ja, zie antwoord bij reactie 6.2.
6.20	De idee dat Aalsmeer voor alle vervoerwijzen bereikbaar moet zijn moet je in het kader van Klimaatverandering etc. toch meer toesnijden op het maken van andere keuzes: Juist met werkgevers in onze gemeente koersen op thuiswerken. Maatwerk leveren voor collectief vervoer.	In Uitgangspunt 3 geven wij aan dat ondernemers een grote rol hebben in de (toekomstige) bereikbaarheid van Aalsmeer en leggen wij een koppeling met Breikers en Groot Schiphol Bereikbaar.	Nee
6.21	Toekomst gericht sturen op meer Elektrische voertuigen en daarbij behorende voorzieningen.	Dat doen wij al, bijvoorbeeld door de Plankaart Elektrisch Vervoer te actualiseren.	Nee
6.22	Bij bushalten fiets oplaadpunten realiseren voor E-bikes.	We gaan kijken naar (uitbreiding van) fietsparkeervoorzieningen bij de belangrijkste OV-haltes. In dit onderzoek kunnen we ook kijken naar laadmogelijkheden en veilige stallingen voor e-bikes.	Nee

	Specifieke reactie	**Beantwoording specifieke reactie**	**Aanpassing Mobiliteitsagenda**
6.23	Busverbinding aanpassen van Kudelstaart naar Aalsmeer v.v. via Bachlaan. Hierdoor wordt fort Kudelstaart, Watertoren en Flowerart-museum beter bereikbaar (Via Beethovenlaan/Dreef weer op oude route) met ov.	De gemeente Aalsmeer heeft geen directe invloed op de routering van bussen. De route Kudelstaart-Aalsmeer wordt versneld door ingebruikname van het HOVASZ project. Een pilot met Vervoer op Maat is per 12 december 2021 gepland voor de vervallen haltes in de kern Aalsmeer. We zijn bereid om –wanneer de pilot succesvol verloopt- met vervoermaatschappij Connexxion en de Vervoerregio Amsterdam in afstemming te gaan om te bezien of Vervoer op Maat de door u genoemde bestemmingen kan aandoen.	Nee

Motie maximaal 30km/h

De raad van de gemeente Aalsmeer in vergadering bijeen d.d. 27 januari 2022 voor de behandeling van de Mobiliteitsagenda Aalsmeer
Gelet op artikel 35 van het reglement van orde van de gemeente Aalsmeer.

Overwegende dat:

- er op de wegen door gemotoriseerd verkeer vaak harder gereden wordt dan de toegestane snelheid
- er vele wegen in Aalsmeer zijn waar langzaam- en snelverkeer samen rijden
- dit onveilige situaties oplevert voor langzaam verkeer
- het fietsgebruik (zowel elektrisch als gewoon) toeneemt
- er relatief veel ongelukken plaatsvinden met ouderen op de (e)fiets
- fietsen goed voor de gezondheid is
- jong en oud veilig naar school/werk moeten kunnen fietsen

Voorts overwegende dat:

- deze agenda zowel uit concrete projecten als uit onderzoeken bestaat
- er nog een uitvoeringsagenda dient te worden opgesteld

Verzoekt het college:

1. Op alle wegen met uitzondering van de wegen waar fietspaden liggen op de kortst mogelijke termijn een verkeersbesluit te nemen om op deze wegen de snelheid terug te brengen naar 30km/h en de inrichting hier zoveel als mogelijk op aan te passen;
2. Indien de meerkosten voor deze noodzakelijke herinrichting van de wegen niet binnen het bestaande budget past een voorstel aan de raad voor te leggen.

En gaat over tot de orde van de dag

GROEN LINKS AALSMEER

Absoluut Aalsmeer

Fractie GroenLinks
R.P. Fransen

Fractie Absoluut Aalsmeer
D. Kuin

Motie onderzoek langzaam verkeer voor snelverkeer

De raad van de gemeente Aalsmeer in vergadering bijeen d.d. 27 januari 2022 voor de behandeling van de Mobiliteitsagenda Aalsmeer
Gelet op artikel 35 van het reglement van orde van de gemeente Aalsmeer.

Overwegende dat:

- er op de wegen door gemotoriseerd verkeer vaak harder gereden wordt dan de toegestane snelheid
- er vele wegen in Aalsmeer zijn waar langzaam- en snelverkeer samen rijden
- dit onveilige situaties oplevert voor langzaam verkeer
- het fietsgebruik (zowel elektrisch als gewoon) toeneemt
- er relatief veel ongelukken plaatsvinden met ouderen op de (e)fiets
- fietsen goed voor de gezondheid is
- Jong en oud veilig naar school/werk moeten kunnen fietsen

Voorts overwegende:

- deze agenda zowel uit concrete projecten als uit onderzoeken bestaat
- er nog een uitvoeringsagenda dient te worden opgesteld

Verzoekt het college:

Ter voorbereiding op de uitvoeringsagenda een onderzoek te laten uitvoeren naar de mogelijkheden om langzaam verkeer voor snelverkeer te laten gaan op wegen waar deze verkeersstromen nu niet gescheiden zijn.

En gaat over tot de orde van de dag

GROEN LINKS AALSMEER

Fractie GroenLinks
R.P. Fransen

Gemeente Aalsmeer

MEMO RAAD

Registratienr.	
Aan	leden raad
Afkomstig van	Burgemeester en wethouders
Datum	25 januari 2022
Afschrift aan	college, griffie, voorlichting

Betreft Beantwoording vragen uit de Commissie Ruimte en Economie d.d. 11 januari jl. inzake Mobiliteitsagenda Aalsmeer

---

Tijdens de Commissie Ruimte en Economie van 11 januari jl. is bij de behandeling van de Mobiliteitsagenda Aalsmeer door Wethouder Kabout toegezegd om op een tweetal vragen schriftelijk te reageren. In dit memo de reactie op deze vragen.

1. De vraag van het CDA inzake de goede bereikbaarheid met het OV van Schiphol, door het verdwijnen van de buslijnen 198 en 342, zowel regionaal als lokaal.

Vóór de uitbraak van Corona reed R-net buslijn 342 vrij hoogfrequent (4x per uur doordeweeks) direct vanuit Uithoorn via Aalsmeer naar Schiphol en vice versa. Door de uitbraak van Corona en het als gevolg hiervan fors teruggelopen aantal reizigers is een aantal buslijnen tijdelijk opgeheven, waaronder de lijn 342. Omdat tot het gereedkomen van de busbaan langs de Burgemeester Kasteleinweg er geen snel alternatief was om van/naar Schiphol te gaan, is tot de opening (tot 12 december 2021) buslijn 198 blijven rijden.

Nu kan echter sinds 12 december 2021 hoogfrequent en snel vanuit Aalsmeer naar Schiphol-Zuid worden gereden waar overgestapt kan worden op een eveneens hoogfrequente Schiphol-ringlijn die naar NS Station Schiphol Plaza rijdt. Beide verbindingen rijden overdags 8x per uur. De overstap op Schiphol-Zuid is kort.

In de Mobiliteitsagenda Aalsmeer is aangegeven dat wij het OV uiteindelijk weer minimaal terug willen hebben op het kwaliteitsniveau van vóór Corona, zie pagina 29. De terugkomst van de directe verbinding met Schiphol Plaza, R-net buslijn 342, sluit hier op aan en is reeds ambtelijk door Aalsmeer ingebracht in een afstemming met vervoermaatschappij Connexxion, medio december 2021. Dit signaal zullen wij blijven geven. Als de reizigersaantallen weer oplopen komt terugkomst van deze buslijn naar verwachting weer in beeld.

2. De vraag van Absoluut Aalsmeer met betrekking tot de visie inzake het vrachtverkeer door woonwijken.

Onderdeel van Uitgangspunt 1 van de Mobiliteitsagenda ("Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar") is dat we werken aan slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer om doorstroming te verbeteren en overlast te beperken. In de Mobiliteitsagenda staat op pagina 32 en verder aangegeven dat voor zwaar transport de N201 dé voorkeursroute is van en naar de snelwegen en dat mede daarom ook de Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV) wordt aangelegd.

Er zijn echter altijd vrachtauto's die door de kernen van de gemeente rijden of daar moeten zijn, bijvoorbeeld om supermarkten te bevoorraden. Vrachtauto's die daar echter niet moeten zijn willen we gaan *stimuleren* om de gewenste routes te pakken, bijvoorbeeld door contact op te nemen met de ondernemers waarvoor zij rijden of chauffeurs aan te (laten) spreken.

Ook kan gekeken worden om wegen anders in te richten om de veiligheid te vergroten. Het instellen van vrachtwagenverboden in straten waar de leefkwaliteit en verkeersveiligheid een groot probleem blijft, behoort uiteindelijk ook tot de mogelijkheden.

Wij verwachten u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer,

de secretaris,	de burgemeester,
drs. Sj. Vellenga	mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr Z21-049022

Portefeuillehouder wethouder drs. W.B. Alink-Scheltema

Datum B&W-besluit 23 november 2021

Afdeling

Behandelend ambtenaar (voor technische vragen)
A. van der Poel

Voor de vergadering van raad d.d.
27 januari 2022

Behandelen in de raadscommissie Ruimte en Economie
op 11 januari 2022

Onderwerp:

Warmtevisie Aalsmeer

Gevraagd besluit

De warmtevisie Aalsmeer en de bijbehorende nota van beantwoording en wijzigingen vast te stellen.

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

Gemeente Aalsmeer wil in 2040 onafhankelijk zijn van fossiele brandstoffen. De gemeentelijke organisatie en dienstverlening streeft er vanuit de voorbeeldfunctie naar om in 2030 fossielonafhankelijk te zijn. De transitie richting een fossielonafhankelijke gemeente bestaat uit verschillende opgaven. Voor de gebouwde omgeving zijn dit het verduurzamen van onze elektriciteitsvoorziening en het verduurzamen van de warmtevoorziening.

Ongeveer de helft van de CO2-uitstoot van de gebouwde omgeving wordt veroorzaakt door gebruik van aardgas voor verwarming, warm water en om te koken. Voor het behalen van de CO2-reductiedoelstellingen is dus een transitie noodzakelijk naar een gebouwde omgeving zonder aardgas. Dit wordt de warmtetransitie genoemd.

Om fossielonafhankelijk te worden is de transitie naar een aardgasvrije gebouwde omgeving essentieel. Aardgasvrij houdt in dat voor het verwarmen van gebouwen, koken en warm water geen aardgas meer wordt gebruikt. Daarmee staat de gemeente Aalsmeer voor de opgave om in minder dan 20 jaar ongeveer 26.000 woningen en utiliteiten van het aardgas af te helpen.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

Om de transitie naar een fossielonafhankelijke gemeente in gang te zetten is de warmtevisie Aalsmeer ontwikkeld. De warmtevisie Aalsmeer geeft richting aan de wijze waarop gemeente Aalsmeer toewerkt naar een duurzame warmtevoorziening van de gebouwde omgeving. De warmtevisie Aalsmeer geeft daarbij onder andere aan:

- In welke buurten welke aardgasvrije technieken kansrijk zijn;
- Welke buurten zijn geselecteerd om als eerste mee aan de slag te gaan;
- Hoeveel woningen tot 2030 kunnen worden verduurzaamd;
- Welke beleidsactiviteiten gemeente Aalsmeer voorziet om uitvoering te kunnen geven aan de warmtevisie.

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

Programma 3 Economie & Duurzaamheid, thema 2.3.4. Duurzaamheid

Aanleiding

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat gemeenten een belangrijke (regie)rol krijgen in de energietransitie van de gebouwde omgeving. Ook is afgesproken dat alle gemeenten in 2021 een Transitievisie Warmte vaststellen. In Aalsmeer heet dit de warmtevisie Aalsmeer. De visie draagt bij aan het lokale doel: fossiel onafhankelijk in 2040. Ook draagt de visie bij aan de doelen uit het Klimaatakkoord om broeikasgassen in 2030 met 49% te verminderen en in 2050 met 95% (ten opzichte van 1990). Broeikasgasreductie is nodig om de opwarming van de aarde niet verder te laten oplopen dan 1,5 tot 2 ℃.

Argumenten

- Uit recent wetenschappelijk onderzoek blijkt dat de aarde sneller opwarmt dan verwacht en aankoerst op een temperatuurstijging van boven de 2 graden Celsius. Geconcludeerd is dat een versnelde CO2-reductie nodig is om de temperatuur stijging onder de 2 graden Celsius te houden, het liefst onder de 1,5 graden Celsius.
- De warmtevisie Aalsmeer draagt bij aan het voorkomen van verdere opwarming van de aarde.
- Door een warmtevisie op te stellen geeft gemeente Aalsmeer uitwerking aan de lokale ambitie om in 2040 een fossielonafhankelijke gemeente te zijn, en de Rijksambitie om in 2050 95% CO2 reductie te realiseren. Daarmee voldoet gemeente Aalsmeer aan de afspraken uit het Klimaatakkoord om een Transitievisie Warmte op te stellen.
- De warmtevisie is een eerste stap op weg naar meer duidelijkheid voor de samenleving over de wijze waarop gemeente Aalsmeer de warmtetransitie ter hand neemt. Dit is van belang omdat de warmtetransitie betekent dat gebouweigenaren hun gebouwen aan gaan passen aan een duurzame en toekomstbestendige warmtevoorziening.
- De Warmtevisie is breed gedragen en ontwikkeld in afstemming met en op basis van de input van de samenleving; zowel met professionele belanghebbenden (netbeheerders, woningbouwcorporatie Eigen Haard, waterbedrijven), als met de lokale samenleving (vertegenwoordigers van inwoners en bedrijven).
- Uitvoerbaarheid en draagvlak zijn belangrijke uitgangspunten van de Warmtevisie.
- Bij de keuze van warmtetechnieken is betaalbaarheid een belangrijk uitgangspunt, zowel vanuit totale ketenkosten (nationale kosten) als de kosten voor de eindgebruikers.
- De warmtevisie kiest voor bewezen technieken die toekomstbestendig zijn. In de analyse zijn enkel betrouwbare en bewezen warmtetechnieken gekozen die op de korte en middellange termijn realiseerbaar zijn.
- Hoge temperatuur warmte, waterstof en groengas zijn (zeker tot 2030) in beperkte mate beschikbaar. We gaan verstandig om met deze schaarse warmtebronnen. Deze zetten we alleen daar in waar geen (haalbare) alternatieven zijn. De periode tot 2030 moet duidelijk maken in welke mate en tegen welke prijs hernieuwbare gassen beschikbaar zijn. De komende jaren wordt de potentie en toepasbaarheid van verschillende duurzame warmtebronnen voor Aalsmeer verder verkend.
- De warmtevisie is een levend document en wordt tenminste eens per 4 jaar geactualiseerd.
- Door te werken aan een aardgasvrije warmtevoorziening verminderen we de afhankelijkheid van de prijsontwikkeling van aardgas. De recente prijsstijgingen van aardgas en elektriciteit laten zien dat een betaalbare energievoorziening minder vanzelfsprekend is geworden. De recente prijsstijgingen hebben gevolgen voor de koopkracht van inwoners en de energielasten van bedrijven. Hierdoor neemt energiearmoede voor huishoudens met een lager inkomen naar verwachting toe. De prijsstijgingen hebben ook impact op de concurrentiepositie van energie-intensieve bedrijven zoals de tuinbouwsector.
- Het vaststellen van de Warmtevisie heeft invloed op het verbeteren van de betaalbaarheid van de transitie en is een belangrijke basis voor verdere beleidsontwikkeling bijvoorbeeld richting wijkuitvoeringsplannen. Het Rijk heeft gemeenten middelen toegezegd voor de extra taken voortkomend uit het Klimaatakkoord. Het nieuwe kabinet neemt daar een besluit over. Het is de verwachting dat gemeenten met duidelijke plannen makkelijker aanspraak kunnen maken op beschikbare middelen, denk aan Programma Aardgasvrije Wijken (PAW) en mogelijk een hogere decentrale uitkering ontvangen.

Kanttekeningen

- De huidige capaciteit en middelen zijn ontoereikend om het vereiste tempo van de warmtetransitie in relatie tot de lokale en nationale ambities te kunnen realiseren. In het Klimaatakkoord is vastgelegd dat gemeenten een belangrijke regierol krijgen om de energie- en warmtetransitie lokaal vorm te geven en uit te voeren. Daarom wordt voor Aalsmeer voorgesteld de verwachte rijksbijdrage af te wachten en na de lokale verkiezingen van 2022 een Energieagenda op te stellen. Deze Energieagenda Aalsmeer bevat de benodigde beleidsactiviteiten om uitvoering te geven aan de energie- en warmtetransitie. De tussenliggende periode wordt onder andere gebruikt om het ambitieniveau, de positionering en rol van de gemeente in de transitie te bepalen en van welke subsidies gemeente Aalsmeer gebruik kan maken om de betaalbaarheid van de warmtetransitie te verbeteren.
- Hoewel de warmtevisie breed gedragen wordt en de voorgestelde keuzes gebaseerd zijn op de uitkomsten van participatie, is er ook weerstand die onder andere tot uiting kwam op facebook ten tijde van de enquête over aardgasvrij Aalsmeer. De resultaten van die enquête zelf laten een genuanceerder beeld zien, maar er zijn duidelijk zorgen over de betaalbaarheid van de warmtetransitie, zowel bij de groep die vindt dat maatregelen tegen klimaatverandering nodig zijn, als bij de groep die daar kritisch tegen over staat. De voorgestelde keuzes in de Warmtevisie houden daarom zoveel mogelijk rekening met de zorgen over kosten.
- De warmtetransitie vraagt een stevige inzet vanuit verschillende (technische) sectoren. Dit leidt tot extra druk op de beschikbare personeelscapaciteit, wat van invloed kan zijn op de snelheid van uitvoering van de warmtevisie.

Financiën

De kosten voor het opstellen van de warmtevisie Aalsmeer zijn gedekt binnen de huidige begroting. Het tot uitvoering brengen van de warmtevisie wordt vooralsnog binnen huidige capaciteit en middelen opgepakt. Afhankelijk van inkomsten uit Klimaatakkoord en/of andere financieringsbronnen zal een Energieagenda met meer capaciteit en middelen vastgesteld kunnen worden. Na de kabinetsformatie wordt duidelijk welke financiële bijdrage het Rijk gemeenten geeft om uitvoering te geven aan de energietransitie.

Communicatie

Nadat de warmtevisie is vastgesteld door de gemeenteraad wordt de samenleving geïnformeerd over de vastgestelde warmtevisie door alle relevante documenten te publiceren op de website (www.aalsmeer.nl).
Tijdens het inspraakproces kregen inwoners de mogelijkheid om vragen te stellen. De gestelde vragen en antwoorden worden (geanonimiseerd) gepubliceerd op de www.aalsmeer.nl. Vragenstellers krijgen de gestelde vragen en antwoorden per e-mail toegestuurd. De vragen en antwoorden zijn als bijlage aan het raadsdossier toegevoegd.
De indieners van zienswijzen krijgen de 'Nota van beantwoording en wijzigingen' toegestuurd.
In samenwerking met het Regionaal Energieloket worden de uitkomsten van warmtevisie per warmtebuurt vertaald naar de advisering van inwoners. Zodoende kunnen inwoners die maatregelen willen nemen deze zoveel mogelijk afstemmen op de uitkomsten van de warmtevisie.

Procedure

De concept-warmtevisie is met de raadscommissie Ruimte & Economie besproken op 31 augustus 2021. Deze bespreking was geen aanleiding om de concept-Warmtevisie aan te passen voorafgaand aan de inspraakperiode. Ook de ontvangen schriftelijke vragen gaven hier geen aanleiding toe.
Op 21 september 2021 heeft het college de concept warmtevisie vrijgegeven voor inspraak. Alle tijdens de inspraakperiode ontvangen zienswijzen zijn verwerkt in een Nota van beantwoording en wijziging. In deze nota is aangegeven of de inspraak aanleiding was om de concept-warmtevisie aan te passen en zo ja op welke wijze dat gedaan is. Op basis van deze nota zijn de concept warmtevisie Aalsmeer en daartoe behorende bijlagen definitief gemaakt. Als de warmtevisie door de gemeenteraad is vastgesteld wordt deze gepubliceerd op de website www.aalsmeer.nl en www.overheid.nl.

Bijlagen

1 Warmtevisie Aalsmeer, Bijlage 2. CE_Delft_200326_Feitennotitie TVW Aalsmeer eindrapport, Bijlage 3 Eindgebruikerskosten voorbeeld woningen Aalsmeer, Bijlage 4 Participatie activiteiten. Bijlage 5, Nota van beantwoording en wijzigingen, Bijlage 6 Vragen en antwoorden n.a.v. inspraak

De secretaris, De voorzitter,

drs. Sj. Vellenga mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling raadscommissie

Het voorstel aan de raad is	Aanvaarde amendementen / moties
Ongewijzigd aanvaard Gewijzigd aanvaard Verworpen	

RAADSBESLUIT

Besluit

de warmtevisie Aalsmeer en de bijbehorende nota van beantwoording en wijzigingen vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 27 januari 2022.

De griffier, De voorzitter,

O. van Kolck mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer



WARMTEVISIE AALSMEER

Voorwoord



Beste Aalsmeerders en Kudelstaarters, ondernemers en organisaties,

We willen onze wereld op een goede manier achterlaten voor onze kinderen en kleinkinderen. Daar zullen wij ons best voor moeten doen, want het valt niet meer te ontkennen dat we meer moeten ondernemen voor een beter milieu. Een belangrijke stap die we daarvoor kunnen nemen, is het terugdringen van ons gebruik van fossiele brandstoffen. Door allemaal op kleine schaal bij te dragen, kunnen we een groot verschil maken.

Voor u ligt de warmtevisie van de gemeente Aalsmeer. Dit is de transitievisie warmte die alle gemeenten in Nederland moeten opstellen, zoals afgesproken in het Klimaatakkoord. Deze visie is de start van de route naar een aardgasvrije gemeente. Dat zal geen gemakkelijk proces zijn, maar we willen samen met u stappen zetten naar een duurzame gemeente Aalsmeer.

De warmtevisie is mede tot stand gekomen met de input van onze inwoners en belanghebbenden. U heeft mee kunnen praten tijdens een intensief participatieproces en ik dank u hartelijk voor uw bijdrage hierin. We delen uw zorgen over de betaalbaarheid van de overgang naar een aardgasvrije samenleving. Daarom zullen we betaalbaarheid ook als belangrijk uitgangspunt gebruiken als we gaan werken aan de wijkuitvoeringsplannen.

De komende jaren willen we deze wijkuitvoeringsplannen samen met u gaan opstellen. Het is natuurlijk aan u of en wanneer u van het gas af wilt gaan. Maar als u deze beslissing neemt, willen we dit zo makkelijk mogelijk voor u maken. We blijven als gemeente dan ook samenwerken met partijen die u hierbij kunnen helpen.

Wilt u voordat uw wijk aan de beurt is voor een wijkuitvoeringsplan al aan de slag met energie besparen? Er zijn altijd maatregelen die u nu al kunt nemen zonder dat bekend is wat de warmteoplossing voor uw wijk wordt. Denk daarbij bijvoorbeeld aan isoleren of zonnepanelen. Op onze website www.aalsmeer.nl/duurzaamheid vindt u meer informatie over duurzaamheid in Aalsmeer. Ik wens u en uw naasten een mooie toekomst.

Met duurzame groet,

Wilma Alink
Wethouder Duurzaamheid gemeente Aalsmeer

Samenvatting

Aalsmeer wil in 2040 een fossielonafhankelijke gemeente zijn (Gemeente Aalsmeer, 2016). Daarvoor is de transitie naar een aardgasvrije gebouwde omgeving essentieel. Aardgasvrij houdt in dat voor het verwarmen van gebouwen geen aardgas meer wordt gebruikt. In de warmtevisie staat het tijdspad voor de stapsgewijze aanpak richting een aardgasvrije gebouwde omgeving. Voor de buurten waar we als gemeente vóór 2030 aan de slag willen gaan (dit zijn de startbuurten) geeft de warmtevisie inzicht in de mogelijkheden voor aardgasvrij verwarmen. We actualiseren de warmtevisie in ieder geval elke vier jaar, maar eerder in het geval daar aanleiding voor is, met de kennis en inzichten die er dan zijn.

Richtinggevend maar nog geen definitieve keuzes

De warmtevisie is richtinggevend en globaal. Uitvoeringsplannen voor de startbuurten volgen de warmtevisie op en maken deze concreet voor (delen van of combinaties van) wijken en buurten. In de uitvoeringsplannen wordt een definitieve keuze gemaakt voor een aardgasvrije warmtetechniek en het moment waarop de betreffende buurt van het aardgas afstapt. Ook beschrijft het uitvoeringsplan welke maatregelen nodig zijn om in de betreffende buurt over te stappen op aardgasvrij verwarmen. We maken de uitvoeringsplannen samen met bewoners en andere belanghebbenden. Pas na vaststelling van het uitvoeringsplan in de gemeenteraad, starten we met het uitvoeren van het plan.

Uitgangspunten van de warmtevisie

1. De warmtevisie is betrouwbaar (bestaat uit objectieve feiten) en uitvoerbaar

De eerste stap in het proces om te komen tot een warmtevisie was een technisch-economische analyse. Deze gaat in op welke warmtetechnieken in de verschillende buurten van Aalsmeer technisch mogelijk zijn en welke technieken de laagste kosten hebben. We hebben ervoor gekozen in de analyse alleen betrouwbare en bewezen warmtetechnieken mee te nemen die op de korte en middellange termijn realiseerbaar zijn. We houden rekening met wat nu mogelijk en bekend is, maar we vernieuwen de warmtevisie ten minste elke vier jaar en nemen nieuwe ontwikkelingen en innovaties hierin mee.

2. De warmtevisie is breed gedragen (tot stand gekomen met input van bewoners en andere belanghebbenden)

De gemeente hecht grote waarde aan draagvlak voor het beleid onder de inwoners van Aalsmeer en andere belanghebbenden. Zowel professionele belanghebbenden als de inwoners van de gemeente Aalsmeer zijn betrokken geweest bij het opstellen van de warmtevisie. We hebben een projectgroep gevormd van professionele belanghebbenden en georganiseerde bewoners en bedrijven dachten mee vanuit de klankbordgroep. Bewoners en bedrijven die (nog) niet georganiseerd zijn, hebben we betrokken met een digitale enquête (ruim 400 respondenten) en digitale dorpsgesprekken. Tot slot kunnen alle Aalsmeerders hun zorgen, vragen en meningen uiten door te reageren op deze conceptversie van de warmtevisie tijdens de periode van ter inzagelegging.

3. Bij de keuze van warmtetechnieken letten we op betaalbaarheid (zowel totale ketenkosten (nationale kosten) als eindgebruikerskosten)

Nationale kosten zijn de totale kosten van alle maatregelen die nodig zijn om ergens (bijvoorbeeld in een buurt) over te stappen op aardgasvrij verwarmen, ongeacht door wie deze kosten worden betaald. Het zijn kosten over de hele keten: productie, distributie, besparing en consumptie. Nationale kosten geven dus een beeld van de totale kosten van de warmtetransitie, zonder de belangen van één partij voorop te stellen. Door te letten op nationale kosten, kunnen we ervoor zorgen dat de warmtetransitie voor de maatschappij als geheel zo min mogelijk zal kosten.

De kosten voor bewoners van het overstappen op aardgasvrij verwarmen is ook een belangrijk uitgangspunt geweest bij het opstellen van de warmtevisie. Een centraal uitgangspunt in het Klimaatakkoord is woonlastenneutraliteit (Rijksoverheid, 2019). Dat houdt in dat een huishouden voor de maandelijkse lasten voor energie en hypotheek of huur niet méér gaat betalen. De verlaging van de energierekening van een huishoudens is dus minimaal gelijk aan de maandelijkse financieringskosten of huurverhoging op het moment dat de energiebesparende maatregelen worden genomen (Klimaatakkoord).

4. We kiezen voor technieken die toekomstbestendig zijn, dus willen niet investeren in iets dat later overbodig wordt

Dit houdt in dat 'geen-spijt' maatregelen de voorkeur hebben. Het toepassen van isolatie is een voorbeeld van zo'n maatregel: hiermee wordt energie bespaard, maar de keuze voor een aardgasvrije warmtetechniek ligt nog niet vast. Daarnaast houdt toekomstbestendigheid in dat we zo veel mogelijk voorkomen dat keuzes die in één buurt worden gemaakt, opties in een andere buurt uitsluiten. Het kan bijvoorbeeld op korte termijn gunstig zijn om een nieuwbouwproject op een warmtenet aan te sluiten. Als daardoor een andere buurt zeer dure maatregelen moet nemen omdat er geen warmtebron meer beschikbaar is, terwijl er voor de nieuwbouw goede alternatieven zijn, is dit niet toekomstbestendig.

5. Duurzaamheid is belangrijk bij de keuze van warmtetechnieken: de gemeente wil fossielonafhankelijk zijn in 2040, maar stelt CO_2-reductie voorop

Met de transitie naar een aardgasvrije gebouwde omgeving willen we bijdragen aan het behalen van (inter)nationale CO_2-reductiedoelstellingen. Daarom staat CO_2-reductie centraal bij het maken van keuzes in de warmtetransitie. Dit kan bijvoorbeeld door het energiegebruik terug te dringen door vroegtijdig en vergaand te isoleren. Maar ook wanneer een buurt overgaat op een warmtenet en daarmee aardgasvrij wordt, is het belangrijk dat het warmtenet met een duurzame warmtebron gevoed wordt.

Ook kan op korte termijn CO_2-reductie behaald worden door in buurten die nog niet helemaal aardgasvrij worden, hybride oplossingen toe te passen. Een hybride warmtepomp, bijvoorbeeld, gebruikt nog wel aardgas, maar is veel zuiniger dan een traditionele gasketel omdat een deel van de warmtevraag met een warmtepomp wordt ingevuld. Een hybride warmtepomp is voordeliger dan een volledig elektrische warmtepomp, ook hoeft er minder vergaand geïsoleerd te worden. Hybride warmtepompen dragen voor inwoners bij aan betaalbaarheid en een meer geleidelijke overgang naar aardgasvrij. Daarom is dit een goede (tussen)oplossing in gebieden waar nog geen duidelijke aardgasvrije warmtetechniek voor de hand ligt (zie ook paragraaf 3.1).

6. (Hogetemperatuur)warmte, waterstof en groengas zijn in beperkte mate beschikbaar. We gaan verstandig om met deze schaarse warmtebronnen (enkel daar inzetten waar geen alternatieven zijn)

De hernieuwbare gassen waterstof en groengas zijn voorlopig (in ieder geval tot 2030) niet op grote schaal beschikbaar voor het verduurzamen van gebouwen. Ook zijn warmtebronnen (met name van hoge temperatuur) niet onbeperkt beschikbaar. Zolang deze hernieuwbare gassen en warmtebronnen schaars zijn, zullen deze waarschijnlijk alleen een logische optie zijn voor gebouwen waar andere warmtetechnieken niet toe te passen of erg duur zijn. Ook blijft het nodig de warmtevraag zo ver mogelijk terug te dringen door middel van isolatiemaatregelen.

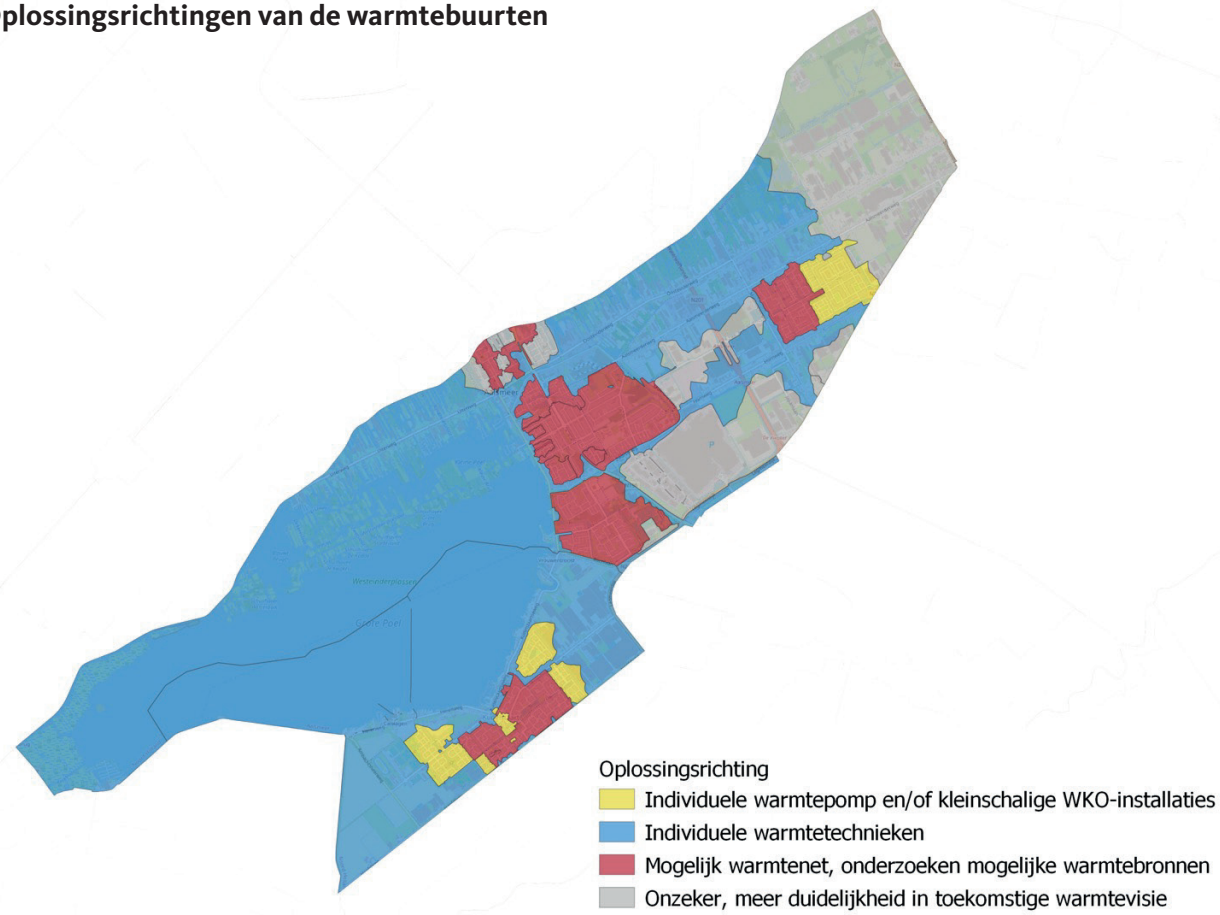
Wat zijn de mogelijkheden voor aardgasvrij verwarmen?

Voor aardgasvrij verwarmen zijn er op dit moment globaal vier mogelijkheden:

- Elektrische warmtepomp: deze warmtetechniek gebruikt elektriciteit en warmte uit de bodem of lucht om een gebouw te verwarmen. Voor verwarmen is het nodig dat een gebouw goed is geïsoleerd, zoals nieuwbouw.
- Collectief warmtenet: warmtenetten zijn er op verschillende temperatuurniveaus en kunnen gevoed worden door verschillende bronnen, zoals aquathermie (warmte uit water), geothermie (aardwarmte) of restwarmte van bijvoorbeeld de industrie of datacenters. Een warmtenet past bij buurten met een hogere bebouwingsdichtheid.
- Kleinschalig warmte koude-net (wko): Eén of meerdere panden maken gebruik van een wko. Een wko slaat warmte op in de zomer, die in de winter ingezet wordt. In de winter slaat de wko koude op, voor koeling in de zomer. Een wko-net past bij goedgeïsoleerde panden met een koudevraag, zoals utiliteitspanden.
- Warmtetechnieken die gebruik maken van groengas of waterstof: deze gassen zijn echter voorlopig niet beschikbaar voor het verduurzamen van de gebouwde omgeving. Ook de toekomstige prijs en beschikbaarheid van groengas en waterstof is nog onzeker. Als deze gassen beschikbaar komen, is dat waarschijnlijk voor panden waar geen alternatieven zijn.

Om erachter te komen welke warmtetechniek het beste past bij een buurt, hebben we Aalsmeer ingedeeld in veertien warmtebuurten die wat betreft bouwjaar, type bebouwing en isolatieniveau zo uniform mogelijk zijn. Figuur 1 laat zien welke warmtetechniek in de verschillende warmtebuurten de voorkeur heeft als we letten op kostenberekeningen, beschikbaarheid van warmtebronnen en bebouwingskenmerken van de warmtebuurten.

Figuur 1: Oplossingsrichtingen van de warmtebuurten



Startbuurten

Startbuurten zijn buurten waar we in de periode tot 2030 met betrokkenen aan de slag gaan met het opstellen van een uitvoeringsplan. Deze warmtevisie onderscheidt twee typen startbuurten: aardgasvrij en aardgasvrij-ready. Buurten die aardgasvrij worden, maken de stap naar aardgasvrij. Hiervoor moeten ze eerst voldoende geïsoleerd zijn. In een buurt die aardgasvrij-ready wordt, zullen de gebouwen worden geïsoleerd en geschikt gemaakt worden voor aardgasloze warmtetechnieken, maar het aardgas wordt voorlopig nog niet afgesloten. Een reden om in te zetten op aardgasvrij-ready, is dat in sommige buurten de stap naar een aardgasvrije warmtetechniek nog erg groot is, betaalbaarheid van aardgasvrij niet kan worden gewaarborgd of de toekomstige warmtetechniek of warmtebron nog niet zeker is. Ook buurten waar niet één specifieke warmtetechniek voor de hand ligt, zijn geschikt voor aardgasvrij-ready.

Aanpak aardgasvrij

De aanpak aardgasvrij richt zich op goedgeïsoleerde woningen van na 1992 in buurten met als oplossingsrichting verwarming op lage temperatuur met een elektrische warmtepomp of kleinschalig wko-net. Hiermee is er niet één startbuurt aardgasvrij, maar werken we aan een generieke aanpak voor goedgeïsoleerde panden verspreid over meerdere buurten. De stap naar aardgasvrij lijkt in deze nieuwere panden technisch uitvoerbaar in de komende jaren.

Aanpak aardgasvrij-ready

De aanpak aardgasvrij-ready richt zich op panden die nog niet geschikt zijn voor verwarmen op 70 °C (isolatieniveau slechter dan 70 kWh/m²). Deze panden liggen verspreid door de hele gemeente, maar met name in de oudere wijken en ook in de lintbebouwing. Door inzet van het Regionaal Energieloket bevordert de gemeente gemeente-breed woningisolatie. Om het tempo van isolatie te versnellen, kiezen we een startbuurt aardgasvrij-ready. Dit zijn de oudere woningen in Stommeer (warmtebuurt Stommeer labels E, F en G). Hier willen we extra inzetten op het thermisch isoleren van woningen en bedrijfspanden.

Van visie naar transitie: welke stappen gaan we de komende jaren ondernemen?

Uitvoeringsplannen voor de startbuurten

Om te komen tot uitvoeringsplannen voor de startbuurten aardgasvrij en aardgasvrij-ready, nemen we verschillende stappen. We beginnen met een buurtanalyse, waarna we in samen met een bewonerswerkgroep een projectplan en vervolgens uitvoeringsplan opstellen. Het college van B en W moet het uitvoeringsplan vaststellen en tot slot wordt het verankerd als programma onder de Omgevingswet. In het proces om te komen tot uitvoeringsplannen heeft de gemeente nog een aantal keuzes te maken. Bijvoorbeeld over welke rol we willen spelen bij het ontwikkelen van warmtenetten, en hoeveel ambtelijke capaciteit nodig is om de warmtetransitie in goede banen te leiden.

In de uitvoeringsplannen voor de startbuurten aardgasvrij en aardgasvrij-ready gaan we in op hoe we met onze bewoners willen communiceren en hoe wij hen van heldere en betrouwbare informatie voorzien die hen helpt met verduurzaming aan de slag te gaan. Aangezien betaalbaarheid een belangrijk punt van zorg is voor de meeste Aalsmeerders, besteden we in de uitvoeringsplannen uitgebreid aandacht aan hoe we de betaalbaarheid van de warmtetransitie voor onze bewoners kunnen garanderen, bijvoorbeeld door een aantrekkelijk aanbod te ontwikkelen of door middel van financierings- en subsidiemogelijkheden.

Activiteiten voor de gemeente

Andere activiteiten die we ondernemen in het kader van de warmtetransitie, zijn het verder onderzoeken van warmtebronnen in Aalsmeer en de regio en het handhaven van de label C-verplichting bij kantoren. Natuurlijk gaan we ook aan de slag met het verduurzamen van ons eigen bezit. Hiertoe stellen we een routekaart op waarin we laten zien hoe we van plan zijn onze doelstelling - een fossielonafhankelijke dienstverlening in 2030 – te realiseren. De warmtetransitie vindt plaats op het snijvlak van verschillende beleidsterreinen. Daarom zoeken we de samenwerking op met de verschillende afdelingen binnen de gemeente, maar ook met andere partijen die werkzaam zijn in Aalsmeer. Op deze manier kunnen we gezamenlijk werken aan onze doelstellingen en onze werkzaamheden slim combineren.

Ondersteunen van alle inwoners die willen verduurzamen

De gemeente gaat niet alleen bewoners van de startbuurten ondersteunen in de transitie naar aardgasvrij. Ook inwoners in andere buurten kunnen nu al aan de slag met het verduurzamen van hun woning. Uit het participatieproces blijkt dat Aalsmeerders grote behoefte hebben aan heldere en betrouwbare informatie. Bewoners kunnen nu al voor persoonlijk energieadvies terecht bij het Regionaal Energieloket. Ook gaan we op zoek naar ambassadeurs die ervaringen met het verduurzamen van hun woning willen delen. Daarnaast werken we aan het Servicepunt Energieadvies, gericht op o.a. VvE's, bedrijven en bewonersinitiatieven. Tot slot houden we de landelijke ontwikkelingen op het gebied van subsidie- en financieringsmogelijkheden in de gaten.

Inhoud

Voorwoord 2
Samenvatting 3

1 INLEIDING 8
1.1 Waarom duurzaam verwarmen? 8
1.2 Wat is de warmtevisie? 8
1.3 Hoe is de warmtevisie tot stand gekomen? 9
1.4 Voor wie is de warmtevisie? 10
1.5 Leeswijzer 10

2 WAT VINDEN WIJ BELANGRIJK? 11
2.1 Uitgangspunten voor de warmtevisie Aalsmeer 11
2.2 Participatie rond de warmtevisie: zorgen, vragen en meningen van inwoners 13

3 AARDGASVRIJ VERWARMEN EN ISOLATIE 17
3.1 Aardgasvrije warmtetechnieken 17
3.2 Warmteopties voor de buurten van Aalsmeer 18
3.3 Isolatie 20

4 VERDUURZAMING VAN DE GEBOUWDE OMGEVING TOT 2030 22
4.1 Methode voor de selectie van startbuurten en -panden 22
4.2 Aardgasvrij verwarmen 23
4.3 Aardgasvrij-ready 24
4.4 Handelingsperspectief eigenaren woningen of panden 24

5 VAN VISIE NAAR TRANSITIE 28
5.1 Stappen voor de gemeente om te komen tot uitvoeringsplannen 28
5.2 Wat komt er in het uitvoeringsplan voor de startbuurt aardgasvrij-ready? 30
5.3 Wat komt er in het uitvoeringsplan voor de aanpak aardgasvrij? 31
5.4 Overige activiteiten in het kader van de warmtetransitie 32
5.5 De warmtetransitie als integrale opgave 33
5.6 Hoe gaan we bewoners ondersteunen die nu al aan de slag willen met duurzaam verwarmen? 33

Verwijzingen 34

A AARDGASVRIJE WARMTETECHNIEKEN 35
A.1 All electric-warmtetechnieken 35
A.2 Collectieve warmte 35
A.3 Hernieuwbare gassen en brandstoffen 36

B SELECTIEVERANTWOORDING STARTBUURTEN 38
B.1 Criteria uit het afwegingskader 38
B.2 Weging van de criteria 39
B.3 Afwegingskader aardgasvrij 40
B.4 Afwegingskader aardgasvrij-ready

BIJLAGEN (SEPARATE DOCUMENTEN)
Bijlage 1: Feitennotitie
Bijlage 2: Eindgebruikerskosten
Bijlage 3: Participatie

1 INLEIDING

Aalsmeer wil in 2040 een fossielonafhankelijke gemeente zijn (Gemeente Aalsmeer, 2016). Dat betekent dat de gemeente dan geen fossiele brandstoffen meer gebruikt, en inzet op energiebesparing en duurzame energiebronnen. Om fossielonafhankelijk te worden, is de transitie naar een aardgasvrije gebouwde omgeving essentieel. Aardgasvrij houdt in dat geen aardgas meer wordt gebruikt voor het verwarmen van gebouwen en koken. Daarmee staat de gemeente Aalsmeer voor de opgave om in minder dan 20 jaar ongeveer 26.000 woningen/woningequivalenten van het aardgas af te helpen.

In de warmtevisie staat in welke buurten de gemeente tussen nu en 2030 aan de slag wil gaan met aardgasvrij verwarmen, en welke opties we overwegen.

1.1 Waarom duurzaam verwarmen?

In het Klimaatakkoord van Parijs zijn afspraken gemaakt om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen met als doel de opwarming van de aarde te beperken. In Nederland is met het nationale Klimaatakkoord (Rijksoverheid, 2019) een centraal doel gesteld: in 2030 moet de uitstoot van broeikasgassen (uitgedrukt in CO_2) in Nederland minstens 49% lager zijn dan de uitstoot in 1990. Ongeveer de helft van de CO_2-uitstoot van de gebouwde omgeving wordt veroorzaakt door gebruik van aardgas voor verwarming, warm water en om te koken. Voor het behalen van de CO_2-reductiedoelstellingen is dus een transitie noodzakelijk naar een gebouwde omgeving die niet langer met aardgas wordt verwarmd. We noemen dit de warmtetransitie.

1.2 Wat is de warmtevisie?

In het nationale Klimaatakkoord is afgesproken dat alle gemeenten in Nederland uiterlijk in 2021, met betrokkenheid van belanghebbenden, een transitievisie warmte vaststellen. De gemeente Aalsmeer noemt de transitievisie warmte de warmtevisie. In de warmtevisie staat het tijdspad voor de stapsgewijze aanpak richting een aardgasvrije gebouwde omgeving. Voor de buurten waarin de gemeente vóór 2030 aan de slag gaat, geeft de warmtevisie inzicht in de mogelijkheden voor aardgasvrij verwarmen. We actualiseren de warmtevisie in ieder geval elke vier jaar, maar eerder in het geval daar aanleiding voor is met de kennis en inzichten die er dan zijn.

De warmtevisie geldt voor de gebouwde omgeving. De gebouwde omgeving bestaat uit woningen en utiliteitsgebouwen (dit zijn bijvoorbeeld kantoren, scholen en winkels). Panden die gebruikt worden voor industrie, waaronder Royal FloraHolland (bloemenveiling) en Bakkersland, en landbouw, waaronder glastuinbouw, behoren niet tot de gebouwde omgeving. De warmtevisie laat deze sectoren dan ook buiten beschouwing. Wel gaan deze sectoren natuurlijk ook aan de slag om bij te dragen aan het doel van een klimaatneutraal Nederland in 2050. Wel kijken we naar kansen en mogelijkheden om oplossingen voor deze sectoren ook toe te passen voor de gebouwde omgeving.

Klimaatakkoord: wijkgerichte aanpak

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in de transitie naar aardgasvrij verwarmen wordt gekozen voor een wijkgerichte aanpak. Dit houdt in dat gemeenten wijk voor wijk aan de slag zouden moeten gaan met de warmtetransitie en op wijk-/buurtniveau bepalen wat de beste oplossing is als gebouwen niet langer met de cv-ketel op aardgas worden verwarmd. Een wijkgerichte aanpak betekent in veel gevallen echter niet dat een hele wijk of buurt in dezelfde periode overschakelt naar dezelfde aardgasvrije warmtetechniek. Er zijn uitzonderingen. Wanneer een gebouw sterk afwijkt van de bebouwing in de rest van de buurt bijvoorbeeld, kan een gebouweigenaar kiezen voor een andere warmtetechniek. Ook kunnen voor utiliteitsgebouwen andere technieken interessant zijn dan voor woningen.

Aardgasvrij en aardgasvrij-ready

Deze warmtevisie maakt onderscheid in twee typen startbuurten: aardgasvrij en aardgasvrij-ready. Buurten die aardgasvrij worden, maken de stap naar aardgasvrij. Hiervoor moeten ze eerst voldoende geïsoleerd zijn. In een buurt die aardgasvrij-ready wordt, zullen de gebouwen worden geïsoleerd en voorbereid op andere manieren van verwarmen, maar wordt het aardgas voorlopig nog niet afgesloten. Een reden om in te zetten op aardgasvrij-ready, is dat in sommige buurten de stap naar een aardgasvrije warmtetechniek nog erg groot is, betaalbaarheid van aardgasvrij niet kan worden gewaarborgd of de toekomstige warmtetechniek of warmtebron nog niet zeker is. Ook buurten waar niet één specifieke warmtetechniek voor de hand ligt, zijn geschikt voor aardgasvrij-ready.

Uitvoeringsplannen

Een uitvoeringsplan is een concretisering van de warmtevisie. In een uitvoeringsplan voor (delen van of combinaties van) wijken en buurten wordt een definitieve keuze gemaakt voor een aardgasvrije warmtetechniek en het moment waarop het aardgas wordt afgesloten. Ook beschrijft het uitvoeringsplan welke maatregelen nodig zijn om in de betreffende buurt over te stappen op aardgasvrij verwarmen. Ook gaat het uitvoeringsplan in op de betaalbaarheid, duurzaamheid en betrouwbaarheid van het alternatief voor aardgas. Waar de warmtevisie richtinggevend en globaal is, zijn uitvoeringsplannen concreet in financieel opzicht, technische haalbaarheid en het proces. Een uitvoeringsplan wordt samen met bewoners en andere belanghebbenden gemaakt. Pas na vaststelling van het uitvoeringsplan in de gemeenteraad start de gemeente met het uitvoeren van het plan.

Relatie met de Regionale Energiestrategie (RES) en de Regionale Structuur Warmte (RSW)

Aalsmeer werkt samen met 28 andere gemeenten in de regio Noord-Holland Zuid aan een Regionale Energiestrategie (RES). De RES 1.0 (Noord-Hollandse energieregio, 2021) beschrijft de mogelijkheden voor het grootschalig opwekken van hernieuwbare elektriciteit met wind- en zonne-energie. Hernieuwbare elektriciteit is o.a. nodig voor het verwarmen van gebouwen met een elektrische warmtepomp.

Daarnaast is in het RES-traject gekeken naar vraag en aanbod van hernieuwbare warmte in de regio. Dit noemen we de Regionale Structuur Warmte (RSW). Deze kennis over de beschikbaarheid van regionale warmtebronnen hebben we gebruikt bij het opstellen van de warmtevisie.

De warmtevisie is zelf ook weer input voor volgende versies van de RSW. En de volgende versie van de RSW vormt op haar beurt input voor de herziening van de warmtevisie. De RSW kan de gemeentelijke visies en plannen op regionaal niveau in beeld brengen, zodat op regionaal niveau inzicht ontstaat in buurten waar gemeenten een voorkeur hebben voor warmtenetten en of er kansen zijn voor clustering, maar ook waar mogelijk een tekort aan warmte ontstaat die regionaal opgepakt kan worden.

Relatie met de Omgevingswet

In 2022 wordt naar verwachting de nieuwe Omgevingswet van kracht. Deze wet bundelt de wetten voor de leefomgeving. Hierbij gaat het onder meer om wet- en regelgeving over bouwen, milieu, water, ruimtelijke ordening en natuur. De overheid moet deze verschillende belangen voortaan integraal afwegen. De energietransitie is een van deze belangen.

De Omgevingswet kent drie belangrijke instrumenten: de omgevingsvisie, het omgevingsplan en programma's. De warmtevisie wordt onderdeel van de gemeentelijk omgevingsvisie. Toekomstige uitvoeringsplannen zijn een programma in het kader van de omgevingswet. Het te bereiken doel van deze plannen kan worden verankerd in het omgevingsplan.

1.3 Hoe is de warmtevisie tot stand gekomen?

In Aalsmeer wordt al gewerkt aan het verduurzamen van woningen en andere gebouwen. Denk bijvoorbeeld aan lokale initiatieven als Energy Hub Aalsmeer, de verduurzamingsplannen van de glastuinbouw en ondersteuning van inwoners bij verduurzaming in samenwerking met het Regionaal Energieloket. Deze warmtevisie bouwt voort op de kennis en uitgangspunten die de gemeente al heeft opgedaan.

Zowel professionele belanghebbenden als de inwoners van de gemeente Aalsmeer zijn betrokken geweest bij het opstellen van de warmtevisie. We hebben een projectgroep gevormd van professionele belanghebbenden en (georganiseerde) bewoners en bedrijven dachten mee vanuit de klankbordgroep. Bewoners en bedrijven die (nog) niet georganiseerd zijn, hebben we betrokken met een digitale enquête (ruim 400 respondenten) en digitale dorpsgesprekken. Tot slot kunnen alle Aalsmeerders hun zorgen, vragen en meningen uiten door te reageren op deze conceptversie van de warmtevisie tijdens de periode van ter inzagelegging. Voor een uitgebreide beschrijving van het participatieproces, zie Paragraaf 2.2 en Bijlage A.

1.4 Voor wie is de warmtevisie?

De warmtevisie is een gemeentelijke visie die richting geeft aan de uitvoering van de warmtetransitie in de komende jaren. De warmtevisie heeft uiteindelijk gevolgen voor alle inwoners van Aalsmeer. De warmtevisie is daarmee voor iedereen in Aalsmeer die gebouweigenaar of gebruiker is, en die wil weten: wat zijn de plannen van de gemeente om in 2040 geen aardgas meer te gebruiken voor het verwarmen van gebouwen? Wat betekent dit voor mij? Wat kan ik nu al doen? De warmtevisie geeft een eerste antwoord op deze vragen.

1.5 Leeswijzer

De warmtevisie is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 beschrijft de uitgangspunten van inwoners en andere belanghebbenden van Aalsmeer die ten grondslag liggen aan de keuzes die in de warmtevisie zijn gemaakt. Hoofdstuk 3 geeft een beeld van de mogelijkheden voor aardgasvrij verwarmen. Hoofdstuk 4 presenteert buurten die kansrijk zijn om voor 2030 aan de slag te gaan met het ontwikkelen van uitvoeringsplannen. We sluiten af met de vervolgstappen in hoofdstuk 5: welke activiteiten willen we ondernemen om te komen tot uitvoeringsplannen en hoe ondersteunen we inwoners die met duurzaam verwarmen aan de slag willen?

2 WAT VINDEN WIJ BELANGRIJK?

In dit hoofdstuk gaan we eerst in op de uitgangspunten die het vertrekpunt vormen voor het opstellen van de warmtevisie. Vervolgens presenteren we de zorgen en wensen van de inwoners van Aalsmeer, waar we rekening mee hebben gehouden bij het opstellen van de warmtevisie. Deze zorgen en wensen zijn naar voren gekomen uit het participatieproces. Voor een uitgebreide beschrijving van het participatieproces, zie Bijlage 3: Participatie.

2.1 Uitgangspunten voor de warmtevisie Aalsmeer

De warmtevisie is betrouwbaar (bestaat uit objectieve feiten) en uitvoerbaar

De keuzes in deze warmtevisie zijn gebaseerd op objectieve informatie. De eerste stap in het proces om te komen tot een warmtevisie was een technisch-economische analyse. De feitennotitie bij deze warmtevisie beschrijft de resultaten van deze technisch-economische analyse en gaat in op welke warmtetechnieken in de verschillende buurten van Aalsmeer technisch mogelijk zijn en welke technieken de laagste kosten hebben. De kosten zijn berekend met een rekenmodel. We hebben ervoor gekozen in de analyse enkel warmtetechnieken mee te nemen die op de korte en middellange termijn realiseerbaar zijn: betrouwbaar en bewezen. We houden rekening met wat nu mogelijk en bekend is, maar we vernieuwen de warmtevisie ten minste elke vier jaar en nemen nieuwe ontwikkelingen hierin mee.

De warmtevisie is breed gedragen (tot stand gekomen met input van bewoners en andere belanghebbenden)

De gemeente hecht grote waarde aan draagvlak voor haar beleid onder haar bewoners en andere belanghebbenden. We hebben een projectgroep gevormd van professionele belanghebbenden. In de projectgroep waren de volgende organisaties gerepresenteerd: netbeheerders Stedin en Liander, Waternet, PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland, het hoogheemraadschap van Rijnland, Greenport Aalsmeer en woningcorporatie Eigen Haard. Bij het opstellen van de warmtevisie dachten deze organisaties zoal mee over de uitgangspunten, het proces en de keuzes die in deze warmtevisie worden voorgelegd. Daarnaast leverden de leden van de projectgroep relevante gegevens waardoor de analyses zoveel mogelijk aansluiten bij de lokale situatie.

Ook heeft de gemeente tijdens de ontwikkeling van de warmtevisie op verschillende momenten onder de titel ‘Aalsmeer aardgasvrij?’ gevraagd naar de mening van bewoners over dit onderwerp. Zoals in alle gemeenten is het onderwerp tamelijk controversieel; grofweg is een kleine helft van de bewoners het niet eens met het streven om aardgasvrij te worden, een ruime andere helft is het er onder voorwaarden wel mee eens. Met name de zorgen over hogere kosten zijn groot. Door de enquête die door ruim 400 mensen is ingevuld, de drie dorpsgesprekken én de input vanuit de klankbordgroep (bestaande uit georganiseerde bewoners en bedrijven), kennen we de zorgen en vragen en kunnen we daarmee in deze warmtevisie expliciet en zoveel mogelijk rekening houden. Betaalbaarheid is daarbij veruit het belangrijkste punt én bovendien uitgangspunt voor de warmtevisie.

Bij de keuze van warmtetechnieken letten we op betaalbaarheid (zowel totale ketenkosten (nationale kosten) als eindgebruikerskosten)

In het Klimaatakkoord staat dat gemeenten zich bij het in kaart brengen van aardgasvrije warmtetechnieken zoveel mogelijk moeten richten op de alternatieven met de laagste nationale kosten en kosten voor de eindgebruiker (bewoner).

Nationale kosten zijn de totale kosten van alle maatregelen die nodig zijn om ergens (bijvoorbeeld in een buurt) over te stappen op aardgasvrij verwarmen, ongeacht door wie deze kosten worden betaald. Het zijn kosten over de hele keten: productie, distributie, besparing en consumptie. Nationale kosten geven dus een beeld van de totale kosten van de warmtetransitie, zonder de belangen van één partij voorop te stellen. Door te letten op nationale kosten, kunnen we ervoor zorgen dat de warmtetransitie voor de maatschappij als geheel zo min mogelijk zal kosten.

De kosten voor bewoners van het overstappen op aardgasvrij verwarmen is ook een belangrijk uitgangspunt geweest bij het opstellen van de warmtevisie. Een centraal uitgangspunt in het Klimaatakkoord is woonlastenneutraliteit (Rijksoverheid, 2019). Dat houdt in dat een huishouden voor de maandelijkse lasten voor energie en hypotheek of huur niet méér gaat betalen.

De verlaging van de energierekening van een huishouden is dus minimaal gelijk aan de maandelijkse financieringskosten of huurverhoging op het moment dat de energiebesparende maatregelen worden genomen (Klimaatakkoord, lopend).

De warmteoptie die in een buurt de laagste nationale kosten heeft, hoeft niet altijd de optie met de laagste kosten voor de eindgebruiker te zijn. Andersom geldt hetzelfde. Onderstaand kader gaat hier verder op in aan de hand van een voorbeeld. Voor de buurten waar dit het geval is, wordt in de voorbereiding van een uitvoeringsplan in samenwerking met de bewoners de keuze gemaakt.

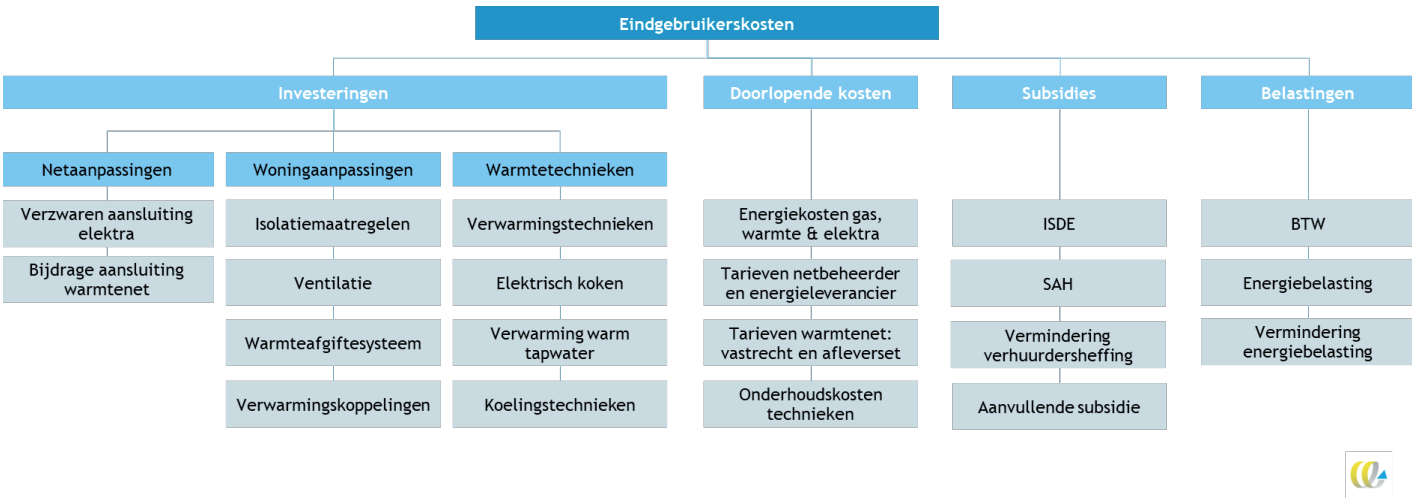
Voorbeeld: verschil nationale kosten en eindgebruikerskosten

Een buurt wordt aangesloten op een warmtenet. De kosten hiervoor bestaan onder andere uit het aanleggen van een warmtenet, het plaatsen van installaties in de woning om de warmte te kunnen gebruiken, het aanbrengen van isolatie en de kosten voor het gebruik van warmte.

Bij nationale kosten worden al deze kosten bij elkaar opgeteld. Er wordt geen rekening gehouden met het feit dat de warmteleverancier de kosten voor het aanleggen uiteindelijk doorberekent naar een woningeigenaar: de kosten worden gemaakt, en bij wie de kosten terechtkomen is voor deze berekening niet relevant. Op deze manier kunnen verschillende technieken objectief met elkaar worden vergeleken.

De kosten voor de eindgebruiker zijn slechts deels gerelateerd aan deze nationale kosten. Een bewoner betaalt enkel de kosten voor installaties en woningisolatie, en natuurlijk voor de energierekening. Daarnaast kan een bewoner soms gebruik maken van subsidies waardoor de eindgebruikerskosten lager worden. Op basis van deze kostenberekening bepaalt een woningeigenaar of deze een warmtetechniek kan en wil betalen. De totale investering die dit vraagt is hiermee echter buiten beeld. Eindgebruikerskosten hangen onder andere af van de op dat moment aanwezige subsidies en de wijze waarop kosten worden doorberekend aan de klant.

Figuur 2: Kostencomponenten voor de eindgebruiker



We kiezen voor technieken die toekomstbestendig zijn, dus willen niet investeren in iets dat later overbodig wordt

Een ander belangrijk uitgangspunt is dat keuzes die worden gemaakt in de warmtetransitie in Aalsmeer, toekomstbestendig zijn. Dit houdt in dat 'geen-spijt' maatregelen de voorkeur hebben. Het toepassen van isolatie is een voorbeeld van zo'n maatregel: hiermee wordt energie bespaard, maar de keuze voor een aardgasvrije warmtetechniek ligt nog niet vast. Ook willen we uitsluitingseffecten ('lock-in') voorkomen. Een uitsluitingseffect treedt bijvoorbeeld op wanneer een flink aantal bewoners in een buurt overstapt op een individuele warmtetechniek, terwijl een warmtenet aanleggen een voordeliger alternatief kan zijn. Maar als een warmtenet te weinig klanten heeft, is het niet meer rendabel. Alle andere bewoners moeten dan 'onnodig' ook op individuele technieken overstappen. Het is daarom belangrijk duidelijk te communiceren over de toekomstige warmteopties in de verschillende buurten van Aalsmeer.

Daarnaast houdt toekomstbestendigheid in dat we zo veel mogelijk voorkomen dat keuzes die in één buurt worden gemaakt, opties in een andere buurt uitsluiten. Het kan bijvoorbeeld op korte termijn gunstig zijn om een nieuwbouwproject op een warmtenet aan te sluiten. Als daardoor een andere buurt zeer dure maatregelen moet nemen omdat er geen warmtebron meer beschikbaar is, terwijl er voor de nieuwbouw goede alternatieven zijn, is dit niet toekomstbestendig.

Duurzaamheid is belangrijk bij de keuze van warmtetechnieken: de gemeente wil fossielonafhankelijk zijn in 2040, maar stelt CO_2-reductie voorop

Met de transitie naar een aardgasvrije gebouwde omgeving willen we bijdragen aan het behalen van (inter)nationale CO_2-reductiedoelstellingen. Daarom staat CO_2-reductie centraal bij het maken van keuzes in de warmtetransitie. Dit kan bijvoorbeeld door het energiegebruik terug te dringen door vroegtijdig en vergaand te isoleren. Maar ook wanneer een buurt overgaat op een warmtenet en daarmee aardgasvrij wordt, is het belangrijk dat het warmtenet met een duurzame warmtebron gevoed wordt.

We besteden ook aandacht aan CO_2-reductie in buurten die voorlopig nog niet 100% aardgasvrij worden. In deze buurten kan bijvoorbeeld aan de slag worden gegaan met het toepassen van isolatiemaatregelen om energiebesparing en daarmee CO_2-besparing te realiseren. Ook kan op korte termijn CO_2-reductie behaald worden door in buurten die nog niet helemaal aardgasvrij worden, hybride oplossingen toe te passen. Een hybride warmtepomp, bijvoorbeeld, gebruikt nog wel aardgas, maar is veel zuiniger dan een traditionele gasketel omdat een deel van de warmtevraag met een warmtepomp wordt ingevuld. Een hybride warmtepomp is voordeliger dan een volledig elektrische warmtepomp, ook hoeft er minder vergaand geïsoleerd te worden. Hybride warmtepompen dragen voor inwoners bij aan betaalbaarheid en een meer geleidelijke overgang naar aardgasvrij. Daarom is dit een goede (tussen)oplossing in gebieden waar nog geen duidelijke aardgasvrije warmtetechniek voor de hand ligt (zie ook Paragraaf 3.1).

(Hogetemperatuur)warmte, waterstof en groengas zijn in beperkte mate beschikbaar. We gaan verstandig om met deze schaarse warmtebronnen (enkel daar inzetten waar geen alternatieven zijn)

De hernieuwbare gassen waterstof en groengas zijn voorlopig (in ieder geval tot 2030) niet op grote schaal beschikbaar voor het verduurzamen van gebouwen (zie ook Paragraaf A.3). Ook zijn warmtebronnen (met name van hoge temperatuur) niet onbeperkt beschikbaar. Zolang deze hernieuwbare gassen en warmtebronnen schaars zijn, zullen deze waarschijnlijk alleen een logische optie zijn voor gebouwen waar andere warmtetechnieken niet toe te passen of erg duur zijn. Ook blijft het nodig de warmtevraag zo ver mogelijk terug te dringen door middel van isolatiemaatregelen.

2.2 Participatie rond de warmtevisie: zorgen, vragen en meningen van inwoners

Doel van het participatieproces

Zoals hierboven beschreven, hecht de gemeente grote waarde aan een zo groot mogelijk draagvlak voor haar beleid. Dat geldt ook voor de warmtevisie, waarin de richting voor en de eerste stappen naar aardgasvrije buurten worden aangegeven. Omdat het om een vrij controversieel onderwerp gaat, heeft de gemeente veel aandacht besteed aan de informatievoorziening richting bewoners én aan de mogelijkheid voor bewoners om hun zorgen, vragen en meningen kenbaar te maken.

In deze fase van het proces naar aardgasvrij waarin het nog om een redelijk 'boven over' verhaal gaat, wachten veel bewoners nog af wat er komen gaat en is de interesse om mee te doen aan enquêtes en dorpsgesprekken nog niet zo groot. In die zin is participatie in deze fase dan ook nog vrij beperkt. Dat zal anders worden in buurten waarvoor een uitvoeringsplan wordt voorbereid. Participatie zal dan intensiever worden ingezet, ook de respons zal veel hoger zijn.

Toch is het ook nu al van belang voor de gemeente om te weten wat haar bewoners zoal denken over aardgasvrij; wat zijn de meningen, de vragen en de zorgen die mensen hebben? Daarover in gesprek te gaan en van gedachten te wisselen met een aantal bewoners en zo hun gedachten te leren kennen, is ook nu van belang, zodat er rekening mee gehouden kan worden in de warmtetransitie. Dat is dan ook het doel geweest van de participatie-activiteiten die tijdens de ontwikkeling van de warmtevisie zijn ontplooid.

We hebben veel kennis gekregen van wat er speelt. En ook al zijn de resultaten van de activiteiten getalsmatig niet representatief voor alle bewoners van Aalsmeer, in zijn totaliteit geeft de informatie die verkregen is een groot spectrum aan meningen, vragen en zorgen weer. Bij het opstellen van de warmtevisie hebben we zoveel mogelijk rekening gehouden met deze zorgen, wensen en vragen.

Hieronder geven we een korte beschrijving van de verschillende manier waarop die kennis is verzameld en een uiteenzetting van de belangrijkste meningen, zorgen, vragen en opmerkingen van de bewoners.

Klankbordgroep

Om zoveel mogelijk bewoners te betrekken, heeft de gemeente aan het begin van de ontwikkeling van de warmtevisie een klankbordgroep geformeerd. Voor deze klankbordgroep zijn bewoners uitgenodigd die bewonersgroepen vertegenwoordigen, zoals alle wijkraden, de werkgroep Aalsmeer gasloos en Huurdersvereniging Aalsmeer en Kudelstaart (HAK). Daarnaast zijn ook een aantal (koepels van) bedrijven zoals Greenpark Aalsmeer, MVO Aalsmeer en Glastuinbouw Nederland, afdeling Noord-Holland, lid van de klankbordgroep.

De rol van de klankbordgroep was om te reflecteren op het onderwerp in brede zin en op alle aangeleverde notities/tussenrapportages van de warmtevisie. Ook heeft de gemeente gevraagd om input te leveren op de concept-enquête, het programma van de dorpsgesprekken, het selecteren van de eerste buurten en de beleidsagenda voor na het vaststellen van de warmtevisie.

Net zoals we later in de enquête en tijdens de dorpsgesprekken hebben gevraagd, is ook aan de leden van de klankbordgroep gevraagd naar hun belangrijkste zorgen, vragen en aandachtspunten waarmee de gemeente in het verdere traject rekening zou moeten houden. Dat heeft geleid tot een hele reeks aan schriftelijke input, waarop de gemeente op haar beurt weer heeft gereageerd. De belangrijkste punten hieruit zijn:

- Let op de betaalbaarheid van de oplossingen
- Let op draagvlak, neem mensen mee
- Hoe zorg je voor voldoende capaciteit op het elektriciteitsnet?
- Het verlagen van de warmtevraag door isoleren is de belangrijkste eerste stap, die op veel draagvlak kan rekenen
- Neem voldoende tijd

Zie voor het uitgebreide verslag Bijlage 3: Participatie, met de uitkomsten van de participatie.

Enquête Aalsmeer aardgasvrij

Naast het betrekken van de georganiseerde bewoners heeft de gemeente alle bewoners via de gangbare media en posters op straat, uitgenodigd om een enquête in te vullen. Ruim 400 bewoners hebben dat gedaan. Bewoners werd onder andere gevraagd naar hun mening over aardgasvrij wonen, hun belangrijkste vragen en zorgen zijn en wanneer aardgasvrij voor hen acceptabel zou zijn.

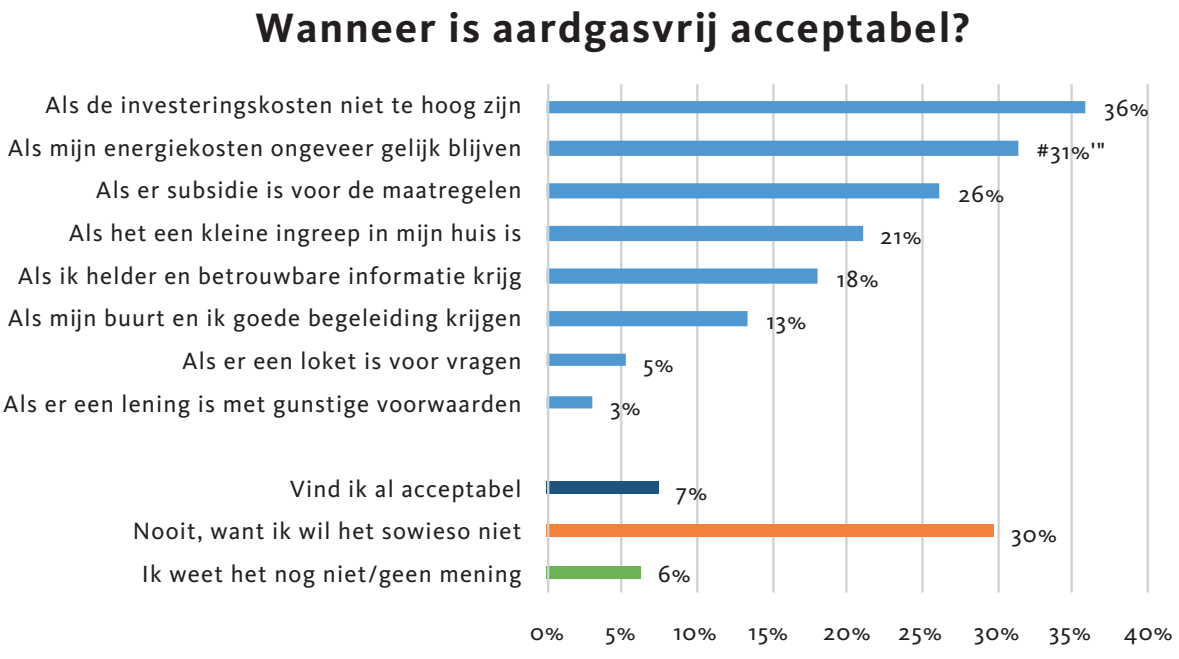
Op de eerste vraag antwoord een kleine helft niets te zien in aardgasvrij, een ruime helft staat daar positiever tegenover.



Over de zorgen geven de enquêteresultaten het volgende beeld:



Op de vraag wanneer aardgasvrij acceptabel zou zijn, geeft 30 % van de deelnemers aan onder geen enkele voorwaarde te willen, de andere deelnemers geven een wat genuanceerder beeld.



Ook op Facebook hebben we bewoners uitgenodigd om de enquête in te vullen. Dat heeft op Facebook zelf tot veel reacties geleid, met name door mensen die zeiden niets te zien in aardgasvrij. Men vindt aardgas goed, betaalbaar en betrouwbaar en wil het graag zo laten. Ook daar wordt veel gezegd over de verwachte hoge kosten. Verder blijkt er uit veel respons op Facebook de nodige weerstand om van het gas af te gaan.

De deelnemers aan de enquête waren genuanceerder zoals o.a. de antwoorden op de vraag in de bovenstaande grafiek laat zien.

Een uitgebreide rapportage van de enquêteresultaten en overzicht van de Facebookreacties is te vinden in de participatiebijlage.

Drie dorpsgesprekken

Op 20, 22 en 29 april 2021 hebben er digitale dorpsgesprekken plaatsgevonden in Aalsmeer. Eén van de manieren om de aandacht op de dorpsgesprekken te vestigen was een serie van vier interviews over Aalsmeer aardgasvrij, gezien vanuit twee bewoners (een voorstander en een sceptischer bewoner, beide leden van de klankbordgroep), woningcorporatie Eigen Haard en huurdersvereniging HAK en een interview met twee onderzoekers/adviseurs van CE Delft die de warmtevisie in opdracht van de gemeente ontwikkelen. De aftrap voor de serie werd gedaan door wethouder Wilma Alink-Scheltema. De wekelijkse interviews eindigden met een uitnodiging om deel te nemen aan de dorpsgesprekken.

Verder hebben er in alle gangbare media-advertenties gestaan over de dorpsgesprekken. Desondanks zijn de dorpsgesprekken per keer slechts door 10-20 bewoners bezocht, voornamelijk oudere huiseigenaren, die merendeels positief gestemd waren over Aalsmeer aardgasvrij. Hieruit kan worden afgeleid, dat het onderwerp weliswaar speelt in de gemeente, maar door heel veel bewoners nog als tamelijk abstract en niet op henzelf betrokken wordt ervaren. De dorpsgesprekken hadden als doel om mensen enerzijds goed te informeren over de laatste stand van zaken van de warmtevisie en anderzijds om te luisteren naar vragen, zorgen en opmerkingen van bewoners.

Er zijn tijdens de dorpsgesprekken veel vragen gesteld, die slechts gedeeltelijk gedurende de avonden beantwoord konden worden. Alle vragen zijn beantwoord in het document Q&A dorpsgesprekken (Bijlage 3: Participatie). Puntsgewijs hieronder een aantal vragen die opvallen:

- Wie gaat het betalen?
- Houdt het elektriciteitsnet het wel als we allemaal overschakelen op warmtepompen?
- Doen de bedrijven ook mee?
- Welke keuzen zijn er als je van het aardgas af gaat?
- Welke warmtepomp is het beste voor mijn huis?
- Hoe weet ik wat ik moet doen? Bij wie kan ik terecht voor goede informatie?

Daarnaast zijn er ook vragen die al heel praktisch van aard zijn, zoals ‘Mijn cv-ketel is bijna stuk, wat kan ik nu het beste doen?’ en ‘Welke warmtepomp is geschikt voor mijn huis?’

Verder vroegen bewoners op alle avonden naar de mogelijkheid om waterstof te gebruiken als vervanging van aardgas. Ook de vraag waarom Duitsland op aardgas over gaat terwijl Nederland ervan afgaat, kwam vaker terug. Ook merkte een bewoner op dat hij al wel de stok voelde om aardgasvrij te worden (door de verwachte kosten), maar nog geen wortel zag die hem zou kunnen stimuleren om maatregelen te nemen.

Tijdens de gesprekken heeft de gemeente ook enkele vragen aan de bewoners gesteld, zoals wanneer aardgasvrij acceptabel zou zijn. Hierbij kwam naar voren dat mensen naast de kosten vooral een goede informatievoorziening van belang vinden. Ook dat is belangrijke kennis voor het vervolgtraject.

Wat heeft de gemeente met de uitkomsten van het participatietraject gedaan in deze warmtevisie?

Een paragraaf als deze in de warmtevisie is één ding, maar belangrijker dan dat is, dat door deze hele warmtevisie heen de input zoals hierboven omschreven (en in de bijlagen uitgebreid te lezen) te herkennen is. Daarom zal de lezer in verschillende paragrafen lezen hoe we refereren aan de uitingen van bewoners en daarmee rekening houden.

3 AARDGASVRIJ VERWARMEN EN ISOLATIE

Er zijn verschillende mogelijkheden voor aardgasvrij verwarmen. In dit hoofdstuk gaan we in op de verschillende aardgasvrije warmtetechnieken. Daarna bespreken we welke warmteopties het meest voor de hand liggen in Aalsmeer en tot slot welk isolatieniveau hiervoor nodig is.

3.1 Aardgasvrije warmtetechnieken

De aardgasvrije warmtetechnieken zijn grofweg te verdelen in drie categorieën. In Bijlage A lichten we de technieken verder toe.



All-electric technieken

De verwarming van het gebouw gebeurt met een elektrische warmtepomp voorzien van een buffervat. De luchtwarmtepomp en de bodemwarmtepomp zijn de bekendste typen warmtepomp. Voor deze manier van verwarmen is verregaande woningisolatie nodig en moeten de radiatoren worden vervangen door een lagetemperatuur(LT)-afgiftesysteem zoals vloerverwarming of LT-radiatoren. Afhankelijk van de warmte- en koudevraag kan in sommige gebouwen warmte-koudeopslag (wko) in combinatie met warmtepompen worden ingezet. Dit is vooral voor bedrijven en andere utiliteitsgebouwen met voldoende koudevraag relevant.



Collectief warmtenet

Gebouwen worden verwarmd met een warmtenet dat wordt gevoed door lokale of regionale warmtebronnen. We onderscheiden warmtenetten op basis van temperatuurniveau:

- Hoge temperatuur (HT): boven de 75°C
- Middentemperatuur (MT): tussen 55°C en 75°C
- Lage temperatuur (LT): tussen 30°C en 55°C
- Zeer lage temperatuur (ZLT): tussen 10 en 30°C

(Z)LT-warmtenetten vereisen, net als de elektrische warmtepomp, verregaande woningisolatie en een LT-afgiftesysteem. Voorbeelden van LT-warmtebronnen zijn aquathermie (warmte uit water) of restwarmte (bijvoorbeeld van datacenters). MT-warmtenetten kunnen gevoed worden door bijvoorbeeld industriële restwarmte of geothermie. Ook kunnen warmtebronnen met een lagere temperatuur worden gebruikt, maar omdat de temperatuur hiervan te laag is om direct warm tapwater te maken en ook voor ruimteverwarming aanpassingen nodig zijn, kan de warmte collectief (voor een groep gebouwen) of individueel in de woning naar een hogere temperatuur worden gebracht met een elektrische warmtepomp.



Hernieuwbaar gas

Verwarmen met hernieuwbaar gas (groengas of waterstof) kan met een hybride warmtepomp of een hr-ketel. Het aardgasnet blijft hierbij in gebruik. Bij het gebruik van hernieuwbaar gas zijn beperkt aanpassingen nodig aan het gasnet of aan de hr-ketel. De hernieuwbare gassen waterstof en groengas zijn voorlopig (in ieder geval tot 2030) niet beschikbaar voor het verduurzamen van gebouwen (zie ook Paragraaf A.3). Ook na 2030 zullen deze gassen voor de gebouwde omgeving waarschijnlijk alleen een logische optie zijn als andere warmtetechnieken niet zijn toe te passen of erg duur zijn. Het isoleren van gebouwen is ook voor deze technieken verstandig.

De hybride warmtepomp: een mogelijke tussenoplossing richting aardgasvrij

De hybride warmtepomp combineert een elektrische warmtepomp met de hr-ketel op gas. De elektrische warmtepomp kan voor ongeveer de helft van de warmtevraag zorgen. Dit gaat zeer efficiënt, omdat de warmtepomp energie haalt uit de buitenlucht of ventilatielucht. De energie wordt gebruikt voor ruimteverwarming en/of warmtapwaterbereiding. Ongeveer een vijfde van de tijd springt de hr-ketel bij op momenten dat de warmtepomp niet voldoende warmte kan leveren, bijvoorbeeld wanneer het buiten koud is en/of er (veel) warmtapwater nodig is. Hoe hoger het isolatieniveau van de woning, hoe minder vaak de hr-ketel hoeft bij te springen, en hoe groter de vermindering van het (aard)gasverbruik.

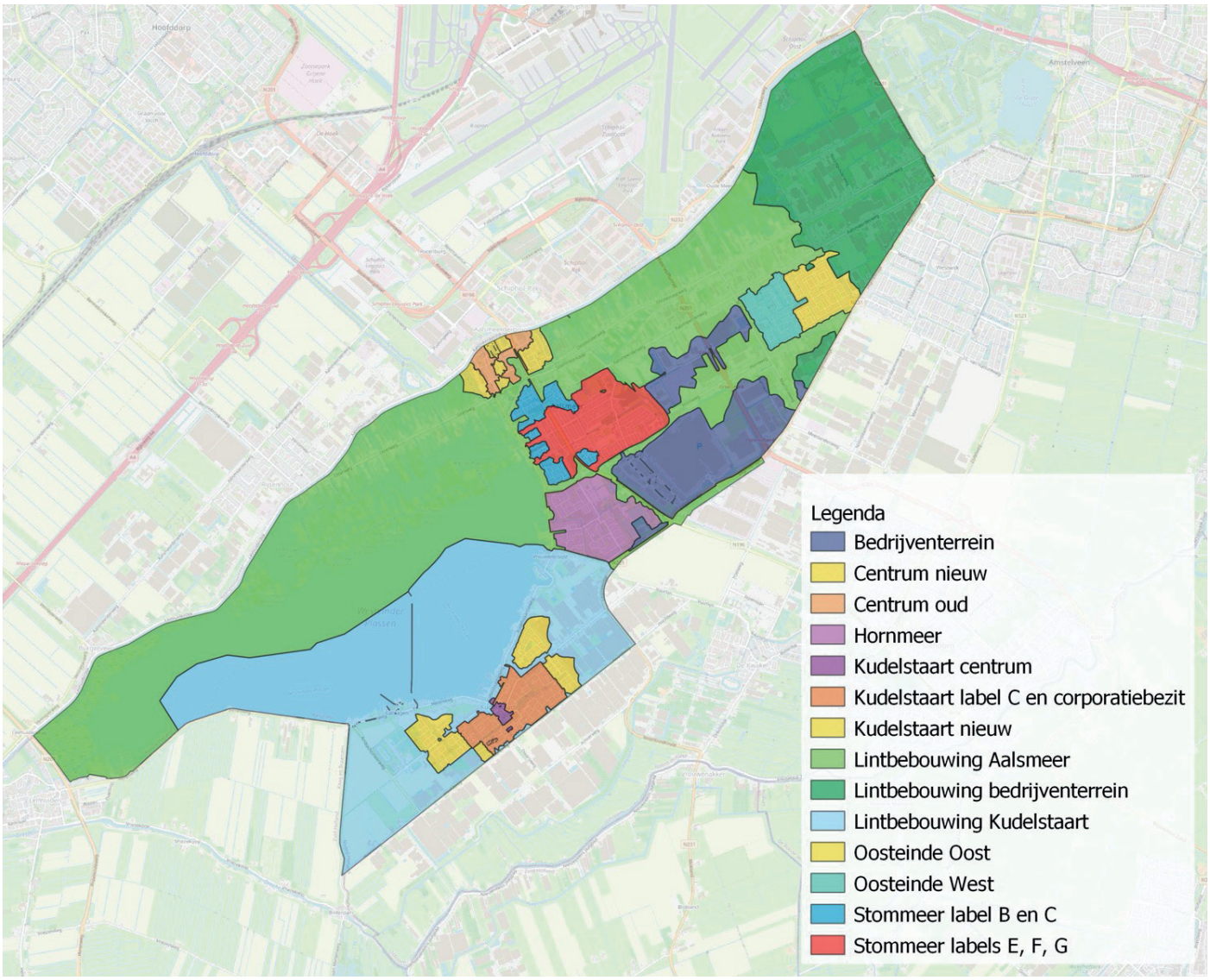
Momenteel is het niet zinvol om een hybride warmtepomp te plaatsen in een slecht geïsoleerd gebouw (Milieucentraal, 2020). In zo'n gebouw zal de warmtepomp minder vaak de warmte leveren: de hr-ketel moet vaak bijspringen om het gebouw voldoende warm te krijgen. In een matig geïsoleerd gebouw (dubbel glas, spouwmuurisolatie en 5-7 cm vloerisolatie en dakisolatie) levert een hybride warmtepomp zowel besparing op de energierekening als CO_2-reductie op (Milieu Centraal, lopend). Bij een goed tot zeer goed geïsoleerd gebouw (vanaf een isolatieniveau van 50 kWh/m²) is het verstandiger om direct op een volledig elektrische warmtepomp over te stappen, in plaats van een hybride variant.

3.2 Warmteopties voor de buurten van Aalsmeer

We hebben Aalsmeer in veertien zogenoemde warmtebuurten ingedeeld (zie Figuur 3). De warmtebuurten zijn clusters die wat betreft bouwjaar, type bebouwing (utiliteitsgebouwen, type woningen) en isolatieniveau zo uniform mogelijk zijn. Ook zijn ze zoveel mogelijk geografisch aaneengesloten. Dit maakt het mogelijk om de afweging voor een warmtetechniek op het niveau van een warmtebuurt te maken. De belangrijkste keuze hierin is of de buurt zich leent voor een collectieve warmtetechniek (warmtenet) of individuele.

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in de transitie naar aardgasvrij verwarmen wordt gekozen voor een wijkgerichte aanpak. Dit houdt in dat gemeenten wijk voor wijk (of buurt voor buurt) aan de slag gaan met de warmtetransitie en op wijk-/buurtniveau bepalen wat de beste oplossing is als gebouwen niet langer met de cv-ketel worden verwarmd. Er is gekozen voor een wijkgerichte aanpak omdat het organiseren van de eventuele benodigde infrastructuur, zoals bijvoorbeeld warmtenetten, of verbouwingen sneller verloopt als buren hierin met elkaar en de lokale overheid optrekken (Rijksoverheid, 2019).

Figuur 3: Indeling van Aalsmeer in warmtebuurten

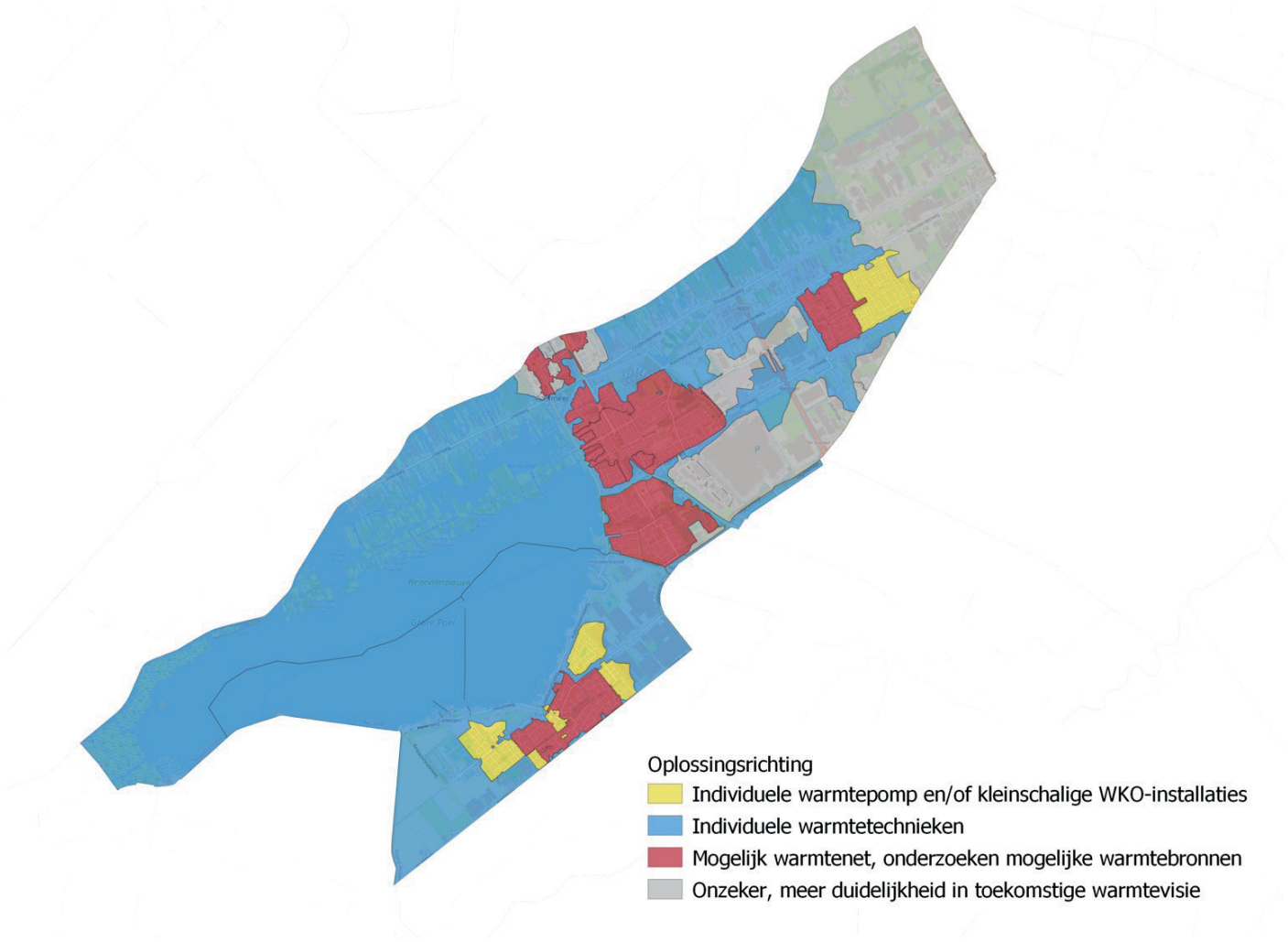


Tabel 1 laat voor de verschillende warmtebuurten in Aalsmeer zien welke warmtetechniek de voorkeur heeft als we letten op kostenberekeningen (zowel nationale als eindgebruikerskosten), beschikbaarheid van warmtebronnen en bebouwingskenmerken van de warmtebuurten. De kaart in Figuur 4 geeft dit op hoofdlijnen visueel weer.

Tabel 1: Voorkeurswarmtetechniek voor de Aalsmeerse warmtebuurten op basis van kostenberekeningen en gebouwkenmerken

Warmtebuurt	Voorkeurstechniek
Bedrijventerrein	Er staan veelal industriële panden in de buurt. Als de industriële partijen komen tot een collectieve oplossing, onderzoek dan in het wijkuitvoeringsplan of de woningen en utiliteiten daarop kunnen aansluiten.
Centrum nieuw	Als het oude centrum overschakelt op een warmtenet, dan kan deze warmtebuurt meegaan. Als het oude centrum geen warmtenet krijgt, dan ligt een elektrische warmtepomp het meest voor de hand.
Centrum oud	Op basis van de eindgebruikerskosten is de voorkeurstechniek een warmtenet. Met de huidige bronnen zou dit een MT-warmtenet gevoed met warmte uit de Meerlanden of opgewaardeerde LT-warmte kunnen zijn.
Hornmeer	Een HT- of MT-warmtenet lijkt voor de hand te liggen. Mogelijk kan aquathermie benut worden uit de Westeinderplassen en naar MT-niveau worden gebracht of kan het bestaande warmtenet op datacenterwarmte worden uitgebreid.
Kudelstaart centrum	In deze buurt is verwarmen met een elektrische warmtepomp een goede optie. Doordat in Kudelstaart centrum ook veel utiliteitsgebouwen zijn (met een koudevraag in de zomer), zou een kleinschalig wko-net ook een geschikte optie zijn voor deze buurt.
Kudelstaart label C en corporatiebezit	Een MT-warmtenet is mogelijk een geschikte optie is voor deze buurt. De Westeinderplassen zijn een grote potentiële bron voor aquathermie.
Kudelstaart nieuw	Woonwijk is grotendeel geschikt voor verwarming op LT-niveau, zoals individuele warmtepompen of kleinschalige wko-installaties. Als er in Kudelstaart een warmtenet komt, kunnen delen van de buurt daarop aansluiten.
Lintbebouwing Aalsmeer	Een individuele warmtetechniek ligt hier voor de hand. De panden die geschikt zijn voor verwarmen op lage temperatuur (isolatieniveau van tenminste 50 kWh/m²) kunnen overstappen op een elektrische warmtepomp, voor andere gebouwen is een hybride warmtepomp een mogelijke (tussen)oplossing.
Lintbebouwing bedrijventerrein	Eerste stap om in gesprek te gaan met de bedrijven en kasseneigenaren over verduurzaming en de mogelijkheden voor een warmtenet. Een deel van de panden kan hier mogelijk op aansluiten. Wanneer duidelijk is wat de warmte¬oplossing voor de kassen wordt, kan de keuze worden gemaakt daarbij aan te sluiten of over te schakelen naar een hybride warmtepomp en op langere termijn waarschijnlijk naar een elektrische warmtepomp
Lintbebouwing Kudelstaart	Een individuele warmtetechniek ligt hier voor de hand. De panden die geschikt zijn voor verwarmen op lage temperatuur (isolatieniveau van tenminste 50 kWh/m²) kunnen overstappen op een elektrische warmtepomp, voor andere gebouwen is een hybride warmtepomp een mogelijke (tussen)oplossing.
Oosteinde Oost	Verwarming met elektrische warmtepompen of kleinschalige wko-installaties heeft de voorkeur.
Oosteinde West	Voor deze buurt zijn zowel een warmtenet (MT of HT) of een elektrische warmtepomp een optie. Er zijn dus nog verschillende keuze¬mogelijkheden.
Stommeer label B en C	Een eventueel MT-net zou kunnen worden gevoed met een LT-warmtebron dat wordt opgewaardeerd naar MT-niveau, maar de eindgebruikerskosten van een MT-warmtenet zijn nog niet rendabel. De buurt grenst aan Stommeer label E, F en G en aan Hornmeer. Als in een van deze warmtebuurt een warmtenet wordt ontwikkeld kan dit worden uitgebreid naar Stommeer label B en C. Al met al komt er in deze buurt niet één duidelijke voorkeurs¬techniek naar voren en zijn er nog verschillende keuzemogelijkheden.
Stommeer label E, F en G	In deze buurt komt geen duidelijke warmteoplossing naar voren. Een warmtenet is, als we kijken naar de kosten, een optie. Er is nog geen MT of HT-warmtebron aanwezig.

Figuur 4: Oplossingsrichtingen van de warmtebuurten



3.3 Isolatie

Het is belangrijk dat we energie besparen, want als we minder warmte en elektriciteit gebruiken, hoeven we ook minder op te wekken. Met isoleren valt de meeste energie te besparen. Het is dan ook de eerste stap om richting een energiezuinige, comfortabele en uiteindelijk aardgasvrije woning te gaan. Ook de bewoners in de klankbordgroep onderschrijven het belang van isolatie.

Welk isolatieniveau nodig is, hangt mede af van welke warmtetechniek gekozen wordt. Bijvoorbeeld: elektrische warmtepompen verwarmen op een lager temperatuurniveau dan MT-warmtenetten. Gebouwen die met een elektrische warmtepomp zullen worden verwarmd, moeten daarom beter worden geïsoleerd. Isolatie leidt tot energiebesparing. Bij verregaande isolatie kan de ventilatie- en koudevraag van een woning wel toenemen (zie tekstkader koudevraag en koeling).

In het nationale Klimaatakkoord is afgesproken dat er een 'Standaard' met bijbehorende streefwaarden voor individuele bouwdelen (zoals muren, vloer en glas) komt voor het isolatieniveau van woningen. De Standaard moet woningeigenaren, verhuurders en particulieren meer duidelijkheid geven over wat als goede en toekomstbestendige woningisolatie wordt beschouwd. Met isoleren naar de Standaard worden woningen voorbereid op verwarming met lagere temperaturen dan nu gebruikelijk is.

In de kamerbrief over de Standaard voor woningisolatie van 18 maart 2021 (Ministerie van BZK, 2021) staat dat wanneer woningen worden geïsoleerd volgens de voorgestelde Standaard, dit betekent dat woningen van na 1945 geschikt zijn voor verwarming met warmte van 50°C. Bij oudere woningen ontbreekt vaak een spouwmuur, waardoor verduurzamen tot dat niveau meer kostbaar en ingrijpend is. Voor woningen van voor 1945 geldt daarom een lagere standaard, namelijk isoleren tot een niveau dat deze woningen kunnen worden verwarmd met warmte van 70°C.

Koudevraag en koeling

Naast een warmtevraag, hebben gebouwen in toenemende mate een koudevraag. Dit komt doordat de gemiddelde buitentemperatuur stijgt door klimaatverandering. Een andere reden waarom de koudevraag toeneemt, is dat woningen een steeds beter isolatieniveau hebben (zowel nieuwbouwwoningen als bestaande woningen die extra isolatie hebben aangebracht). Woningen met een hoog isolatieniveau houden de warmte zo goed vast, dat deze op warme dagen hun warmte niet goed kwijt kunnen en de binnentemperatuur hoog blijft (RVO, 2018).

Bij een isolatieniveau van 50 kWh/m² kan koeling aan de orde komen: de ene bewoner zal koelingsmaatregelen toepassen en de andere niet. Bij een hoger isolatieniveau van 30 kWh/m² kunnen koelingsmaatregelen een serieus aandachtspunt worden (Merosch, 2020). De koelbehoefte is echter niet enkel afhankelijk van de isolatiegraad, maar bijvoor¬beeld ook van de oriëntatie van de woning. Weren en afvoeren van warmte zijn slimme stappen om te nemen voordat je gaat koelen met een installatie. Weren van warmte kan bijvoorbeeld met zonwering, zonwerend glas of bomen die zorgen voor schaduw en daarmee warmtestraling voorkomen. Afvoeren van warmte gebeurt door middel van ventilatie.

Momenteel gaat de meeste aandacht uit naar het beperken van de warmtevraag in de winter, niet zozeer naar de koudevraag in de zomer (RVO, 2018). Het is nog niet duidelijk welke maatregelen zullen worden gekozen om in de groeiende koudevraag van woningen te voorzien. In de utiliteitsbouw is koeling momenteel al meer gangbaar dan bij woningen, met name in bepaalde typen utiliteitsgebouwen, zoals zorginstellingen, winkels en kantoren (PBL, 2020b).

Buurten of gebouwen met een substantiële koudevraag naast een warmtevraag zijn geschikt voor toepassing van wko-systemen , mits de ondergrond daarvoor geschikt is. In deze buurten kan aquathermie in combinatie met een wko-systeem een interessante oplossing zijn, omdat hierbij zowel warmte als koude kan worden onttrokken uit de waterbron. Ook kunnen warmtepompen in beperkte mate voor koeling worden ingezet. Dit stelt wel eisen aan het warmteafgiftesysteem van gebouwen: vloerverwarming is meer geschikt dan LT-radiatoren (PBL, 2020b).

4 VERDUURZAMING VAN DE GEBOUWDE OMGEVING TOT 2030

Dit hoofdstuk beschrijft welke buurten en panden in Aalsmeer kansrijk zijn om in de periode tot 2030 met de warmtetransitie te starten. Hiervoor zijn er grofweg twee stappen nodig. De eerste stap is de isolatie en ventilatie van de woning op orde brengen. Met deze stap maken we een pand klaar om op een later moment aardgasvrij te worden. Het pand wordt daarmee aardgasvrij-ready. Na aardgasvrij-ready volgt de stap naar aardgasvrij. In deze stap wordt de cv-ketel vervangen door een warmtenetaansluiting of warmtepomp.

De aanpak voor de verduurzaming van de gebouwde omgeving tot 2030 bestaat daarmee ook uit twee gerichte trajecten: een aanpak voor panden die aardgasvrij worden en een isolatie en ventilatieaanpak voor panden die eerst aardgasvrij-ready worden. In deze aanpakken kijken we zowel op pand- als -buurtniveau. Daarnaast geeft dit hoofdstuk een handelingsperspectief voor alle Aalsmeerse pandeigenaren: op welke manier kunnen zij nu al aan de slag met het verduurzamen van hun woning of bedrijfspand?

4.1 Methode voor de selectie van startbuurten en -panden

De aanpak van de verduurzaming tot 2030 is gebaseerd op de beschouwing van de voorkeurstechnieken uit Hoofdstuk 3 en verschillende factoren die een buurt kansrijk maken voor de warmtetransitie. Hierbij zijn de uitgangspunten van de warmtevisie (2.1) steeds leidend:

1. De warmtevisie is betrouwbaar (bestaat uit objectieve feiten) en uitvoerbaar
2. De warmtevisie is breed gedragen (tot stand gekomen met input van bewoners en andere belanghebbenden)
3. Bij de keuze van warmtetechnieken letten we op betaalbaarheid (zowel totale ketenkosten (nationale kosten) als eindgebruikerskosten)
4. We kiezen voor technieken die toekomstbestendig zijn, dus willen niet investeren in iets dat later overbodig wordt
5. Duurzaamheid is belangrijk bij de keuze van warmtetechnieken: de gemeente wil fossielonafhankelijk zijn in 2040, maar stelt CO_2-reductie voorop
6. (Hogetemperatuur)warmte, waterstof en groengas zijn in beperkte mate beschikbaar. We gaan verstandig om met deze schaarse warmtebronnen (enkel daar inzetten waar geen alternatieven zijn)

Het vierde uitgangspunt heeft met name gevolgen voor de stap naar aardgasvrij verwarmen. De stap naar aardgasvrij kan alleen daar waar de zekerheid het grootst is over de voorkeurstechniek in de buurt. Het eerste uitgangspunt zegt dat de warmtetransitie uitvoerbaar moet zijn. De plannen moeten realistisch zijn. Dit heeft te maken met de doorlooptijd, techniekkeuze en complexiteit van de opgave.

Factoren die een buurt kansrijk maken

Bepaalde factoren maken een buurt kansrijk voor warmtetransitie. Dit kan bijvoorbeeld zijn omdat een groot aandeel van de woningen in het bezit is van één eigenaar of omdat de bewoners in de buurt duurzaamheid belangrijk vinden. Om ons te helpen bij het prioriteren van buurten, hebben we factoren geselecteerd en omgezet naar meetbare criteria. Bijlage B geeft deze criteria.

We hebben de criteria samengebracht in twee afwegingskaders. Eén om buurten te selecteren die kansrijk zijn om aardgasvrij worden, en één om buurten te identificeren voor de stap naar aardgasvrij-ready. Een afwegingskader is een middel om gezamenlijk het gesprek aan te gaan over welke buurten kansrijk zouden zijn. Deze methode helpt om objectief, dus gebaseerd op feiten, de kansen in de buurten tegen elkaar te kunnen afwegen. Dit sluit aan bij het eerste uitgangspunt van de warmtevisie.

Het afwegingskader bestaat uit een matrix waarin de warmtebuurten van Aalsmeer worden gescoord op de criteria. Vervolgens vermenigvuldigen we deze score met de weging van de criteria, om tot een totaalscore te komen. Een afwegingskader bestaat dus uit zowel objectieve informatie (bijvoorbeeld leeftijd van het gasnet) als subjectieve uitgangspunten (bijvoorbeeld de onderlinge weging van de criteria). Uit het afwegingskader kan, op basis van gesprekken over het belang van verschillende kansen en het bekijken van de uitkomsten, uiteindelijk een selectie worden gemaakt van mogelijke startbuurten.

We hebben aan de hand van het afwegingskader discussies gevoerd met de projectgroep en klankbordgroep in een werkatelier. Gezamenlijk hebben we het gesprek gevoerd over wat een buurt kansrijk maakt en welke criteria daarbij passen. Ook hebben we gediscussieerd over welke criteria het meest doorslaggevend zijn en welke maar een beperkte rol spelen. Hieruit volgde de onderlinge weging van de criteria. Het afwegingskader zoals opgesteld naar aanleiding van het werkatelier staat in de selectieverantwoording in bijlage B. Hierin staat ook meer toelichting op het afwegingskader. Op basis van de gesprekken en het afwegingskader zijn de uiteindelijke keuzes tot stand gekomen, die passen bij de uitkomsten van het participatietraject en de technisch-economische analyse. Hieronder gaan wij verder in op deze keuzes voor zowel het aardgasvrij verwarmen als het aardgasvrij ready maken van woningen in Aalsmeer

4.2 Aardgasvrij verwarmen

De aanpak aardgasvrij richt zich op goedgeïsoleerde woningen van na 1992 in buurten met als oplossingsrichting verwarming op lage temperatuur met een elektrische warmtepomp of kleinschalig wko-net. Hiermee is er niet één startbuurt aardgasvrij, maar werken we aan een generieke aanpak voor goedgeïsoleerde panden verspreid over meerdere buurten. Hierbij bieden we de tijd aan de bewoners, zodat ze een geleidelijke overgang kunnen maken op een natuurlijk moment. Technisch is de stap naar aardgasvrij in deze nieuwere panden uitvoerbaar in de komende jaren.

Deze keuze sluit aan bij de volgende uitgangspunten van de warmtevisie:

- **Toekomstbestendige keuzes maken**
  Nog niet alle buurten hebben een duidelijke voorkeurstechniek, zie Tabel 1 en Figuur 4. Bovendien is de beschikbaarheid van warmtebronnen die warmtenetten kunnen voeden onzeker. Dit maakt dat alleen buurten die met zekerheid op een individuele warmtetechniek uitkomen in aanmerking komen om aardgasvrij te worden. Dit is het geval voor de gele en blauwe buurten op de kaart in Figuur 4.
- **Uitvoerbaar**
  Naar verwachting kost het in oudere buurten meerdere jaren voordat alle panden voldoende geïsoleerd zijn. Daarom kijken we naar panden die momenteel al een goed isolatieniveau hebben. Deze panden liggen veelal in de nieuwbouwbuurten in Kudelstaart en Oosteinde, maar ook verspreid door de overige buurten en lintbebouwing.

We kunnen de stap echter niet nemen zonder de eigenaren van woningen en bedrijfspanden. Daarom is het belangrijk om met een voorstel te komen dat betaalbaar is en kan reken op een breed draagvlak. Dit zijn ook twee uitgangspunten van de warmtetransitie.

De pandeigenaren moeten hun investeringen kunnen terugverdienen als besparing op hun energierekening. Aangezien goedgeïsoleerde panden weinig energie gebruiken, is er maar weinig ruimte om geld besparen. Uit berekening van de eindgebruikerskosten blijkt dat de stap naar aardgasvrij op dit moment voor het overgrote merendeel van de woningen leidt tot hogere kosten. In de buurten Kudelstaart Centrum, Oosteinde Oost, Centrum Nieuw en Kudelstaart Nieuw zijn deze kosten het laagst, maar nog altijd 200 tot 375 euro per jaar hoger dan met verwarmen op aardgas.

De gemeente kan woningeigenaren ondersteunen in de transitie door een aantrekkelijk aanbod te ontwikkelen, zoals bijvoorbeeld groepsaankopen met subsidie, financieringsopties en door ontzorging. Het aanbod kan generiek zijn, of gericht op natuurlijke momenten voor de overstap naar een warmtepomp. Natuurlijke momenten zijn verhuizingen, verbouwingen of als de cv-ketel aan vervanging toe is. Het eerste vervangingsmoment is ongeveer 15 jaar na de plaatsing van de ketel. In buurten van zo'n 15 jaar oud kan de gemeente bijvoorbeeld een gericht aanbod doen.

Om het draagvlak voor de warmtetransitie te vergroten, gaat de gemeente aan de slag om te komen met een aantrekkelijk voorstel en goed getimede benadering van de bewoners en bedrijven. Zo verwachten we dat het draagvlak in Aalsmeer voor aardgasvrij vergroot.

De inzet van warmtepompen zorgt voor een groter elektriciteitsverbruik. Daardoor kunnen er capaciteitsproblemen in het elektriciteitsnetwerk in de wijk ontstaan. Dit speelt vooral bij de elektrische warmtepomp en wanneer er meerdere warmtepompen in dezelfde buurt worden geplaatst. Dat zal voorkomen als de gemeente gericht buurten benadert met een aanbod of groepsaankopen organiseert. Netbeheerder Liander moet het netwerk dan verzwaren, maar dat kost tijd en vraagt ruimte voor extra transformatorhuisjes en kabels. Liander is daarom in gesprek met de gemeente om capaciteitsproblemen o.a. door warmtepompen te voorkomen. Liander gaat er bij elektrische warmtepompen vanuit dat er ongeveer vier keer zo veel transformatorhuisjes moeten komen dan dat er nu in de openbare ruimte staan.

In de komende jaren zal er meer duidelijkheid komen over de warmtebronnen en daarmee de mogelijkheden voor warmtenetten. Als er duidelijkheid is, herziet de gemeente de warmtevisie en geeft zo ook steeds meer duidelijkheid voor de mogelijke warmtenetbuurten.

4.3 Aardgasvrij-ready

Maatregelen voor isolatie en ventilatie zijn meestal no regret en leveren snelle besparing van energie en reductie van CO_2-uitstoot op. Dit geldt met name voor panden die nog niet geschikt zijn voor verwarmen op 70 °C (isolatieniveau slechter dan 70 kWh/m²). Deze panden liggen verspreid door de hele gemeente, maar met name in de oudere wijken en ook in de lintbebouwing. Door inzet van het Regionaal Energieloket bevordert de gemeente gemeente-breed woningisolatie.

Om het tempo van isolatie te versnellen, kiezen we een startbuurt aardgasvrij-ready. Dit zijn de oudere woningen in Stommeer (Warmtebuurt Stommeer labels E, F en G). Hier willen we extra inzetten op het thermisch isoleren van woningen en bedrijfspanden. Tegelijkertijd zien wij ook dat er opgaven op ons af komen. Bijvoorbeeld op het gebied van klimaat en grondwater, terwijl het woon- en leefklimaat ook onder druk staat ten gevolge van het vliegverkeer van Schiphol. Voordat wij ieder afzonderlijk ruimtelijk initiatief beoordelen op wenselijkheid en haalbaarheid, willen wij nagaan of het mogelijk is deze initiatieven in onderlinge samenhang te bezien. Hierdoor kunnen opgaven mogelijk worden gebundeld, zodat de leefbaarheid van Stommeer sneller verbetert. Hierin zoekt de gemeente de samenwerking met woningcorporatie Eigen Haard.

Isolatie in het algemeen, maar ook de keuze van om warmtebuurt Stommeer labels E, F en G aan te wijzen als startbuurt sluit goed aan bij de volgende uitgangspunten van deze warmtevisie:

- **Betaalbaarheid**
  Woningeigenaren kunnen de investering in isolatiemaatregelen veelal terugverdienen omdat hun energierekening daalt. De meeste winst valt te halen in oudere, slechtgeïsoleerde woningen met een hoog gasverbruik. Zo draagt isolatie dus bij aan de betaalbaarheid van de warmtetransitie.
- **Breedgedragen**
  Uit het participatietraject weten we dat woningisolatie kan rekenen op draagvlak onder de Aalsmeerders, zeker als isolatie zich terugverdient via een besparing op de energierekening en bijdraagt aan comfort.
- **Uitvoerbaar**
  We verwachten dat het in een oudere buurten een aantal jaren kost voordat alle panden geïsoleerd zijn. Door de warmtetransitie op te knippen in twee stappen, eerst de stap naar aardgasvrij-ready en op een later moment naar volledig aardgasvrij, wordt de warmtetransitie uitvoerbaar.
- **Duurzaamheid en verstandig omgaan met schaarse bronnen**
  De gemeente wil fossielonafhankelijk zijn in 2040, maar stelt CO_2-reductie voorop. Dit betekent dat de gemeente een geleidelijke overgang naar fossiel-onafhankelijk mogelijk wil maken. Met een stapsgewijze aanpak kan Aalsmeer de CO_2-uitstoot richting 2030 al flink terugbrengen, terwijl zij aansluit bij de wens van bewoners om niet te snel te gaan, en de kosten niet te hoog zijn. Het isoleren van panden met een hoog gasverbruik draagt bij aan deze doelstelling. Daarnaast zijn duurzame bronnen schaars, dus is het verstandig om de warmtevraag te beperken.

4.4 Handelingsperspectief eigenaren woningen of panden

Aalsmeerse woning- of pandeigenaren kunnen ook al direct starten met verduurzamen. Dit kan door middel van isolatie in combinatie met ventilatie of door het overstappen op een andere warmtetechniek. De gemeente kan nog niet voor alle warmtebuurten zekerheid geven over de toekomstige warmtetechniek. Ondanks die onduidelijkheid, zijn er wel veel mogelijkheden voor vastgoedeigenaren om toch al (no-regret) maatregelen uit te voeren. In deze paragraaf beschrijven we de mogelijkheden voor eigenaren in alle buurten.

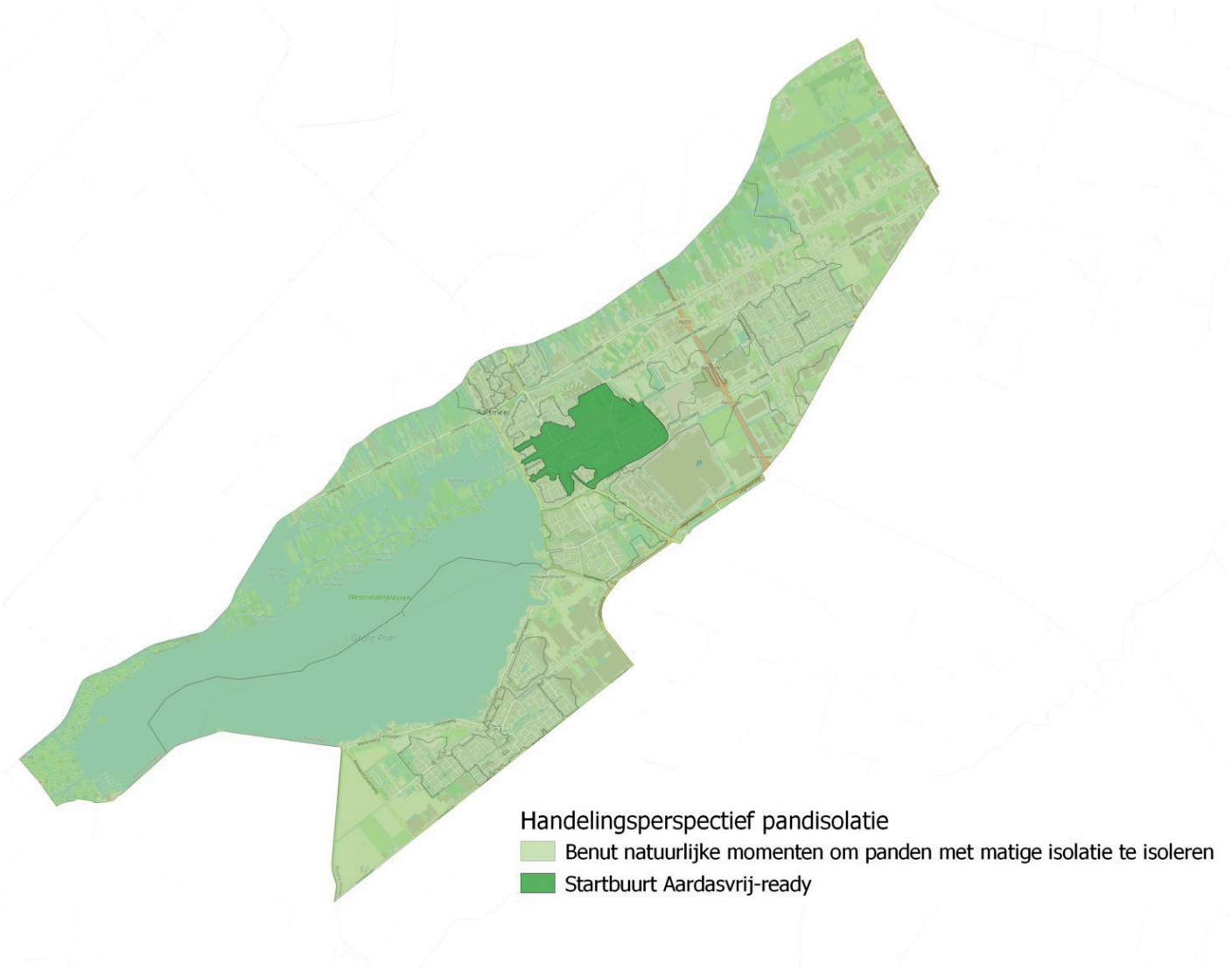
Duidelijke communicatie over dit handelingsperspectief is heel belangrijk. Dit werd ook onderstreept door de deelnemers aan de dorpsgesprekken. In Hoofdstuk 5 gaan wij nader in op de deze communicatie, en ook de wijze waarop de gemeente kan helpen bij het nemen van deze maatregelen, zoals het bieden van ondersteuning bij de uitvoering, door te ontzorgen en aandacht te geven aan subsidies en financiering.

Isoleren en ventileren

Maatregelen voor isolatie en ventilatie zijn meestal no regret en leveren snelle besparing van energie en reductie van CO_2-uitstoot op. Het gaat hier om kier- en naaddichting, gevelisolatie, dak- en vloerisolatie en het plaatsen van HR++ glas. Door de betere isolatie is het verstandig om ook ventilatie aan te brengen. Dit kan door het plaatsen van luchtroosters (passieve ventilatie), maar extra energiebesparing kan worden bereikt door het plaatsen van een ventilatiesysteem (met warmteterugwinning).

Deze ingrepen resulteren in een lagere energierekening. Ze zijn met name rendabel voor panden die nog niet geschikt zijn voor verwarmen op 70 °C (isolatieniveau slechter dan 70 kWh/m²). Dit advies geldt voor alle buurten in Aalsmeer en in het bijzonder voor de startbuurt Aardgasvrij-ready, zie de kaart in Figuur 5. Woningeigenaren kunnen voor een advies en passende maatregelen voor hun woning terecht bij het Regionaal Energieloket. Het Regionaal Energieloket organiseert daarnaast collectieve inkoopacties voor isolatie en op termijn wellicht ook voor ventilatie.

Figuur 5: Handelingsperspectief isolatie per warmtebuurt



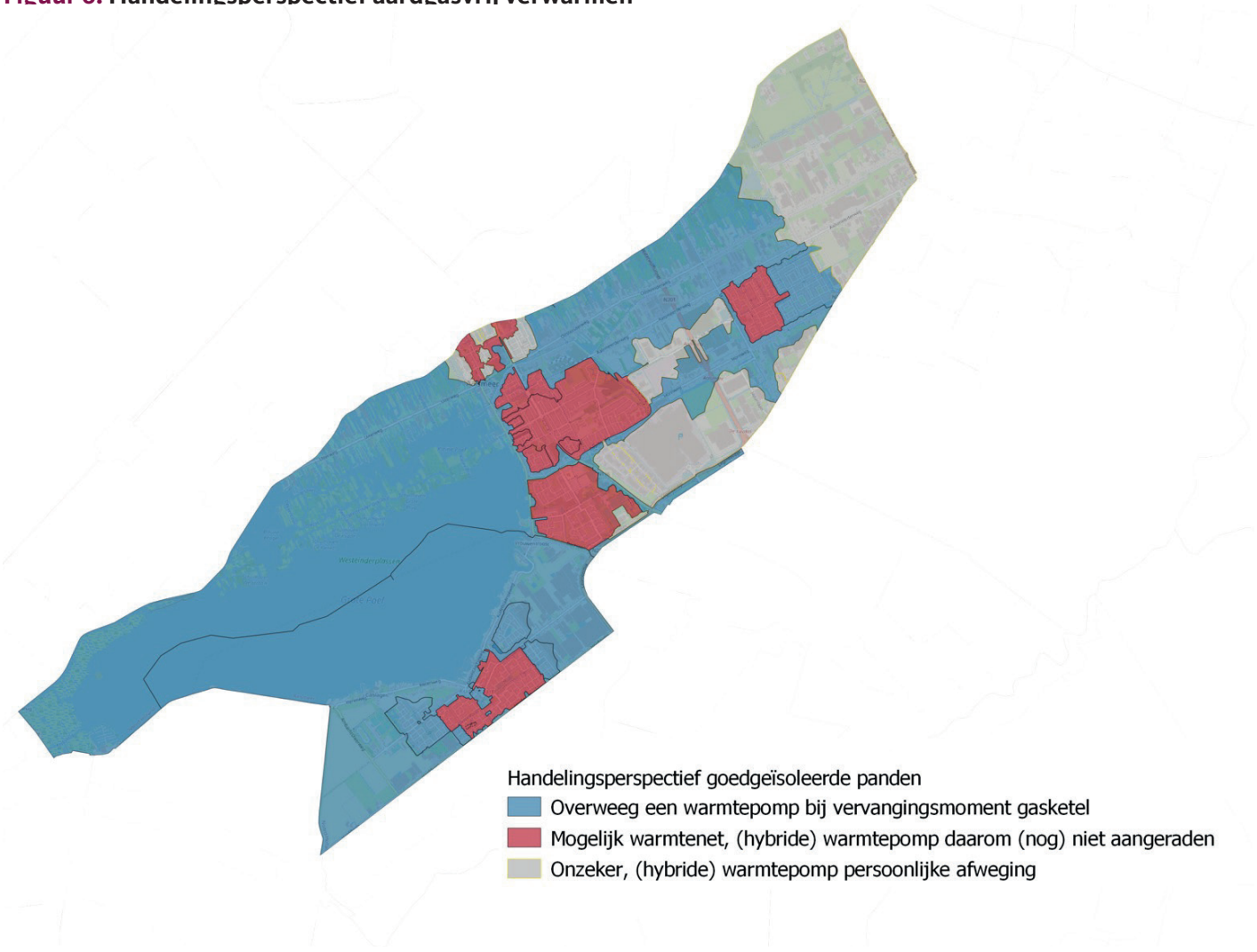
Aanpassen warmtetechniek

Na isolatie en ventilatie volgt de stap naar aardgasvrij. De stap naar aardgasvrij is op dit moment alléén mogelijk voor panden die al goed geïsoleerd zijn, zoals woningen van na 1992.

De hybride warmtepomp biedt een tussenoplossing als de eindoplossing een elektrische warmtepomp is. Verwarmen met een hybride warmtepomp is niet aardgasvrij, maar het aardgasverbruik daalt wel sterk. Een hybride warmtepomp kan de meeste woningen met enige vorm van isolatie (dak, gevel én vloer) goed verwarmen. Een hybride warmtepomp is goedkoper in de aanschaf dan een elektrische warmtepomp, maar wel duurder dan een nieuwe cv-ketel. Het Regionaal Energieloket en/of een installateur kan over specifieke woningen adviseren. De hybride warmtepomp heeft een levensduur van ongeveer 15 jaar. Deze warmtetechniek is dan ook een verstandige keuze voor woningen die de komende 15 jaar nog een aardgasnetwerk houden.

Het handelingsperspectief voor de stap naar aardgasvrij hangt af van voorkeurstechniek van de buurt. Figuur 6 toont met arceringen het handelingsperspectief voor de goedgeïsoleerde panden per warmtebuurt.

Figuur 6: Handelingsperspectief aardgasvrij verwarmen



De blauwe buurten in Figuur 6 hebben een individuele eindoplossing. Goedgeïsoleerde panden in deze buurten waarvan de cv-ketel aan vervanging toe is, kunnen een elektrische of hybride warmtepomp overwegen.

Naast voldoende isolatie, moeten panden ruimte hebben om de warmtepomp en buitenunit neer te zetten en veelal een zwaardere elektriciteitsnetaansluiting. Vanwege de benodigde ruimte ligt het voor appartementen meer voor de hand om één grote warmtepomp te nemen die meerdere woningen verwarmd. Dit vraagt om afstemming tussen de eigenaren en bewoners. De zwaardere elektriciteitsaansluiting kan zorgen voor capaciteitsproblemen op het elektriciteitsnetwerk in de buurt. Vanwege de grote hoeveelheid werk die de netbeheerder Liander in het kader van de energietransitie moet verzetten en de lastige opgave om middenspanningsruimtes in te passen in de openbare ruimte, is het verstandig deze verzwaringen zeer tijdig te bespreken met Liander.

Voor buurten waar mogelijk een warmtenet komt, raden we nu (nog) geen warmtepomp aan. Dit zijn de rode buurten in Figuur 6. Om een rendabel warmtenet te kunnen realiseren, wil een warmteleverancier graag een groot aandeel van de panden in een buurt aansluiten. Voor huishoudens die net geïnvesteerd hebben in een (hybride) warmtepomp, is aansluiten op een warmtenet nauwelijks aantrekkelijk. Op dit moment is er nog geen zicht op een warmtenet, omdat de beschikbaarheid van warmtebronnen in Aalsmeer nog onzeker is. Wel zijn er verschillende mogelijke warmtebronnen, zoals datacenters, geothermie en aquathermie. Momenteel lopen er onderzoeken naar de potentie van geothermie. Als er in de komende jaren zekerheid komt over één of meerdere warmtebronnen, kunnen we handelingsperspectief voor deze buurten geven.

Voor de overige buurten is de toekomstige warmtetechniek nog onzeker. De goedgeïsoleerde panden in deze buurten kunnen nu al overschakelen op een (hybride) warmtepomp, maar het kan zijn dat er in een toekomst een ander soort warmtetechniek in de buurt komt. De warmtevisie wordt tenminste elke vier jaar herzien. In een toekomstige warmtevisie zal er meer duidelijkheid komen over de warmtetechniek in deze buurten. Het is aan de pandeigenaar om de afweging te maken of nu overschakelen interessant is, met in het achterhoofd dat de levensduur van een warmtepomp ongeveer 15 jaar is.

5 VAN VISIE NAAR TRANSITIE

Deze warmtevisie geeft een eerste richting aan de aanpak van het isoleren en aardgasvrij maken van gebouwen. De uitvoeringsplannen per startbuurt zijn een concretisering van de warmtevisie. In een uitvoeringsplan voor een startbuurt maken we een definitieve keuze voor een aardgasvrije warmtetechniek voor die buurt en het moment waarop het aardgas wordt afgesloten. In dit hoofdstuk beschrijven we de activiteiten die we gaan ondernemen om te komen tot uitvoeringsplannen voor de startbuurten. Ook laten we zien hoe we bewoners en ondernemers betrekken bij de ontwikkeling van uitvoeringsplannen en willen ondersteunen bij het verduurzamen van hun pand.

5.1 Stappen voor de gemeente om te komen tot uitvoeringsplannen

Het Programma Aardgasvrije Wijken (PAW) van de Rijksoverheid onderscheidt vier stappen om te komen tot een gedegen uitvoeringsplan, zie Figuur 7. We sluiten aan bij dit stappenplan. Zowel bij het opstellen van uitvoeringsplannen voor de startbuurt Stommeer labels E, F en G (aardgasvrij-ready) als voor de aanpak voor de goed geïsoleerde panden in de buurten waar een individuele warmtetechniek voor de hand ligt (aardgasvrij). In deze paragraaf beschrijven we de verschillende stappen op hoofdlijnen en laten we per stap zien welke keuzes nog door de gemeente gemaakt moeten worden.

Figuur 7: Stappenplan om te komen tot een uitvoeringsplan



Bron: (Programma Aardgasvrije Wijken, lopend)

Stap 1: Buurtanalyse

De eerste stap bestaat uit een analyse van de fysieke en sociale kenmerken in de betreffende buurt, en een financieel-economische analyse van de alternatieven voor aardgas. Deze stap geeft inzicht in of de buurt geschikt is om te verduurzamen en welke aandachtspunten er zijn. Veel van de benodigde gegevens zijn al verzameld tijdens het proces om te komen tot de warmtevisie, maar er zullen aanvullende gegevens nodig zijn. Ook kunnen er tijdens de analyse nieuwe onderzoeksvragen naar voren komen. Daarnaast kijken we naar andere plannen die in de wijk spelen op verschillende gebieden, waar we mogelijk mee kunnen combineren of waar we in ieder geval van op de hoogte moeten zijn.

Aandachtspunt voor Aalsmeer: bepalen rol van de gemeente in de energietransitie

In het Klimaatakkoord staat dat gemeenten een regierol hebben in de transitie naar aardgasvrij (Rijksoverheid, 2019). De gemeente Aalsmeer heeft echter nog niet bepaald hoe zij deze regierol wil invullen. Het PAW stelt dat het in de eerste stap belangrijk is een keuze te maken over de rolopvatting en de invulling van de regierol. Dit is met name belangrijk bij het ontwikkelen van warmtenetten. Een uitdaging bij de uitrol van warmtenetten is het vollooprisico. Dit is het risico dat de warmtevraag achterblijft bij de verwachte afzet. Voor een haalbare businesscase is voldoende draagvlak/deelname nodig. De gemeente kan een rol spelen bij het creëren van voldoende draagvlak. Zonder een actieve rol van de gemeente komen dit soort netten waarschijnlijk niet van de grond, en dat zal gevolgen hebben voor de realistische warmteopties in de gemeente. Daarom zullen we ervoor zorgen dat een raadsbesluit wordt genomen over de rol van de gemeente Aalsmeer in de energietransitie. Hierin leggen we o.a. vast hoe risicodragend of -mijdend we willen zijn bij het ontwikkelen van warmtenetten, en welke rol we pakken (facilitator, partner, aanbesteder, eigenaar).

Stap 2: Opstellen projectplan

Zodra er een bestuurlijke opdracht is om in de startbuurten met aardgasvrij(-ready) aan de slag te gaan, stellen we een projectplan op. Vanaf het begin doen we alles in overleg met de bewoners. De belangrijkste voorwaarde voor de succesvolle realisatie van een aardgasvrij-ready of een aardgasvrije buurt, is dat de woningeigenaren mee willen doen. Zonder hen gaat het niet. Tenslotte gaan zij over hun eigen woning(en) en over hun eigen geld en hoe dat te besteden. Daarom starten we deze stap met het uitnodigen van bewoners om deel te nemen aan een bewonerswerkgroep en mee te denken over:

- De ontwikkeling van het projectplan
- De ontwikkeling van het uitvoeringsplan
- De communicatie met en informatievoorziening naar de buurt

Vervolgens schrijven we in overleg met bewoners en belanghebbenden het projectplan. Hierin leggen we het proces vast om te komen tot een uitvoeringsplan, en beschrijven we de ambities, afbakening en randvoorwaarden. Hier zal nogmaals de vraag aan de orde komen die ook tijdens de ontwikkeling van de warmtevisie aan bewoners in de gemeente is gesteld; “onder welke voorwaarden is aardgasvrij(-ready) acceptabel” (deze vraag zal naar verwachting bij aardgasvrij een grotere rol spelen dan bij aardgasvrij-ready).

Aandachtspunt voor Aalsmeer: inrichten van een projectorganisatie en bepalen van de benodigde ambtelijke capaciteit

Het PAW benadrukt dat het in deze stap belangrijk is na te denken over de inrichting van een projectorganisatie en de benodigde ambtelijke capaciteit om tot een goed uitvoeringsplan te komen. Onderzoek in opdracht van de Raad voor het Openbaar Bestuur naar de uitvoeringslasten van het Klimaatakkoord voor decentrale overheden laat zien dat in een kleine gemeente 0,8 – 1,1 fte per uitvoeringsplan per jaar nodig is voor het opstellen van het uitvoeringplan en 1,7 – 2,1 fte per uitvoeringsplan per jaar voor de uitvoering ervan (AEF, 2020). Dit komt nog boven op de reguliere werkzaamheden op het thema milieu/duurzaamheid. In het projectplan zullen we dit verder bekijken.

Stap 3: Opstellen uitvoeringsplan

Na goedkeuring van het projectplan, gaan we in nauw overleg met de bewonerswerkgroep aan de slag met het opstellen van het uitvoeringsplan. In het uitvoeringsplan maken we keuzes op verschillende onderdelen: bestuurlijk, juridisch, ruimtelijk, communicatie en participatie, technisch en financieel.

In Aalsmeer zijn nog geen buurten waar een warmtenet nu al voor de hand ligt. De gemeente gaat wel aan de slag met het verder onderzoeken van de potentie van warmtebronnen, maar is vooralsnog niet van plan een uitvoeringsplan op te stellen voor het aardgasvrij maken van een buurt door middel van het aanleggen van een warmtenet. Als er zekerheid is over de beschikbaarheid van warmtebronnen, herziet de gemeente de warmtevisie en kunnen we starten met het maken van uitvoeringsplannen voor warmtenetten.

De uitvoeringsplannen die de gemeente wil gaan opstellen kenmerken zich dus door een individuele aanpak. Deze individuele aanpak kent wel collectieve elementen, zo kan de gemeente bijvoorbeeld collectieve inkoopacties organiseren. Bij de keuze voor elektrische warmtepompen gaat de gemeente in overleg met netbeheerder Liander over de impact op de elektriciteitsvoorziening. Hieruit kan volgen dat er ruimte gereserveerd moet worden voor extra transformatorhuisjes of ondergrondse elektriciteitskabels.

Stap 4: Vaststelling uitvoeringsplan

De laatste stap is de vaststelling van het uitvoeringsplan door het college van B en W en de verankering als programma onder de Omgevingswet. De inhoud van het uitvoeringsplan vormt een belangrijke basis voor de regels die in het omgevingsplan worden vastgelegd. Een uitvoeringsplan wordt onder de Omgevingswet beschouwd als een vrijwillig programma en moet dus worden vastgesteld door het college van B en W. De gemeenteraad stelt het omgevingsplan vast. Daarom betrekken we ook de raad vroegtijdig bij het opstellen van de uitvoeringsplannen.

5.2 Wat komt er in het uitvoeringsplan voor de startbuurt aardgasvrij-ready?

Samen met de bewonerswerkgroep en andere betrokkenen gaan we een uitvoeringsplan opstellen voor het aardgasvrij-ready maken van de warmtebuurt Stommeer labels E, F, G. Mogelijk is het zinvol dit uitvoeringsplan uit te breiden naar (delen van) Hornmeer, gezien de ligging en vergelijkbare bebouwing. De keuze van het al dan niet uitbreiden naar Hornmeer, maken we in het proces om te komen tot een uitvoeringsplan. Bij de opstellen van het uitvoeringsplan kan de bewonerswerkgroep ook een aantal onderzoeksvragen rond aardgasvrij-ready formuleren. Het kan bijvoorbeeld gaan om vragen over de mate van isoleren, de volgorde in isolatiestappen, manieren van ventileren, kierdichting wel of niet en misschien willen bewoners ook al kijken naar warmte-afgiftesystemen. Ook kan het vormen van een ‘pool’ van aannemers en installateurs die aan bepaalde eisen voldoen een deel van het uitvoeringsplan zijn. Zo denken bewoners 'from scratch' mee, samen met de netbeheerder, Eigen Haard en gemeente en mogelijk ook het energieloket als aanbieder van diensten op dit gebied. In het plan wordt ook beschreven hoe naar de hele buurt tussentijd teruggekoppeld wordt, zodat steeds meer mensen ‘aanhaken’. Op deze manier is het uitvoeringsplan mede bedacht door de buurt.

Wat er uit de onderzoeksvragen van de bewonerswerkgroep komt en of er bijvoorbeeld behoefte is aan workshops isoleren etc. is input voor de communicatie met en informatievoorziening naar bewoners. Daarmee wordt de inhoud mede door de bewonerswerkgroep uit de buurt zelf bepaald, op basis van hun eigen behoeften.

Communicatie en informatievoorziening

Zoals hierboven aangegeven wordt de communicatie en informatievoorziening in overleg met de bewonerswerkgroep vormgegeven, waarbij de gemeente wel de afzender en eindverantwoordelijke is. In de warmtebuurt Stommeer labels E, F en G gaan we aan de slag met isoleren van woningen en het aanbrengen van mogelijkheden om te ventileren. Om inwoners van deze buurt een duidelijk handelingsperspectief te geven, ontwikkelen we samen met de bewonerswerkgroep en het Regionaal Energieloket een stappenplan. Het Regionaal Energieloket heeft in het kader van de Buurtacties Energiezuinig Wonen adviesrapporten voor verschillende woningtypen ontwikkeld. Deze adviesrapporten geven woningeigenaren inzicht in de stappen die zij kunnen nemen om energie te besparen, o.a. door het toepassen van isolatiemaatregelen. Deze adviesrapporten blijven we doorontwikkelen en spitsen we zo veel mogelijk toe op specifieke woningtypen. Ook willen we leren van de lessen die Eigen Haard in deze buurt opdoet met het renoveren van woningen. Deze kunnen namelijk ook relevant zijn voor particuliere woningeigenaren. Tot slot gaan we in deze buurt op zoek naar bewoners die hun woning al aardgasvrij-ready hebben gemaakt en die met hun voorbeeldwoning ambassadeur voor aardgasvrij-ready willen worden.

Betaalbaarheid

Om de transitie naar aardgasvrij-ready in de warmtebuurt Stommeer labels E, F en G betaalbaar te houden, houden we Europese en landelijke ontwikkelingen op het gebied van financiering en subsidies nauwlettend in de gaten. In Stommeer wordt al nagedacht over een aanpak om de leefbaarheid te verbeteren waaronder het beperken van de geluidsoverlast van Schiphol. Door het geplande geluidisolatieproject te combineren met energetische isolatiemaatregelen, slaan we twee vliegen in één klap. Een derde mogelijkheid die bijdraagt aan de betaalbaarheid van de transitie naar aardgasvrij-ready te garanderen, is door de warmtebuurt Stommer labels E, F en G aan te melden als proeftuin binnen het Programma Aardgasvrije Wijken.

Als deze warmtebuurt wordt geselecteerd, ontvangt de gemeente een rijksbijdrage om de uitvoering mee te (co-)financieren. Een mogelijkheid daarbij is, om de bewoners uit die co-financiering een woninggebonden 'isolatie-budget' te geven. Bewoners hebben gedurende de looptijd van het project een vast budget ter beschikking, dat ze in eigen tempo en ook stapsgewijs mogen inzetten om de helft van hun isolatiekosten te financieren. Bij verhuizing blijft het budget bij het huis en is het (resterende) bedrag voor de nieuwe bewoner.

5.3 Wat komt er in het uitvoeringsplan voor de aanpak aardgasvrij?

Naast een uitvoeringsplan aardgasvrij-ready, willen we ook een uitvoeringsplan opstellen voor het aardgasvrij maken van de goed geïsoleerde panden in buurten waar een individuele warmtetechniek voor de hand ligt. Deze panden zijn geschikt voor de overstap naar een elektrische warmtepomp of eventueel een kleinschalig wko-net.

Ook hier stellen we het uitvoeringsplan samen met de bewonerswerkgroep op. Mogelijk formuleert de bewonerswerkgroep ook hiervoor een aantal onderzoeksvragen, bijvoorbeeld rond verschillen in warmtepompen, combinatie met koeling, combi met wko op straatniveau, een klein warmtenet met industriële HT warmtepomp als bron, warmwatervoorziening, infraroodpanelen en buurtaccu's.

Ook hier denken bewoners 'from scratch' mee, samen met de netbeheerder, Eigen Haard (als zij in de startbuurt bezit hebben) en gemeente, met regelmatige terugkoppeling naar de hele buurt. Zo wordt dit uitvoeringsplan iets van de buurt en maken steeds meer bewoners, die tenslotte zelf de aanschaf van een installatietechniek moeten doen, zich de kennis eigen. De communicatie en informatievoorziening naar de hele buurt gebeurt dan ook mede op basis van hun inzichten en de verkregen antwoorden op vragen die zijzelf als medebewoner hebben gesteld.

Communicatie en informatievoorziening

Zoals hierboven genoemd vindt de communicatie en informatievoorziening plaats in overleg met de bewonerswerkgroep. De gemeente is ten alle tijd afzender en eindverantwoordelijk. In deze aanpak kunnen pandeigenaren zelf, op natuurlijke momenten (bijvoorbeeld bij verhuizing, verbouwing of wanneer de cv-ketel aan vervanging toe is) de overstap naar aardgasvrij maken. Hierdoor kent de aanpak een relatief lange doorlooptijd, omdat deze natuurlijke vervangingsmomenten niet overal tegelijk plaatsvinden. Met onze communicatieaanpak willen we ervoor zorgen dat zo veel mogelijk van deze natuurlijke momenten door pandeigenaren worden benut.

Daarnaast gaan we, net zoals bij startbuurt aardgasvrij-ready, op zoek naar bewoners die hun woning al aardgasvrij hebben gemaakt (ambassadeurs). Deze ambassadeurs kunnen andere Aalsmeerders laten zien wat er nodig is voor aardgasvrij verwarmen. Ook willen we samen met het Regionaal Energieloket de adviesrapporten voor de veel voorkomende woningtypen doorontwikkelen zodat deze niet enkel ingaan op energiebesparende maatregelen, maar ook laten zien hoe aardgasvrije warmtetechnieken toegepast kunnen worden in de woning.

Aantrekkelijk aanbod ontwikkelen voor aardgasvrij

Om draagvlak te creëren onder de bewoners, gaan we aan de slag om een aantrekkelijk aanbod te ontwikkelen. Ontzorging speelt hierbij een belangrijke rol. Zo wil de gemeente bewoners ondersteunen bij het selecteren van betrouwbare uitvoerders en inzicht bieden in de beschikbare subsidie- en financieringsmogelijkheden. Ook hier zou de eerdergenoemde proeftuinsubsidie interessant kunnen zijn, waarbij bewoners, naast een isolatiebudget (als dat in de bedoelde startbuurt nodig is) ook een woninggebonden installatiebudget waarmee de bewoner een deel van de installatiekosten kan betalen. Ook dat budget blijft na verhuizing beschikbaar voor de nieuwe bewoner.

Beschikbaarheid netcapaciteit

Als een groot aantal panden in korte tijd overstapt op verwarmen met een elektrische warmtepomp, kan dit zorgen voor ontoelaatbare druk op het elektriciteitsnet. Ook zonnepanelen en laadpalen voor elektrisch vervoer zorgen voor extra druk op het net. Om de knelpunten tijdig in beeld te krijgen en te kunnen voorkomen, gaan we in het uitvoeringsplan ook in op de samenwerking met netbeheerder Liander. In het uitvoeringsplan geven we aan waar de netuitbreidingen voor de verzwaring van het elektriciteitsnet moeten komen. Het oplossen van knelpunten in het elektriciteitsnet neemt enkele jaren in beslag. Omdat in alle gemeentes in Nederland de netten aangepast moeten worden is het erg belangrijk de impact zo snel mogelijk in kaart te brengen en netuitbreidingen te plannen. Zo maken we het elektriciteitsnet klaar voor de extra capaciteitsvraag van de energietransitie.

5.4 Overige activiteiten in het kader van de warmtetransitie

Verkennen van warmtebronnen

In de gemeente Aalsmeer is nog veel onbekend over de potentie van verschillende warmtebronnen. Het is belangrijk hier meer inzicht in te krijgen, zodat we iets kunnen zeggen over de kansrijkheid van warmtenetten in de gemeente. Activiteiten die de gemeente gaat ondernemen om meer duidelijkheid te krijgen over de potentie van warmtebronnen, zijn:

- toepasbaarheid van de uitkomsten van het landelijke SCAN-onderzoek naar de potentie van geothermie bepalen/onderzoeken;
- onderzoeken van de mogelijkheid om Energy Hub Aalsmeer uit te breiden naar woningen;
- onderzoeken van de praktische mogelijkheden van aquathermie (zoals warmte benutten uit drinkwaterleidingen, of uit de Westeinderplassen), restwarmte van datacenters en van afvalverwerkingsbedrijf Meerlanden in Rijssenhout;
- samenwerken in de regio, o.a. in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en in het kader van de Regionale Structuur Warmte (RSW);
- samenwerken met de glastuinbouw op het gebied van geothermie en de ontwikkeling van warmtenetten, in samenwerking met Greenport Aalsmeer. Zie ook onderstaand kader;
- nauw volgen van de landelijke ontwikkelingen op vlak van de benodigde randvoorwaarden om te warmtetransitie te realiseren en hiervoor lobby'en bij het Rijk vanuit diverse samenwerkingsverbanden, zoals het MRA Warmtekoude Programma en RES proefraam. Het gaat hierbij onder andere om het adresseren van knelpunten en aanpassing van de huidige wet- en regelgeving.

Geothermie en glastuinbouw

Geothermie lijkt voor de Greenport Aalsmeer een cruciaal puzzelstuk voor de warmtetransitie in de glastuinbouwsector. Er zijn diverse initiatieven waarbij zowel de potentie van geothermie wordt onderzocht als de mogelijkheden voor een regionaal open warmtenet met als hoofdbron geothermie. De warmtevraag in de glastuinbouw in de gebieden rondom Aalsmeer is groter dan de warmtevraag van de gebouwde omgeving, en er zijn kansen voor samenwerking. Een combinatie van glastuinbouw en gebouwde omgeving zal een betere benutting van warmtebronnen en warmtenet opleveren, waardoor de financiële haalbaarheid wordt vergroot en vollooprisico's worden verminderd.

Kantoren label C in 2023

Per 1 januari 2023 moeten alle kantoorgebouwen groter dan 100 m² (uitgezonderd monumenten) minimaal energielabel C hebben. Voldoet het gebouw dan niet aan de eisen, dan mag het per 1 januari 2023 niet meer als kantoor worden gebruikt. Deze verplichting staat in het Bouwbesluit 2012. De handhaving van de Energielabel C-verplichting ligt bij de gemeente. De doelstelling voor 2030 is dat de kantoorgebouwen minimaal energielabel A hebben. De gemeente gaat in kaart brengen welke gebouwen onder de label-C-verplichting vallen en gaat de betreffende gebouweigenaren hierover actief informeren. Dit in samenwerking met de afdelingen vergunningverlening, toezicht en handhaving (VHT) en economische zaken (EZ).

Verduurzamen overige utiliteitspanden

Naast de woningen en kantoren zijn ook de overige utiliteitspanden onderdeel van de scope van de warmtevisie. De overige utiliteit omvat gebouwen met een bijeenkomstfunctie, gezondheidszorgfunctie, logiesfunctie, onderwijsfunctie, overige gebruiksfunctie, sportfunctie en winkelfunctie. Glastuinbouw en industrie vallen niet binnen de warmtevisie. Wij starten met het uitwerken van een aanpak bedrijventerreinen. Dit doen we op basis van het energiebesparingsakkoord van de provincie Noord-Holland, en in afstemming met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en vergunningverlening en handhaving. Deze aanpak zal na goedkeuring door de gemeenteraad worden uitgevoerd. Dit pakken we op met economische zaken (EZ) en Greenpark Aalsmeer. Op basis van de aanpak bedrijventerreinen bepalen we de aanpak voor andere utiliteitssectoren, deze aanpak komt in de update van de warmtevisie (uiterlijk 2026).

Verduurzamen van het gemeentelijk vastgoed

In Aalsmeer hebben we ons eigen huis op orde. Om onze eigen ambities uit te dragen en een voorbeeldfunctie in te vullen, zijn we dan ook bezig met het verduurzamen van het gemeentelijk vastgoed in samenwerking met de afdeling Vastgoed. In het Verduurzamingsplan gemeentelijk vastgoed laten we zien wat we van plan zijn om onze doelstelling - een fossielonafhankelijke dienstverlening in 2030 – te realiseren. Hieronder valt de gemeentelijke huisvesting, maatschappelijk vastgoed, en verschillende sport en recreatie voorzieningen (E.S.A.). Besloten is dit plan uit te stellen in afwachting van de Nota Vastgoed. Daarin wordt onder andere bepaald welke toekomstplannen de gemeente heeft met haar vastgoedportefeuille.

5.5 De warmtetransitie als integrale opgave

De warmtetransitie vindt plaats op het snijvlak van verschillende beleidsterreinen. Door samenwerking op te zoeken met de verschillende afdelingen binnen de gemeente, maar ook met andere partijen die werkzaam zijn in Aalsmeer, kunnen we gezamenlijk werken aan onze doelstellingen. Daarnaast willen we onze werkzaamheden slim combineren (werk met werk maken). Het combineren van de aanleg van nieuwe infrastructuur met de uitbreiding of vervanging van bestaande infrastructuur levert vaak kostenbesparing op en beperkt ook de overlast in de openbare ruimte. Daarom is het belangrijk dat we onze plannen goed afstemmen met het drinkwaterbedrijf en netbeheerders.

Verschillende afdelingen binnen de gemeente Aalsmeer zijn relevant om te betrekken bij de warmtetransitie, waaronder:

- De afdeling Projecten & Advies maakt de planning van de vervanging van de riolering. Door onze plannen goed af te stemmen, kunnen we meekoppelkansen benutten. Hetzelfde geldt voor de afdeling Kabels en leidingen.
- Het team Verkeer werkt aan de elektrificatie van mobiliteit. Elektrificatie van mobiliteit zorgt, net als elektrische warmtepompen, voor een toename in de elektriciteitsvraag waardoor het elektriciteitsnet mogelijk moet worden verzwaard. Samen met Liander kunnen we de verwachte druk op het elektriciteitsnet in kaart brengen.
- Samen met de afdeling Vastgoed werken we aan het verduurzamen van het bezit van de gemeente Aalsmeer.
- De afdeling Jeugd & Samenleving is relevant om te betrekken omdat we aan de slag willen met het verduurzamen van het maatschappelijk vastgoed, waaronder scholen.

Daarnaast streven we ernaar dat de warmtetransitie bijdraagt aan de doelen van de gemeente Aalsmeer op het gebied van klimaatadaptatie.

5.6 Hoe gaan we bewoners ondersteunen die nu al aan de slag willen met duurzaam verwarmen?

Sommige bewoners die in andere buurten dan de startbuurten wonen, willen ook graag aan de slag met het verduurzamen van hun huis. Ook dat willen we graag faciliteren.

Uit de enquête en dorpsgesprekken blijkt dat de inwoners van Aalsmeer grote behoefte hebben aan heldere en betrouwbare informatie over de te nemen maatregelen en aardgasvrije technieken. Bewoners kunnen nu al voor persoonlijk energieadvies terecht bij het Regionaal Energieloket. Op de website van het Regionaal Energieloket kunnen inwoners informatie vinden over energiebesparende maatregelen, toegespitst naar specifieke woningtypen. In de transitie naar aardgasvrij blijven we inwoners zoveel mogelijk via deze weg informeren over de mogelijkheden om te verduurzamen en breiden we de adviesrapporten uit met het voorkeursalternatief voor de betreffende buurt en een handelingsperspectief. We kunnen bewoners attent maken op de mogelijke open dagen bij de ambassadeurs/bewoners die hun woning al aardgasvrij-ready of aardgasvrij hebben gemaakt. Op deze manier krijgen inwoners inzicht in welke warmtetechniek op de langere termijn geschikt is voor hun woning. Tegelijkertijd laat het handelingsperspectief zien welke no-regret maatregelen nu al genomen kunnen worden. Ook werkt de gemeente aan het Servicepunt Energieadvies. Dit servicepunt is het vervolg (nieuwe aanpak) op het Duurzaamheidsfonds Aalsmeer. Het richt zich op het beschikbaar stellen van energieadvies (besparen en opwekken) aan diverse doelgroepen waaronder VvE's, maatschappelijk vastgoed, bedrijven, inwoner initiatieven en energiecoöperaties, etc.

Naast hun informatiebehoefte deelden inwoners in de enquête hun zorgen over de betaalbaarheid. We volgen de ontwikkelingen op het gebied van financieringsmogelijkheden zoals gebouwgebonden financiering en onderzoeken hoe we dit voor Aalsmeer in kunnen zetten. We informeren inwoners en andere doelgroepen actief over de mogelijkheden en verwijzen hen door naar de subsidie- en financieringsverstrekkers. Gemeente Aalsmeer heeft ook een eigen ondersteuningsinstrument, de duurzaamheidslening voor particulieren. De gemeente onderzoekt nut en noodzaak van het voorzetten van deze regeling in relatie tot landelijk beschikbare instrumenten. Ook zet de gemeente met de Regeling Reductie Energiegebruik Woningen in op bewustwording en handelingsperspectief. Dit gebeurt met buurtacties energiezuinig wonen, een pilot digitale wijkaanpak en groepsaankopen isolatiemaatregelen en zonnepanelen en het stimuleren van kleine energiemaatregelen door het verstrekken van cadeaubonnen aan huurders en minima. Deze activiteiten geven een concrete invulling aan (een deel van) de warmtevisie.

VERWIJZINGEN

AEF, 2020. Uitvoeringskosten van het Klimaatakkoord voor decentrale overheden in 2020-2030, Utrecht: Andersson Elffers Felix.
Gemeente Aalsmeer, 2016. Duurzaamheidsbeleid Aalsmeer, Aalsmeer: Gemeente Aalsmeer.
Klimaatakkoord, lopend Wat is woonlastenneutraliteit? Betekent dat dat ik voor wonen niet extra ga betalen?. [Online]
Available at: https://www.klimaatakkoord.nl/gebouwde-omgeving/vraag-en-antwoord/woonlastenneutraliteit
[Geopend 18 05 2021].
Ministerie van BZK, 2021. Brief van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan de Tweede Kamer der Staten Generaal d.d. 18 maart 2021, Den Haag: Tweede kamer der Staten Generaal.
Noord-Hollandse energieregio, 2021. RES 1.0 Noord-Holland Zuid, sl: Noord-Hollandse energieregio.
Programma Aardgasvrije Wijken, lopend Stappenplan uitvoeringsplan. [Online]
Available at: https://www.aardgasvrijewijken.nl/themas/regieenorganisatie/uitvoeringsplan/stappenplan+uitvoeringsplan/default.aspx
[Geopend 10 juni 2021].
Rijksoverheid, 2019. Klimaatakkoord, Den Haag: Rijksoverheid.
SER, 2013. Energieakkoord voor duurzame groei, Den Haag: Sociaal-Economische Raad.

A AARDGASVRIJE WARMTETECHNIEKEN

Voor de warmtetransitie kunnen meerdere warmtetechnieken worden ingezet. Voor een CO_2-neutrale warmtevoorziening is de voorwaarde dat de energie die wordt gebruikt afkomstig is van duurzame energiebronnen. In deze paragraaf geven we eerst een overzicht van de technieken die geschikt zijn voor een fossielvrije warmtevoorziening. De factsheets op www.warmtetechnieken.nl gaan uitgebreider in op de warmtetechnieken.

Sommige warmtetechnieken vereisen een minimum isolatieniveau:

- Warmtetechnieken op middentemperatuur (MT) vereisen een isolatieniveau van 70 kWh/m² (dit komt ongeveer overheen met het vroegere energielabel C).
- Warmtetechnieken op lagetemperatuur (LT) vereisen een isolatieniveau van 50 kWh/m² (dit komt ongeveer overeen met het vroegere energielabel B).

Voor alle aardgasvrije warmtetechnieken geldt voor het koken dat er moet worden overgeschakeld op elektrisch koken. Inductie koken is de meest energiezuinige vorm van elektrisch koken.

A.1 All electric-warmtetechnieken



Elektrische warmtepomp

Een elektrische warmtepomp is een individuele elektrische warmte-oplossing. Gebouweigenaren kunnen zelfstandig overschakelen op deze techniek. De luchtwarmtepomp, de bodemwarmtepomp en de PVT-warmtepomp zijn de bekendste typen warmtepomp. Deze warmtepompen gebruiken warmte uit de lucht, bodem en zonnewarmte en brengen dit met behulp van elektriciteit naar een temperatuurniveau dat geschikt is voor het verwarmen van gebouwen en tapwater. Doordat warmtepompen grotendeels energie uit de lucht of bodem gebruikt en maar een beperkte hoeveelheid elektriciteit, hebben ze een hoger rendement dan de hr-ketel. Voor het toepassen van een elektrische warmtepomp moet een woning of utiliteitsgebouw zeer goed worden geïsoleerd, naar een isolatieniveau van 50 kWh/m². Dit is met name kostbaar bij vooroorlogse bouw. Ook moet worden overgeschakeld op een LT-afgiftesysteem (andere radiatoren of vloer-/wandverwarming). Wanneer een groep gebouwen overschakelt naar een elektrische oplossing, kan het zijn dat het elektriciteitsnet moet worden verzwaard.
De luchtwarmtepomp maakt gebruik van de buitenlucht. De ventilator (buitenunit) die nodig is voor een lucht-warmtepomp, maakt geluid. De bodemwarmtepomp is duurder dan de luchtwarmtepomp om aan te leggen, maar is wel energiezuiniger. PVT-panelen worden op het dak geplaatst en leveren zowel warmte als elektriciteit.

A.2 Collectieve warmte

Hogetemperatuurwarmtenet



Voor een hogetemperatuur(HT-)warmtenet is een nieuwe infrastructuur nodig voor het vervoeren van water met een temperatuur van minimaal 75°C. Dit water wordt verwarmd met een collectieve warmtebron, zoals
geothermie (afhankelijk van de diepte) of rest¬warmte uit de industrie. Een HT-warmtenet is warm genoeg voor het verwarmen van het gebouw en verzorgen van warm tapwater. In het gebouw zelf wordt de cv-ketel vervangen door een kleinere afleverset, bestaande uit een warmtewisselaar en warmtemeter. De afleverset komt doorgaans in de meterkast te hangen. De afleverset moet nog gekoppeld worden aan het warmteafgiftesysteem, hiervoor moeten de verwarmingsleidingen worden omgelegd. Extra isolatie is niet nodig, hoewel dit wel wenselijk kan zijn vanuit comfortoverwegingen en energiebesparing (besparing op de energielasten, zuinig omgaan met schaarse warmtebronnen en CO_2-reductie). Een aandachtspunt bij het ontwikkelen van een warmtenet is de afstemming tussen de huidige en toekomstige warmtevraag en de warmte die het net kan leveren.



Middentemperatuurwarmtenet

Voor een middentemperatuur (MT-) warmtenet is ook een nieuwe infrastructuur nodig. Een MT-warmtenet heeft een temperatuur van tussen de 55°C en 75°C en wordt meestal gevoed met LT-bronnen, waarna de temperatuur wordt opgewerkt met een collectieve warmtepomp. Voorbeelden van LT-bronnen zijn ondiepe geothermie (tot 1.250 meter diep, met een temperatuur van 15-40°C) of aquathermie. Bij aquathermie wordt warmte onttrokken aan water, zoals oppervlaktewater of afvalwater. Dit is doorgaans in combinatie met een wko. Door het omhoog

brengen van de temperatuur van het water in het warmtenet met een collectieve elektrische warmtepomp, is het water dat bij de woningen en overige gebouwen aankomt warm genoeg voor het verwarmen van HT-radiatoren en tapwater. Een MT-warmtenet kan ook een warmtebron van hogere temperatuur hebben, zoals geothermie of de retourleiding van een HT-warmtenet. De gebouwen moeten voor verwarmen met deze techniek wel een redelijk isolatieniveau hebben (70 kWh/m²), maar niet zo goed als bij een LT-warmtenet. De geleverde temperatuur is immers hoger, waardoor de woningen sneller opwarmen.



Lagetemperatuurwarmtenet

Ook voor een (zeer)lagetemperatuur (ZLT-/LT-)warmtenet is een nieuwe infrastructuur nodig. Bij LT-warmte gaat het om warmte met een tempera-tuur tussen de 30°C en 55°C. Een ZLT-warmtenet, of bronnet, heeft een temperatuur van maximaal 30°C. Bij een ZLT-warmtenet moet de temperatuur van de warmte nog omhoog gebracht worden met een individuele warmtepomp in het gebouw. LT-warmtebronnen zijn bijvoorbeeld warmte uit koel- en vrieshuizen, waterzuiveringsinstallaties en datacenters of aquathermie. Gebouwen moeten zeer goed worden geïsoleerd, namelijk naar een isolatieniveau van 50 kWh/m². Daarnaast moet worden overgeschakeld op een LT-afgifteysteem en is er een aparte voorziening nodig voor warmtapwater.

A.3 Hernieuwbare gassen en brandstoffen

Groengas en waterstof zijn energiedragers die op termijn aardgas kunnen vervangen als brandstof voor de warmtevoorziening in de gebouwde omgeving. Groengas en waterstof zullen zeker tot 2030 echter geen significante rol kunnen spelen in de verduurzaming van de gebouwde omgeving. Ook de toekomstige beschikbaarheid en prijs van deze gassen is zeer onzeker, waardoor waterstof en groengas ook na 2030 voor de gebouwde omgeving naar verwachting alleen een logische optie zijn als er geen andere reële warmtealternatieven voorhanden zijn (MinBZK, 2021).



Groengas

Het gemakkelijkst voor de bewoners en gebouweigenaren is als aardgas wordt vervangen door groengas. Groengas heeft dezelfde kwaliteit als aardgas, dus zijn er geen aanpassingen nodig aan het gebouw of aan de infrastructuur. Wel is het vanuit het oogpunt van comfort en energiebesparing (besparing op de energielasten en zuinig omgaan met schaarse warmtebronnen) wenselijk dat het gebouw enigszins is geïsoleerd. Groengas kan worden gebruikt in de hr-ketel of de hybride warmtepomp.

Het enige probleem is de beperkte beschikbaarheid van groengas. De potentiële groengasproductie in de regio, maar ook de (inter)nationale groengasproductie, ligt ver onder de huidige aardgasvraag. In het Klimaatakkoord heeft de groengassector het streven uitgesproken om in Nederland 70 PJ groengas te produceren in 2030. Dit is ongeveer 6% van de huidige aardgasvraag. Het is nog onbekend of deze ambitie gehaald wordt, maar groengas zal sowieso een schaars product blijven. Daarnaast is het lastig om al toekomstbestendig groengas te alloceren aan bepaalde wijken. In lijn met de Routekaart Groen Gas ligt het daarom voor de hand om de warmtetransitie niet te beginnen met het inzetten van groengas (MinBZK, 2021).



Waterstofgas

Waterstof komt niet op grote schaal als molecuul in de natuur voor, maar kan worden geproduceerd uit aardgas, waarbij CO_2 vrijkomt, maar kan ook klimaatneutraal zijn. Dit kan door CO_2 af te vangen en op te slaan ('blauwe waterstof') of door waterstof direct te produceren uit duurzame elektriciteit of vergassing van biomassa ('groene waterstof'). Voor omschakeling naar verwarming op 100% waterstof dient de ketel te worden vervangen door een brandstofcel, of door een hr-ketel of hybride warmtepomp die op waterstof kan draaien. In de gebouwen hoeft behalve de installatie en eventueel de leidingen niets aangepast te worden. Wel moeten de leidingen van het huidige aardgasnet geschikt worden gemaakt voor waterstof. Dit houdt in dat bepaalde onderdelen moeten worden vervangen of soms zelfs het hele net als de technische staat van de leidingen onvoldoende is. Er is nog bijna geen praktijkervaring met het gebruik van waterstof voor verwarming van gebouwen.

Waterstof opgewekt uit duurzame elektriciteit heeft in Nederland een beperkt productiepotentieel. De ambitie is om in 2030 250-350 kton aan waterstof te produceren. Dit is 30-40% van de hoeveelheid fossiele waterstof die nu in Nederland wordt opgewekt voor gebruik in de industrie. De Rijksoverheid (Ministerie van EZK, 2020), maar ook natuurorganisatie Natuur en Milieu hebben aangegeven waar waterstof het meest zinvol kan worden ingezet. Dit is allereerst in de industrie en voor het zwaar transport omdat hiervoor geen goede alternatieven voorhanden zijn.

Het is mogelijk om waterstofgas bij te mengen bij (groen)gas. Op dat moment is deze optie technisch gelijk aan de optie groengas die hierboven bestaat.



Hybride warmtepomp

De hybride warmtepomp combineert een elektrische warmtepomp met de hr-ketel op gas. De elektrische warmtepomp kan voor ongeveer de helft van de warmtevraag zorgen. Dit gaat zeer efficiënt, omdat de warmtepomp energie haalt uit de buitenlucht of ventilatielucht. De energie wordt gebruikt voor ruimteverwarming en/of warmtapwaterbereiding. Ongeveer een vijfde van de tijd springt de hr-ketel bij op momenten dat de warmtepomp niet voldoende warmte kan leveren, bijvoorbeeld wanneer het buiten koud is en/of er (veel) warmtapwater nodig is. Hoe hoger het isolatieniveau van de woning, hoe minder vaak de hr-ketel hoeft bij te springen, en hoe groter de vermindering van het (aard)gasverbruik.

Momenteel is het niet zinvol om een hybride warmtepomp te plaatsen in een slecht geïsoleerd gebouw (Milieucentraal, 2020). In zo'n gebouw zal de warmtepomp minder vaak de warmte leveren: de hr-ketel moet vaak bijspringen om het gebouw voldoende warm te krijgen. In een matig geïsoleerd gebouw (dubbel glas, spouwmuurisolatie en 5-7 cm vloerisolatie en dakisolatie) levert een hybride warmtepomp zowel besparing op de energierekening als CO_2-reductie op (Milieu Centraal, lopend). Bij een goed tot zeer goed geïsoleerd gebouw (vanaf een isolatieniveau van 50 kWh/m²) is het verstandiger om direct op een volledig elektrische warmtepomp over te stappen.



Bio-pelletketel

Een pelletketel is een individuele warmtetechniek. De pelletketel kan de gasketel vervangen. De pelletketel wordt gestookt met houtpellets. Het nadeel van deze warmtetechniek is dat fijnstof vrijkomt bij het verstoken van pellets, wat niet ten goede komt aan de plaatselijke luchtkwaliteit. De pelletketel wordt (in stedelijk gebied) dan ook ontmoedigd. Ook moet het hout waaruit de pellets gemaakt worden, komen uit duurzame bosbouw of afvalstromen. In de meeste situaties is de pelletketel door de uitstoot van fijnstof een onwenselijke warmteoptie. Daarnaast is het de vraag hoe betaalbaar houtpellets op de langere termijn zullen zijn.

B SELECTIEVERANTWOORDING STARTBUURTEN

Deze bijlage beschrijft het afwegingskader dat we hebben gebruikt om te helpen bij de buurtselectie. Het beschrijft welke criteria in het afwegingskader staan en hoe deze onderling zijn gewogen. Ook geeft het de scores van de buurten op deze criteria.

De keuze van criteria en de onderlinge weging zijn subjectief. Daarom hebben we dit gedaan met de klankbordgroep en projectgroep. Desondanks blijft het afwegingskader een hulpmiddel en is niet bepalend voor de startbuurten.

B.1 Criteria uit het afwegingskader

De criteria uit het afwegingskader komen voort uit de uitgangspunten van de warmtevisie, zie 2.1. Deze hebben we getoetst en aangevuld met de projectgroep en klankbordgroep. Tabel 2 geeft de criteria. Hierbij staat aangegeven in welk afwegingskader, aardgasvrij en/of aardgasvrij-ready, ze zijn gebruikt.

Tabel 2: Gebruikte criteria in de afwegingskaders aardgasvrij en aardgasvrij-ready

Criterium	Uitgangspunt	Afwegingskader aardgasvrij	Afwegingskader aardgasvrij-ready
% CO_2-reductie per woning bij woningisolatie tot benodigd niveau voor verwarmen op lage temperatuur	Duurzaamheid		x
Investeringskosten per bespaarde eenheid CO_2 bij woningisolatie tot benodigd niveau voor verwarmen op lage temperatuur	Betaalbaarheid		x
Besparing op energierekening bij woningisolatie tot benodigd niveau voor verwarmen op lage temperatuur	Betaalbaarheid		x
Grootschalige transformatieplannen in de warmtebuurt	Betrouwbaar en uitvoerbaar	x	x
Grootschalige renovatieplannen in de warmtebuurt, inclusief het project SAVE	Betrouwbaar en uitvoerbaar	x	x
Aandeel van de woningen in het bezit van een woningcorporatie	Betrouwbaar en uitvoerbaar	x	x
Lokaal initiatief op duurzaamheid	Breedgedragen	x	x
Kostenverschil collectieve en individuele warmtetechnieken	Toekomstbestendig	x	
CO_2-reductie per woning bij fossielvrij verwarmen	Duurzaamheid	x	
Beschikbaarheid warmtebron om een warmtenet te voeden	Beschikbaarheid schaarse bronnen	x	
Ruimte op elektriciteitsnetwerk voor additionele vermogensvraag elektrische warmtepompen	Betrouwbaar en uitvoerbaar, betaalbaar	x	
Meerkosten bij aardgasvrij verwarmen voor eindgebruiker t.o.v. hr-ketel	Betaalbaar	x	
Grootschalige woningnieuwbouw gepland	Betrouwbaar en uitvoerbaar	x	

B.2 Weging van de criteria

Het afwegingskader bestaat uit de scores van de buurten op de criteria en de onderlinge weging van de criteria. De weging geeft aan als hoe belangrijk we het criterium zien. Dit is subjectief. Daarom is de weging bepaald met de projectgroep en klankbordgroep in een werkatelier.

	Algemeen		Uitvoerbaarheid techniek		Betaalbaar-heid	Transforma-tie-gebieden	Nieuwbouw	Renovatieplan-nen woning-corporatie	Eigendoms-si-tuatie	Lokale initiatieven	
Criterium	**Kostenver-schil collectief en individueel**	**CO_2-reductie per woning**	**Beschikbaar-heid warmte-bron**	**Ruimte op elektrici-teits-netwerk**	**Meerkosten eindgebruik-kers-kosten t.o.v. hr-ketel**	**Grootschalige transforma-tie-plannen**	**Grootschalige woning-nieuw-bouw**	**Grootschalige renovatie-plannen in de warmtebuurt**	**Verdeling bezit**	**Lokaal initiatief op duurzaamheid aanwezig in de warmte-buurt**	
Wegingsfactor	11	14	15	10	9	7	6	11	5	3	**Totaal**
Kudelstaart centrum	1	0	1	0.5	1	0	0	0	1	1	**48**
Oosteinde Oost	1	0	1	0	1	0	1	0	0.5	0	**43.5**
Lintbebouwing Kudelstaart	0	1	0	0.5	0	0	1	1	1	0	**41**
Stommeer labels E, F, G	0	0.5	0	0	0.5	1	0.5	1	1	0.5	**39**
Hornmeer	0	0.5	1	0	0.5	0	1	0	1	0	**37.5**
Kudelstaart nieuw	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	**32**
Centrum nieuw	0	0	1	0	1	0	0	0	0.5	0	**26.5**
Lintbebouwing Aalsmeer	0	1	0	0.5	0	0	1	0	0	0	**25**
Kudelstaart label C en corporatiebezit	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	**22**
Lintbebouwing bedrijventerrein	0	1	0	0.5	0	0	0	0	0	0	**19**
Centrum oud	0	0	1	0	0	0	0	0	0.5	0	**17.5**
Stommeer label B en C	0	0.5	0	0	0	0	0.5	0	1	0	**15**
Oosteinde West	0	0	0	0	0.5	0	0.5	0	0.5	0	**10**
Bedrijventerrein	0	0	0	0.5	0	0	0	0	0	0	**5**

B.3 Afwegingskader aardgasvrij-ready

	Isolatie	Betaalbaarheid		Besparing energie-rekening	Transformatie-gebieden	Renovatieplannen woningcorporatie	Eigendomssituatie	Lokale initiatieven	
Criterium	**CO_2-reductie per woning bij isolatie**	**Investeringskosten per bespaarde CO_2 bij woningisolatie tot 50 kWh/m²**		**Besparing energierekening**	**Grootschalige transformatieplannen in de warmtebuurt**	**Grootschalige renovatieplannen in de warmtebuurt**	**Verdeling bezit**	**Lokaal initiatief op duurzaamheid**	
Wegingsfactor	2.5	7		8	4.5	5	4	10	**Totaal**
Stommeer labels E, F, G	1	1		1	1	1	1	0.5	**36**
Lintbebouwing Kudelstaart	1	0.5		0.5	0	1	1	0	**19**
Bedrijventerrein	1	1		1	0	0	0	0	**17.5**
Centrum oud	0.5	1		0.5	0	0	0.5	0	**14.25**
Lintbebouwing Aalsmeer	1	0.5		1	0	0	0	0	**14**
Kudelstaart centrum	0	0		0	0	0	1	1	**14**
Kudelstaart label C en corporatiebezit	0	0		0	0	0	1	1	**14**
Kudelstaart nieuw	0	0		0	0	0	1	1	**14**
Lintbebouwing bedrijventerrein	1	0.5		1	0	0	0	0	**14**
Hornmeer	0.5	0		0.5	0	0	1	0	**9.25**
Stommeer label B en C	0	0		0	0	0	1	0	**4**
Centrum nieuw	0	0		0	0	0	0.5	0	**2**
Oosteinde Oost	0	0		0	0	0	0.5	0	**2**
Oosteinde West	0	0		0	0	0	0.5	0	**2**



Feitennotitie

Warmtevisie Aalsmeer





CE Delft

Committed to the Environment

Feitennotitie

Warmtevisie Aalsmeer

Dit rapport is geschreven door:
Pien van Berkel, Fenneke van de Poll, Emma Koster en Marianne Teng

Delft, CE Delft, november 2021
Gemeenten / Beleidsplannen / Energievoorziening / Warmte

Opdrachtgever: André van der Poel, gemeente Aalsmeer

Alle openbare publicaties van CE Delft zijn verkrijgbaar via www.ce.nl

Meer informatie over de studie is te verkrijgen bij de projectleider Emma Koster (CE Delft)

© copyright, CE Delft, Delft

CE Delft
Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al 40 jaar werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.

Inhoud

Lijst van afkortingen		4
1	Inleiding	5
	1.1 Aanleiding en doel	5
	1.2 Keuzes maken op buurtniveau	5
	1.3 Geraadpleegde documenten/studies	5
	1.4 Onderzoeksvragen en leeswijzer	6
2	Indeling van Aalsmeer in warmtebuurten	7
	2.1 Indeling van Aalsmeer in warmtebuurten	7
	2.2 Beschrijving van warmtebuurten	7
3	Huidige warmtevraag en -voorziening	9
	3.1 Warmtevraag	9
	3.2 Huidige warmtevoorziening	10
	3.3 Energielabels van de gebouwen in Aalsmeer	10
	3.4 Koudevraag	12
4	Alternatieven voor aardgas	13
	4.1 Aardgasvrije warmtetechnieken	13
	4.2 Warmtebronnen voor collectieve warmte	16
5	Nationale kosten van aardgasvrije warmtetechnieken	22
	5.1 Inleiding	22
	5.2 CEGOIA-model	22
	5.3 Resultaten berekeningen nationale kosten	24
6	Eindgebruikerskosten van aardgasvrije warmtetechnieken	27
	6.1 Inleiding	27
	6.2 Methode	27
	6.3 Resultaten	29
7	Techniekkeuze per warmtebuurt	32
	7.1 Bedrijventerrein	32
	7.2 Centrum nieuw	32
	7.3 Centrum oud	33
	7.4 Hornmeer	33
	7.5 Kudelstaart centrum	33
	7.6 Kudelstaart label C en corporatiebezit	34
	7.7 Kudelstaart nieuw	34
	7.8 Lintbebouwing Aalsmeer	34
	7.9 Lintbebouwing bedrijventerrein	35
	7.10 Lintbebouwing Kudelstaart	35

7.11 Oosteinde-Oost 35
7.12 Oosteinde-West 36
7.13 Stommeer label B en C 36
7.14 Stommeer labels E, F, G 36

8 Tempo van de verduurzaming 38
8.1 Gemiddelde opgave per jaar 38
8.2 Doelstelling 2030 Klimaatakkoord 38
8.3 Versnelling richting fossielonafhankelijk in 2040 (S-curve) 39
8.4 Versnelling richting aardgasvrij in 2050 (S-curve) 40
8.5 Verduurzaming met tussenstappen 41
8.6 Aantal buurten tot 2030 41

9 Conclusie 42

Literatuur 47

A Uitkomsten Warmteanalyse Aalsmeer, Startanalyse en Openingsbod 49
A.1 Warmteanalyse Aalsmeer 49
A.2 Startanalyse 2020 50
A.3 Openingsbod Warmtetransitie 2020 51

B Impact van energie-infrastructuren op de openbare en ondergrondse ruimte 52
B.1 Impact van het verzwaren van het elektriciteitsnet 52
B.2 Impact van de aanleg van warmtenetten 54

C CBS-buurtindeling van Aalsmeer 59

D Uitkomsten Startanalyse 2020 60

E Parameters nationale kosten 61

Lijst van afkortingen

HT	Hoge temperatuur (> 75°C)
LT	Lage temperatuur (30-55°C)
MT	Middentemperatuur (50-75°C)
RES	Regionale Energiestrategie
RSW	Regionale Structuur Warmte
TEA	Thermische energie uit afvalwater
TED	Thermische energie uit drinkwater
TEO	Thermische energie uit oppervlaktewater
wkk	Warmtekrachtkoppeling
wko	Warmte-koudeopslag
ZLT	Zeerlagetemperatuur (10-30°C)

1 Inleiding

In deze feitennotitie geven we een overzicht van de inhoudelijke kennis die ten grondslag ligt aan de Warmtevisie van de gemeente Aalsmeer. Het dient ter ondersteuning van de Warmtevisie.

1.1 Aanleiding en doel

In de Warmtevisie legt de gemeente Aalsmeer een tijdspad vast waarop buurten overgaan op duurzame verwarming. Voor de buurten waarvan de transitie vóór 2030 gepland is, geeft de Warmtevisie ook inzicht in de potentiële alternatieve energie-infrastructuren (all electric, (type) warmtenet, etc.). Om deze buurten en de voorziene energie-infrastructuur te kiezen, zijn zowel subjectieve criteria en uitgangspunten als inhoudelijke kennis nodig.

Er zijn al verschillende studies gedaan voor de gemeente Aalsmeer, de metropoolregio Amsterdam, de RES-regio Noord-Holland-Zuid en de provincie Noord-Holland. In deze feitennotitie bundelen we deze bestaande kennis en vullen deze aan met eigen model-berekeningen. De focus van deze notitie ligt op technisch-economische aspecten zoals de warmtevraag van de gebouwde omgeving in Aalsmeer, de aanwezigheid van warmtebronnen en kostenberekeningen van warmteopties.

1.2 Keuzes maken op buurtniveau

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in de transitie naar aardgasvrij verwarmen wordt gekozen voor een wijkgerichte aanpak. Dit houdt in dat gemeenten wijk voor wijk (of buurt voor buurt) aan de slag gaan met de warmtetransitie en op wijk-/buurtniveau bepalen wat de beste oplossing is als gebouwen niet langer met de cv-ketel worden verwarmd. Er is gekozen voor een wijkgerichte aanpak omdat het organiseren van de eventuele benodigde infrastructuur, zoals bijvoorbeeld warmtenetten, of verbouwingen sneller verloopt als buren hierin met elkaar en de lokale overheid optrekken (Rijksoverheid, 2019).

Veel studies naar (de kosten van) verwarmen zonder aardgas presenteren de resultaten op CBS-buurtniveau. Uit onze analyse van de studies Startanalyse (PBL, 2020a), Openingsbod Warmtetransitie (Stedin, 2020) en Warmteanalyse Aalsmeer (CE Delft, 2018) blijkt dat de CBS-buurtindeling voor Aalsmeer te grofmazig is (zie Bijlage A). De bebouwing binnen de CBS-buurten is vaak te divers om een uitspraak over een geschikte warmtetechniek te kunnen doen. Daarom hebben we additionele berekeningen gemaakt met een nieuwe indeling in logische warmtebuurten, zie Hoofdstuk 2.

1.3 Geraadpleegde documenten/studies

Tabel 1 geeft een overzicht van de geraadpleegde documenten. Per document hebben we aangegeven waarover deze informatie levert.

Tabel 1 - Overzicht van de geraadpleegde documenten

Nr	Naam document	Type informatie		
		Warmte-bronnen in Aalsmeer	Kosten van verschillende warmteopties	Overig/ achtergrond-informatie
1	Openingsbod Warmtetransitie (Stedin, 2020)		X	
2	Startanalyse 2020 (PBL, 2020a)		X	X
3	Warmteanalyse Aalsmeer (CE Delft, 2018)	X	X	
4	RES 1.0 Noord-Holland-Zuid *(conceptversie 11 maart 2021)*(RES-regio Noord-Holland-Zuid, 2021)	X		
5	Verkennende studie warmtenet Schiphol-Zuid (BLOC, 2019)	X		
6	MRA Warmte Koude - Grand Design 2.0 (MRA Warmte & Koude programma, lopend)	X		
7	Warmtedataregister (Provincie-Noord-Holland)	X		
8	WRK-leiding Waternet: Levering van thermische energie (Waternet, 2018)	X		

In aanvulling op deze bestaande studies hebben we berekeningen gedaan met het CEGOIA-model. Daarmee hebben we de nationale kosten van warmtetechnieken berekend (Hoofdstuk 5).

1.4 Onderzoeksvragen en leeswijzer

Deze feitennotitie geeft antwoord op de volgende centrale vraag:
Wat zijn kansrijke aardgasvrije warmtetechnieken voor de verschillende buurten van Aalsmeer?

Deelvragen, om de centrale vraag te beantwoorden, zijn als volgt:
- Hoe kunnen we Aalsmeer indelen in logische warmtebuurten? (Hoofdstuk 2)
- Wat is de huidige warmtevraag van de gebouwde omgeving in Aalsmeer en hoe wordt deze momenteel ingevuld? (Hoofdstuk 3)
- Wat zijn de alternatieven voor aardgas? (Hoofdstuk 4)
- Welke aardgasvrije warmtetechnieken hebben de laagste nationale kosten[1]? (Hoofdstuk 5)
- Welke aardgasvrije warmtetechnieken hebben de laagste eindgebruikerskosten? (Hoofdstuk 6)
- Wat is, op basis van de kostenberekeningen en gebouwkenmerken, de voorkeurs-warmtetechniek voor de verschillende warmtebuurten in Aalsmeer? (Hoofdstuk 7)
- In hoeveel buurten moet Aalsmeer tot 2030 aan de slag met de warmtetransitie om de duurzaamheidsdoelstellingen te behalen? (Hoofdstuk 8)

[1] De nationale kosten zijn de kosten van een warmteoptie: de kosten van energie zelf, de distributiekosten (infrastructuur), gebouwmaatregelen (isolatie en afgiftesysteem) en installatiekosten van de techniek zelf. Het maakt daarbij niet uit wie de kosten draagt: alle kostenposten worden bij elkaar opgeteld. Belastingen en subsidies worden niet meegenomen: dit is slechts een verschuiving van geld tussen de overheid en de maat-schappij.

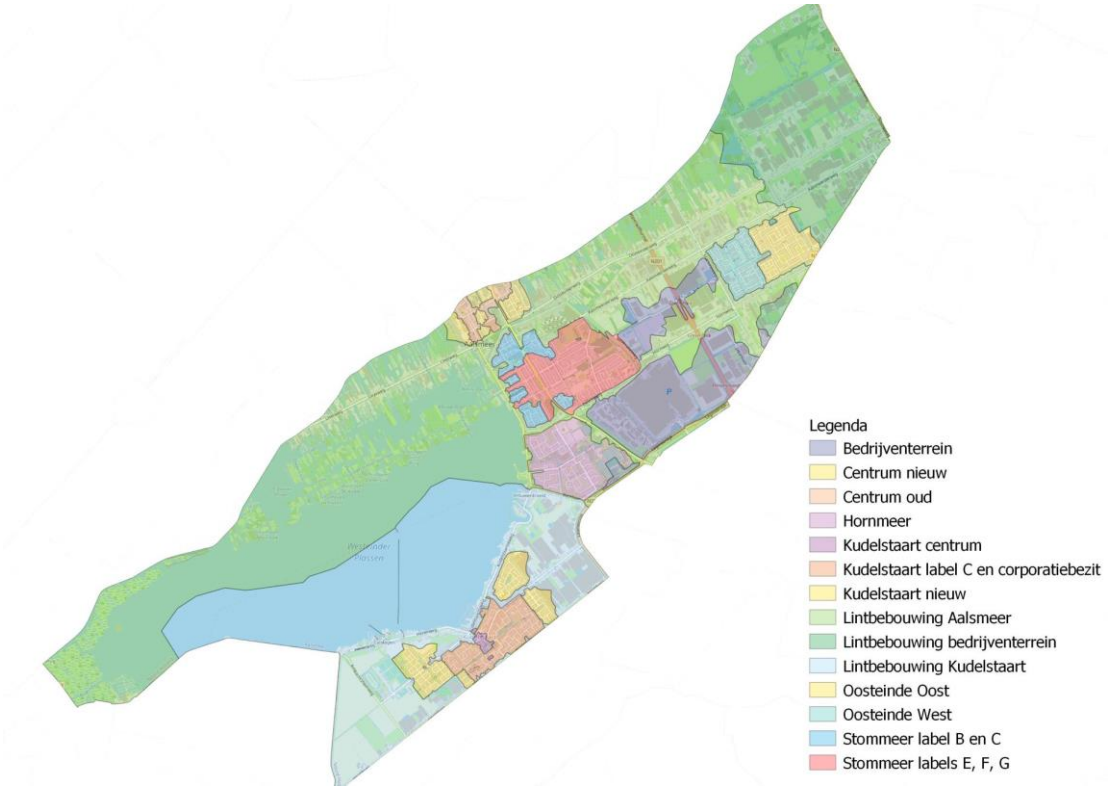
2 Indeling van Aalsmeer in warmtebuurten

De CBS-buurtindeling van Aalsmeer is erg grofmazig; de bebouwing in de CBS-buurten is te verschillend om hier een warmtetechniek toe te wijzen. Daarom hebben we Aalsmeer ingedeeld in *logische warmtebuurten*. Dit zijn clusters die wat betreft bouwjaar, type bebouwing (utiliteitsgebouwen, type woningen) en energielabel uniform zijn. De warmtebuurten zijn zoveel mogelijk geografisch samenhangend en de grootte van de clusters is zodanig dat collectieve oplossingen mogelijk blijven.

2.1 Indeling van Aalsmeer in warmtebuurten

Figuur 1 geeft de indeling van Aalsmeer in veertien warmtebuurten weer.

Figuur 1 - De logische warmtebuurten van Aalsmeer



2.2 Beschrijving van warmtebuurten

Tabel 2 beschrijft de veertien warmtebuurten van Aalsmeer.

Tabel 2 - Beschrijving van de warmtebuurten

Warmtebuurt	Voorkeurstechniek
Bedrijventerrein	Er staan veelal industriële panden in de buurt. Als de industriële partijen komen tot een collectieve oplossing, onderzoek dan in het wijkuitvoeringsplan of de woningen en utiliteiten daarop kunnen aansluiten.
Centrum nieuw	Als het oude centrum overschakelt op een warmtenet, dan kan deze warmtebuurt meegaan. Als het oude centrum geen warmtenet krijgt, dan ligt een elektrische warmtepomp het meest voor de hand.
Centrum oud	Op basis van de eindgebruikerskosten is de voorkeurstechniek een warmtenet. Met de huidige bronnen zou dit een MT-warmtenet gevoed met warmte uit de Meerlanden of opgewaardeerde LT-warmte kunnen zijn.
Hornmeer	Een HT- of MT-warmtenet lijkt voor de hand te liggen. Mogelijk kan aquathermie benut worden uit de Westeinderplassen en naar MT-niveau worden gebracht of kan het bestaande warmtenet op datacenterwarmte worden uitgebreid.
Kudelstaart centrum	In deze buurt is verwarmen met een elektrische warmtepomp een goede optie. Doordat in Kudelstaart centrum ook veel utiliteitsgebouwen zijn (met een koudevraag in de zomer), zou een kleinschalig wko-net ook een geschikte optie zijn voor deze buurt.
Kudelstaart label C en corporatiebezit	Een MT-warmtenet is mogelijk een geschikte optie is voor deze buurt. De Westeinder-plassen zijn een grote potentiële bron voor aquathermie.
Kudelstaart nieuw	Woonwijk is grotendeel geschikt voor verwarming op LT-niveau, zoals individuele warmtepompen of kleinschalige wko-installaties. Als er in Kudelstaart een warmtenet komt, kunnen delen van de buurt daarop aansluiten.
Lintbebouwing Aalsmeer	Een individuele warmtetechniek ligt hier voor de hand. De panden die geschikt zijn voor verwarmen op lage temperatuur (isolatieniveau van tenminste 50 kWh/m^2) kunnen overstappen op een elektrische warmtepomp, voor andere gebouwen is een hybride warmtepomp een mogelijke (tussen)oplossing.
Lintbebouwing bedrijventerrein	Eerste stap om in gesprek te gaan met de bedrijven en kasseneigenaren over verduurzaming en de mogelijkheden voor een warmtenet. Een deel van de panden kan hier mogelijk op aansluiten. Wanneer duidelijk is wat de warmte-oplossing voor de kassen wordt, kan de keuze worden gemaakt daarbij aan te sluiten of over te schakelen naar een hybride warmtepomp en op langere termijn waarschijnlijk naar een elektrische warmtepomp.
Lintbebouwing Kudelstaart	Een individuele warmtetechniek ligt hier voor de hand. De panden die geschikt zijn voor verwarmen op lage temperatuur (isolatieniveau van tenminste 50 kWh/m^2) kunnen overstappen op een elektrische warmtepomp, voor andere gebouwen is een hybride warmtepomp een mogelijke (tussen)oplossing.
Oosteinde Oost	Verwarming met elektrische warmtepompen of kleinschalige wko-installaties heeft de voorkeur.
Oosteinde West	Voor deze buurt zijn zowel een warmtenet (MT of HT) of een elektrische warmtepomp een optie. Er zijn dus nog verschillende keuzemogelijkheden.
Stommeer label B en C	Een eventueel MT-net zou kunnen worden gevoed met een LT-warmtebron dat wordt opgewaardeerd naar MT-niveau, maar de eindgebruikerskosten van een MT-warmtenet zijn nog niet rendabel. De buurt grenst aan Stommeer label E, F en G en aan Hornmeer. Als in een van deze warmtebuurt een warmtenet wordt ontwikkeld kan dit worden uitgebreid naar Stommeer label B en C. Al met al komt er in deze buurt niet één duidelijke voorkeurstechniek naar voren en zijn er nog verschillende keuzemogelijkheden.
Stommeer label E, F en G	In deze buurt komt geen duidelijke warmteoplossing naar voren. Een warmtenet is, als we kijken naar de kosten, een optie. Er is nog geen MT of HT-warmtebron aanwezig.

3 Huidige warmtevraag en -voorziening

3.1 Warmtevraag

De huidige warmtevraag van woningen in de gemeente Aalsmeer is 695 TJ per jaar en van utiliteitsbouw 569 TJ per jaar (PBL, 2020a). De totale warmtevraag van de gebouwde omgeving komt daarmee uit op 1.264 TJ per jaar.

Tabel 3 geeft de warmtevraag per woningequivalent[2] (weq) en het gemiddelde energielabel van woningen weer per warmtebuurt. Een woningequivalent staat gelijk aan één woning of 130 m^2 oppervlak aan utiliteitsbouw. In de warmtebuurten waar woningen goed geïsoleerd zijn, is de warmtevraag per weq relatief laag. Dit zien we bijvoorbeeld in de warmtebuurten Kudelstaart centrum en Kudelstaart nieuw. De warmtebuurten Centrum nieuw en Oosteinde-Oost vormen hierop een uitzondering: hier is de warmtevraag relatief hoog in relatie tot het gemiddelde isolatieniveau van de woningen.

Tabel 3 - Huidige warmtevraag van de warmtebuurten in Aalsmeer

Warmtebuurt	Woningen	Utiliteitsbouw [aantal weq]	Warmtevraag [GJ/weq/jaar]	Totale warmtevraag per warmtebuurt [GJ/jaar]	Gemiddelde isolatieniveau woningen [kWh/m^2]
Stommeer labels E, F, G	1.717	1.293	55	165.113	100
Stommeer label B en C	997	925	50	96.893	73
Hornmeer	1.090	1.019	54	114.035	96
Lintbebouwing Aalsmeer	1.723	1.968	58	213.138	98
Kudelstaart centrum	186	116	24	7.156	50
Lintbebouwing Kudelstaart	510	658	52	61.124	94
Kudelstaart label C en corporatiebezit	1.668	1.387	48	146.647	95
Centrum oud	396	319	44	31.426	92
Centrum nieuw	926	786	41	70.510	56
Oosteinde-Oost	1.254	1.411	47	124.226	46
Kudelstaart nieuw	1.455	1.457	35	100.786	52
Oosteinde-West	1.042	965	38	76.463	76
Lintbebouwing bedrijventerrein	378	523	64	57.519	97
Bedrijventerrein	39	44	-	-	104

Bron: CEGOIA.

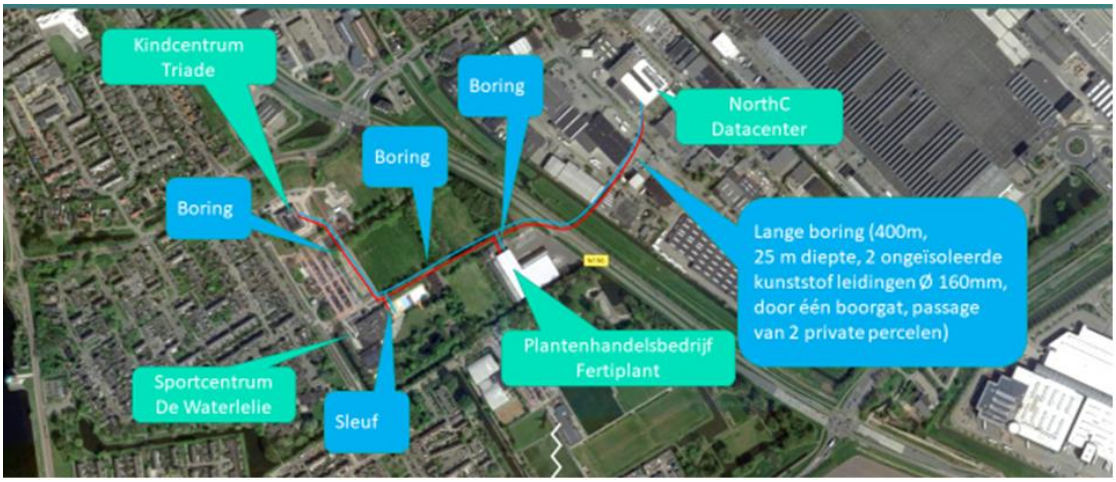
[2] Een woningequivalent (afkorting: weq) staat voor de hoeveelheid warmte-energie die nodig is om een gemiddelde woning van ruimteverwarming en warm water te voorzien. Eén weq utiliteitsbouw staat gelijk aan 130 m^2 bruto vloeroppervlakte (bvo).

3.2 Huidige warmtevoorziening

Momenteel wordt de warmtevraag van de gebouwde omgeving in Aalsmeer vrijwel volledig ingevuld door aardgas. Volgens Klimaatmonitor werd er in 2017 (meest recente jaartal waarvoor gegevens beschikbaar zijn) 29,6 miljoen m^3 aardgas verbruikt door de gebouwde omgeving in Aalsmeer (Rijkswaterstaat, lopend). Dit komt overeen met een CO_2-uitstoot van ongeveer 59 kiloton per jaar.[3]

Een aantal gebouwen (kindcentrum Triade, Sportcentrum de Waterlelie en exporteur van potplanten Fertiplant) in Aalsmeer zijn al aangesloten op een lokaal warmtenet dat wordt gevoed met restwarmte van een datacenter van NorthC Datacenters (zie Figuur 2). Het project staat bekend als Energy Hub Aalsmeer. De aanvoertemperatuur is 22˚C, de retour-temperatuur is 12˚C. Het datacenter gebruikt de koude die wordt teruggeleverd om de datazalen te koelen. Met het project wordt jaarlijkse 327 ton CO_2-besparing gerealiseerd.[4]

Figuur 2 - Energy hub Aalsmeer



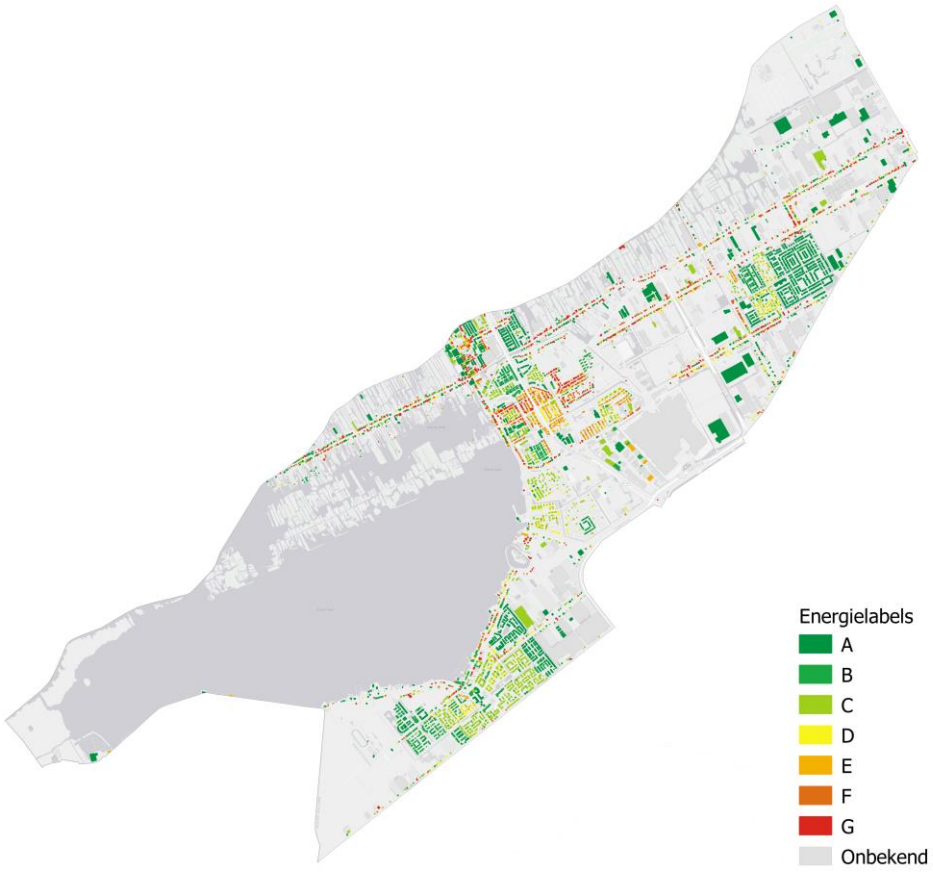
3.3 Energielabels van de gebouwen in Aalsmeer

Figuur 3 geeft de energielabels van de gebouwen in Aalsmeer weer. We zien groepen gebouwen met een goed isolatieniveau in o.a. Oosteinde, delen van het Centrum, en Kudelstaart. De lintbebouwing in Aalsmeer heeft over het algemeen een minder goed isolatieniveau.

[3] Energie-inhoud aardgas (bovenwaarde): 0,03517 GJ/m^3; emissiefactor aardgas: 56,4 kg CO_2/GJ (Publicatie standaard emissiefactor aardgas 2020)

[4] Energyhub Aalsmeer : Waar duurzaamheid en slim ondernemen samenkomen

Figuur 3 – Energielabels van de gebouwen in Aalsmeer (definitief label als beschikbaar en anders voorlopig)



Standaard en streefwaarden voor isolatieniveau van woningen

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat er een 'Standaard' (in kWh/m^2/jaar) met bijbehorende streefwaarden voor individuele bouwdelen (zoals muren, vloer en glas) komt voor het isolatieniveau van woningen. De Standaard moet woningeigenaren, verhuurders en particulieren meer duidelijkheid geven over wat als goede en toekomstbestendige woning-isolatie wordt beschouwd. Met isoleren naar de Standaard worden woningen voorbereid op verwarming met lagere temperaturen dan nu gebruikelijk is.

In de kamerbrief over de Standaard voor woningisolatie van 18 maart 2021 (MinBZK, 2019) staat dat wanneer woningen worden geïsoleerd volgens de voorgestelde Standaard, dit betekent dat woningen van na 1945 geschikt zijn voor verwarming met warmte van 50°C. Bij oudere woningen ontbreekt vaak een spouwmuur, waardoor verduurzamen tot dat niveau meer kostbaar en ingrijpend is. Voor woningen van voor 1945 geldt daarom een lagere standaard, namelijk isoleren tot een niveau dat deze woningen kunnen worden verwarmd met warmte van 70°C.

De Standaard en streefwaarden zijn (nog) niet verplicht. De gemeente kan deze al wel gebruiken bij de voorlichting van woningeigenaren.

3.4 Koudevraag

Naast een warmtevraag, hebben gebouwen in toenemende mate een koudevraag. Dit komt doordat de gemiddelde buitentemperatuur stijgt door klimaatverandering. Een andere reden waarom de koudevraag toeneemt, is dat woningen een steeds beter isolatieniveau hebben (zowel nieuwbouwwoningen als bestaande woningen die extra isolatie hebben aangebracht). Woningen met een hoog isolatieniveau houden de warmte zo goed vast, dat ze op warme dagen hun warmte niet goed kwijt kunnen en de binnentemperatuur hoog blijft (RVO, 2018).

Bij een isolatieniveau van 50 kWh/m^2 kan koeling aan de orde komen: de ene bewoner zal koelingsmaatregelen toepassen en de andere niet. Bij een hoger isolatieniveau van 30 kWh/m^2 kunnen koelingsmaatregelen een serieus aandachtspunt worden (Merosch, 2020). De koelbehoefte is echter niet enkel afhankelijk van de isolatiegraad, maar bijvoorbeeld ook van de oriëntatie van de woning. Weren en afvoeren van warmte zijn slimme stappen om te nemen voordat je gaat koelen met een installatie. Weren van warmte kan bijvoorbeeld met zonwering, zonwerend glas of bomen die zorgen voor schaduw en daarmee warmtestraling voorkomen. Afvoeren van warmte gebeurt door middel van ventilatie.[5]

Momenteel gaat de meeste aandacht uit naar het beperken van de warmtevraag in de winter, niet zozeer naar de koudevraag in de zomer (RVO, 2018). Het is dan ook nog niet duidelijk welke maatregelen zullen worden gekozen om in de groeiende koudevraag van woningen te voorzien. In de utiliteitsbouw is koeling momenteel al meer gangbaar dan bij woningen, met name in bepaalde typen utiliteitsgebouwen, zoals zorginstellingen, winkels en kantoren (PBL, 2020b).

Buurten of gebouwen met een substantiële koudevraag naast een warmtevraag zijn geschikt voor toepassing van wko-systemen[6], mits de ondergrond daarvoor geschikt is. In deze buurten kan aquathermie in combinatie met een wko-systeem een interessante oplossing zijn, omdat hierbij zowel warmte als koude kan worden onttrokken uit de waterbron. Ook kunnen warmtepompen in beperkte mate voor koeling worden ingezet. Dit stelt wel eisen aan het warmteafgiftesysteem van gebouwen: vloerverwarming is meer geschikt dan LT-radiatoren (PBL, 2020b).

5 TKI Urban Energy : Factsheets koudetechnieken

6 Wko staat voor warmte-koudeopslag.

4 Alternatieven voor aardgas

4.1 Aardgasvrije warmtetechnieken

Voor de warmtetransitie kunnen meerdere warmtetechnieken worden ingezet. Voor een CO_2-neutrale warmtevoorziening is de voorwaarde dat de energie die wordt gebruikt afkomstig is van duurzame energiebronnen. In deze paragraaf geven we eerst een overzicht van de technieken die geschikt zijn voor een fossielvrije warmtevoorziening. De factsheets op www.warmtetechnieken.nl gaan uitgebreider in op de warmtetechnieken.

Sommige warmtetechnieken vereisen een minimum isolatieniveau:
- Warmtetechnieken op middentemperatuur (MT) vereisen een isolatieniveau van 70 kWh/m^2 (dit komt ongeveer overheen met het vroegere energielabel C).
- Warmtetechnieken op lage temperatuur (LT) vereisen een isolatieniveau van 50 kWh/m^2 (dit komt ongeveer overeen met het vroegere energielabel B).

Voor alle aardgasvrije warmtetechnieken geldt voor het koken dat er moet worden overgeschakeld op elektrisch koken. Inductie koken is de meest energiezuinige vorm van elektrisch koken.

4.1.1 All electric-warmtetechnieken



Elektrische warmtepomp
Een elektrische warmtepomp is een individuele elektrische warmte-oplossing.[7] Gebouweigenaren kunnen zelfstandig overschakelen op deze techniek. De luchtwarmtepomp, de bodemwarmtepomp en de PVT-warmtepomp[8] zijn de bekendste typen warmtepomp. Deze warmtepompen gebruiken warmte uit de lucht, bodem en zonnewarmte en brengen dit met behulp van elektriciteit naar een temperatuurniveau dat geschikt is voor het verwarmen van gebouwen en tapwater. Doordat warmtepompen grotendeels energie uit de lucht of bodem gebruikt en maar een beperkte hoeveelheid elektriciteit, hebben ze een hoger rendement dan de hr-ketel. Voor het toepassen van een elektrische warmtepomp moet een woning of utiliteits-gebouw zeer goed worden geïsoleerd, naar een isolatieniveau van 50 kWh/m^2. Dit is met name kostbaar bij vooroorlogse bouw. Ook moet worden overgeschakeld op een LT-afgiftesysteem (andere radiatoren of vloer-/wandverwarming). Wanneer een groep gebouwen overschakelt naar een elektrische oplossing, kan het zijn dat het elektriciteitsnet moet worden verzwaard.
De luchtwarmtepomp maakt gebruik van de buitenlucht. De ventilator (buitenunit) die nodig is voor een luchtwarmtepomp, maakt geluid.
De bodemwarmtepomp is duurder dan de luchtwarmtepomp om aan te leggen, maar is wel energiezuiniger. PVT-panelen worden op het dak geplaatst en leveren zowel warmte als elektriciteit.

7 Bij een bronnet is er ook een individuele elektrische warmtepomp nodig in de woning. Wij beschouwen dit als een collectieve warmtetechniek.

8 PVT-panelen zetten licht om in elektriciteit (photovoltaïsch) en warmte (thermisch).

4.1.2 Collectieve warmte



Hogetemperatuurwarmtenet
Voor een hogetemperatuur(HT-)warmtenet is een nieuwe infrastructuur nodig voor het vervoeren van water met een temperatuur van minimaal 75°C. Dit water wordt verwarmd met een collectieve warmtebron, zoals geothermie (afhankelijk van de diepte) of restwarmte uit de industrie. Een HT-warmtenet is warm genoeg voor het verwarmen van het gebouw en verzorgen van warmtapwater. In het gebouw zelf wordt de cv-ketel vervangen door een kleinere afleverset, bestaande uit een warmtewisselaar en warmtemeter. De afleverset komt doorgaans in de meterkast te hangen. De afleverset moet nog gekoppeld worden aan het warmteafgiftesysteem, hiervoor moeten de verwarmingsleidingen worden omgelegd. Extra isolatie is niet nodig, hoewel dit wel wenselijk kan zijn vanuit comfortoverwegingen en energiebesparing (besparing op de energielasten, zuinig omgaan met schaarse warmtebronnen en CO_2-reductie). Een aandachtspunt bij het ontwikkelen van een warmtenet is de afstemming tussen de huidige en toekomstige warmtevraag en de warmte die het net kan leveren.



Middentemperatuurwarmtenet
Voor een middentemperatuur (MT-)warmtenet is ook een nieuwe infrastructuur nodig. Een MT-warmtenet heeft een temperatuur van tussen de 55°C en 75°C en wordt meestal gevoed met LT-bronnen, waarna de temperatuur wordt opgewerkt met een collectieve warmtepomp. Voorbeelden van LT-bronnen zijn ondiepe geothermie (tot 1.250 meter diep, met een temperatuur van 15-40°C) of aquathermie. Bij aquathermie wordt warmte onttrokken aan water, zoals oppervlaktewater of afvalwater. Dit is doorgaans in combinatie met een wko. Door het omhoog brengen van de temperatuur van het water in het warmtenet met een collectieve elektrische warmtepomp, is het water dat bij de woningen en overige gebouwen aankomt warm genoeg voor het verwarmen van HT-radiatoren en tapwater. Een MT-warmtenet kan ook een warmtebron van hogere temperatuur hebben, zoals geothermie[9] of de retourleiding van een HT-warmtenet. De gebouwen moeten voor verwarmen met deze techniek wel een redelijk isolatieniveau hebben (70 kWh/m^2), maar niet zo goed als bij een LT-warmtenet. De geleverde temperatuur is immers hoger, waardoor de woningen sneller opwarmen.



Lagetemperatuurwarmtenet
Ook voor een (zeer)lagetemperatuur (ZLT-/LT-)warmtenet is een nieuwe infrastructuur nodig. Bij LT-warmte gaat het om warmte met een temperatuur tussen de 30°C en 55°C. Een ZLT-warmtenet, of bronnet, heeft een temperatuur van maximaal 30°C. Bij een ZLT-warmtenet moet de temperatuur van de warmte nog omhoog gebracht worden met een individuele warmtepomp in het gebouw. LT-warmtebronnen zijn bijvoorbeeld warmte uit koel- en vrieshuizen, waterzuiveringsinstallaties en datacenters of aquathermie. Gebouwen moeten zeer goed worden geïsoleerd, namelijk naar een isolatieniveau van 50 kWh/m^2. Daarnaast moet worden overgeschakeld op een LT-afgiftesysteem en is er een aparte voorziening nodig voor warmtapwater.

9 Afhankelijk van de diepte kan geothermie warmte leveren van 70-90°C.

4.1.3 Hernieuwbare gassen en brandstoffen

Groengas en waterstof zijn energiedragers die op termijn aardgas kunnen vervangen als brandstof voor de warmtevoorziening in de gebouwde omgeving. Groengas en waterstof zullen zeker tot 2030 echter geen significante rol kunnen spelen in de verduurzaming van de gebouwde omgeving. Ook de toekomstige beschikbaarheid en prijs van deze gassen is zeer onzeker, waardoor waterstof en groengas ook na 2030 voor de gebouwde omgeving naar verwachting alleen een logische optie zijn als er geen andere reële warmte-alternatieven voorhanden zijn (MinBZK, 2021).



Groengas
Het gemakkelijkst voor de bewoners en gebouweigenaren is als aardgas wordt vervangen door groengas. Groengas heeft dezelfde kwaliteit als aardgas, dus zijn er geen aanpassingen nodig aan het gebouw of aan de infrastructuur. Wel is het vanuit het oogpunt van comfort en energie-besparing (besparing op de energielasten en zuinig omgaan met schaarse warmtebronnen) wenselijk dat het gebouw enigszins is geïsoleerd. Groengas kan worden gebruikt in de hr-ketel of de hybride warmtepomp.

Het enige probleem is de beperkte beschikbaarheid van groengas.
De potentiële groengasproductie in de regio, maar ook de (inter)nationale groengasproductie, ligt ver onder de huidige aardgasvraag. In het Klimaatakkoord heeft de groengassector het streven uitgesproken om in Nederland 70 PJ groengas te produceren in 2030. Dit is ongeveer 6% van de huidige aardgasvraag. Het is nog onbekend of deze ambitie gehaald wordt, maar groengas zal sowieso een schaars product blijven. Daarnaast is het lastig om al toekomstbestendig groengas te alloceren aan bepaalde wijken. In lijn met de Routekaart Groen Gas ligt het daarom voor de hand om de warmtetransitie niet te beginnen met het inzetten van groengas (MinBZK, 2021).



Waterstofgas
Waterstof komt niet op grote schaal als molecuul in de natuur voor, maar kan worden geproduceerd uit aardgas, waarbij CO_2 vrijkomt, maar kan ook klimaatneutraal zijn. Dit kan door CO_2 af te vangen en op te slaan (‘blauwe waterstof’) of door waterstof direct te produceren uit duurzame elektriciteit of vergassing van biomassa (‘groene waterstof’). Voor omschakeling naar verwarming op 100% waterstof dient de ketel te worden vervangen door een brandstofcel, of door een hr-ketel of hybride warmtepomp die op waterstof kan draaien. In de gebouwen hoeft behalve de installatie en eventueel de leidingen niets aangepast te worden. Wel moeten de leidingen van het huidige aardgasnet geschikt worden gemaakt voor waterstof.
Dit houdt in dat bepaalde onderdelen moeten worden vervangen of soms zelfs het hele net als de technische staat van de leidingen onvoldoende is. Er is nog bijna geen praktijkervaring met het gebruik van waterstof voor verwarming van gebouwen.

Waterstof opgewekt uit duurzame elektriciteit heeft in Nederland een beperkt productiepotentieel. De ambitie is om in 2030 250-350 kton aan waterstof te produceren. Dit is 30-40% van de hoeveelheid fossiele waterstof die nu in Nederland wordt opgewekt voor gebruik in de industrie. De Rijksoverheid (Ministerie van EZK, 2020), maar ook natuurorganisatie

Natuur en Milieu[10] hebben aangegeven waar waterstof het meest zinvol kan worden ingezet. Dit is allereerst in de industrie en voor het zwaar transport omdat hiervoor geen goede alternatieven voorhanden zijn.

Het is mogelijk om waterstofgas bij te mengen bij (groen)gas. Op dat moment is deze optie technisch gelijk aan de optie groengas die hierboven bestaat.



Hybride warmtepomp
De hybride warmtepomp combineert een elektrische warmtepomp met de hr-ketel op gas. De elektrische warmtepomp kan voor ongeveer de helft van de warmtevraag zorgen. Dit gaat zeer efficiënt, omdat de warmtepomp energie haalt uit de buitenlucht of ventilatielucht. De energie wordt gebruikt voor ruimteverwarming en/of warmtapwaterbereiding. Ongeveer een vijfde van de tijd springt de hr-ketel bij op momenten dat de warmtepomp niet voldoende warmte kan leveren, bijvoorbeeld wanneer het buiten koud is en/of er (veel) warmtapwater nodig is. Hoe hoger het isolatieniveau van de woning, hoe minder vaak de hr-ketel hoeft bij te springen, en hoe groter de vermindering van het (aard)gasverbruik.

Momenteel is het niet zinvol om een hybride warmtepomp te plaatsen in een slecht geïsoleerd gebouw (Milieucentraal, 2020). In zo'n gebouw zal de warmtepomp minder vaak de warmte leveren: de hr-ketel moet vaak bijspringen om het gebouw voldoende warm te krijgen. In een matig geïsoleerd gebouw (dubbel glas, spouwmuurisolatie en 5-7 cm vloerisolatie en dakisolatie) levert een hybride warmtepomp zowel besparing op de energierekening als CO_2-reductie op (Milieu Centraal, lopend). Bij een goed tot zeer goed geïsoleerd gebouw (vanaf een isolatieniveau van 50 kWh/m^2) is het verstandiger om direct op een volledig elektrische warmtepomp over te stappen.



Bio-pelletketel
Een pelletketel is een individuele warmtetechniek. De pelletketel kan de gasketel vervangen. De pelletketel wordt gestookt met houtpellets.
Het nadeel van deze warmtetechniek is dat fijnstof vrijkomt bij het verstoken van pellets, wat niet ten goede komt aan de plaatselijke lucht-kwaliteit. De pelletketel wordt (in stedelijk gebied) dan ook ontmoedigd. Ook moet het hout waaruit de pellets gemaakt worden, komen uit duurzame bosbouw of afvalstromen. In de meeste situaties is de pelletketel door de uitstoot van fijnstof een onwenselijke warmteoptie. Daarnaast is het de vraag hoe betaalbaar houtpellets op de langere termijn zullen zijn.

4.2 Warmtebronnen voor collectieve warmte

In deze paragraaf gaan we in op de beschikbare warmtebronnen in en rondom Aalsmeer die potentiële warmtenetten van duurzame warmte en eventueel koude kunnen voorzien.
In Paragraaf 4.1.2 zagen we dat het temperatuurniveau van de warmtebron van belang is. Onder hoge temperatuur (> 75°C) en middentemperatuur (55-75°C) warmtebronnen vallen

[10] Natuur & Milieu: Waterstof : De Waterstofladder

onder andere HT-restwarmtebronnen, geothermie en warmte afkomstig van een biomassa-centrale of bio-wkk. Onder lage temperatuur (< 55°C) warmtebronnen vallen onder andere restwarmte van datacenters, aquathermie en wko-systemen.

De potentie van warmtebronnen wordt vaak uitgedrukt in GJ. Om een gemiddeld huishouden in Nederland te verwarmen is ca. 40 GJ nodig (NPRS, 2020). 1.000 GJ staat gelijk aan 1 TJ. Met 1 TJ kunnen dus zo'n 25 woningen worden verwarmd.

4.2.1 Warmtebronnen met een hoge- of middentemperatuur

Diemercentrale

De Regionale Structuur Warmte (RSW)[11] noemt een aantal warmtebronnen (RES-regio Noord-Holland-Zuid, 2021). Aalsmeer behoort tot de deelregio Amstelland, dat weer deel uitmaakt van de RES-regio Noord-Holland-Zuid. De gasgestookte elektriciteitscentrale van de Diemercentrale produceert ook warmte. Deze HT-warmte wordt geleverd aan meerdere warmtenetten, waaronder het warmtenet in Amstelveen. De warmte wordt echter nog niet volledig benut en kan van betekenis zijn voor de deelregio Amstelland. De Diemercentrale wordt nog gevoed met fossiele energie, maar de Diemercentrale kan worden gezien als transitiebron die de aanleg van warmtenetten mogelijk maakt en waarbij in de toekomst duurzame bronnen kunnen worden aangesloten (RES-regio Noord-Holland-Zuid, 2021).

Hemelsbreed is de afstand tussen de Diemercentrale en het centrum van Aalsmeer ongeveer 20 kilometer. De afstand is daarmee groot, waardoor transport van warmte vanuit deze centrale naar Aalsmeer geen logische stap lijkt. In de conceptversie van de RES 1.0 staat dat de mogelijkheden van de potentie van de Diemercentrale eerst wordt onderzocht voor de gemeenten Amsterdam, Almere, Diemen en Ouder-Amstel.

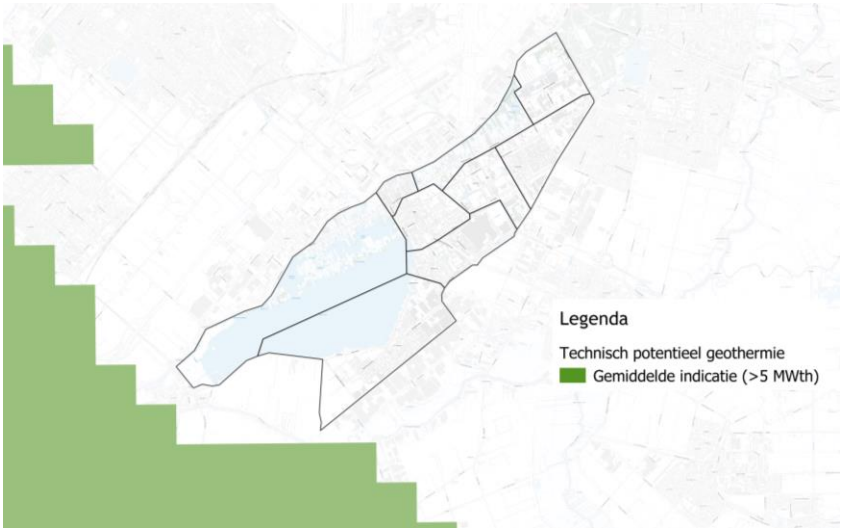
Geothermie

Geothermie is meestal een MT-bron. Over geothermie is momenteel nog weinig bekend in dit gebied, enkel ten zuiden van de gemeente (zie Figuur 4). Om de potentie van geothermie vast te stellen, wordt momenteel onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van geschikte aardlagen in een grootschalige landelijk onderzoek (SCAN-onderzoek).
De resultaten hiervan zijn naar verwachting eind 2021/begin 2022 bekend (RES-regio Noord-Holland-Zuid, 2021).

Daarnaast loopt er in Zuid-Holland een onderzoek van o.a. Shell naar de potentie van geothermie, en zijn er gesprekken met Greenport Aalsmeer over de mogelijkheid om geothermie in te zetten voor de glastuinbouw. De gebouwde omgeving in Aalsmeer zou dan mogelijk gebruik kunnen maken van dezelfde geothermiebron. Er zijn al opsporingsvergunningen aangevraagd, zoals Westeinder-1.

[11] De RSW is het deel van de Regionale Energie Strategie (RES) dat gaat over warmte.

Figuur 4 - Technische potentie geothermie



Bron: Thermogis.

Bio-wkk afvalverwerkingsbedrijf Meerlanden

Net buiten de gemeente Aalsmeer, in Rijssenhout, staat een bio-warmtekrachtcentrale (bio-wkk) bij afvalverwerkingsbedrijf Meerlanden.[12] Dit afvalverwerkingsbedrijf verwerkt gft-afval op een duurzame manier in verschillende producten, waaronder biogas en (rest)warmte. In 2019 produceerde het afvalverwerkingsbedrijf ongeveer 36.000 GJ warmte. Een derde deel van deze warmte (ongeveer 12.000 GJ) wordt geleverd aan de glastuinbouw. Het resterende potentieel bedraagt ongeveer 24.000 GJ.[13] Een bio-wkk is een HT-warmtebron. Aangezien de locatie dicht bij het centrum van Aalsmeer ligt, zou dit een potentiële restwarmtebron zijn buiten de gemeente.

Tekstkader 1 - Warmtenetten voor verduurzaming van de glastuinbouw

In 2019 is er een verkennende studie gedaan naar de mogelijkheden van een warmtenet rondom Schiphol Zuid (BLOC, 2019). Deze studie gaat in op verschillende projecten, waaronder de eerder genoemde ***bio-wkk Meerlanden***, een project over ***koudelevering door Waternet***, warmtelevering door ***datacenters*** en een ***regionaal warmtenet met meerdere bronnen***. Deze studie richt zich voornamelijk op de mogelijkheden voor het verduurzamen van de glastuinbouw. De potentie van dit warmtenet voor de gebouwde omgeving is nog niet onderzocht.

Enkel gekeken naar de tuinders komt de businesscase voor zo'n regionaal warmtenet er nog niet gunstig uit, vooral omdat de prijs van deze warmte 3-4 keer hoger ligt dan de gasprijs. Aansluiting van de gebouwde omgeving zou de businesscase positiever maken, maar het precieze effect daarvan is nog niet onderzocht. Daarnaast is er ook nog geen rekening gehouden met de potentie van aquathermie uit de Westeinderplas, hiervan wordt gesteld dat het wenselijk is om dit in een vervolgstudie ook mee te nemen.

Ook uit de Energie-inventarisatie van Greenport Aalsmeer (Greenport Aalsmeer, 2021) blijkt dat warmtenetten een mogelijke oplossingsrichting zijn voor de verduurzaming van de glastuinbouw. Voor de glastuinbouw-gebieden PrimA4a en de Kwakel wordt tevens gekeken naar geothermie.

12 Meerlanden : Groene Energiefabriek

13 De Groene Energiefabriek van Meerlanden : Opbrengsten uit GFT in 2019

4.2.2 Warmtebronnen met een lage temperatuur

Aquathermie

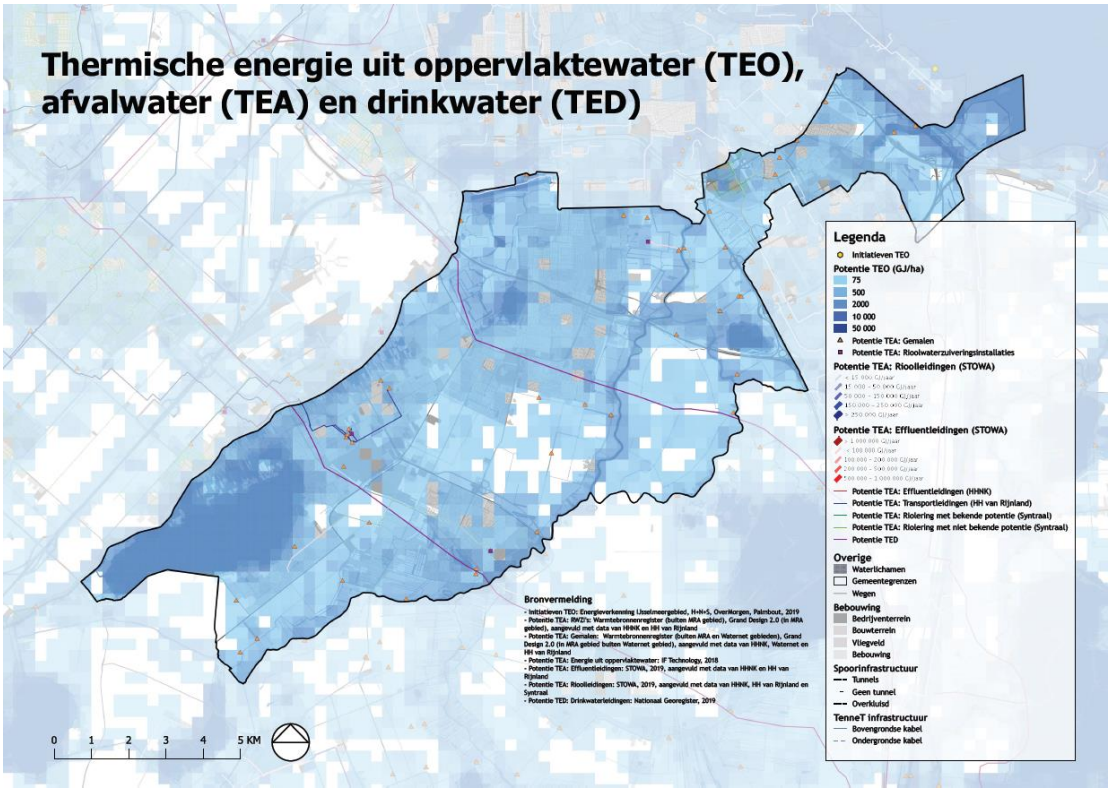
Aquathermie is het gebruik van warmte en koude uit water. Hieronder kunnen oppervlakte-water (rivieren, kanalen en meren), afvalwater (influent en effluent) en drinkwater vallen. Figuur 5 laat de potentie voor aquathermie in de regio Amstelland zien. Ook Syntraal heeft een kaart opgesteld van de potentie voor TEO en TEA, zie hier.

TEO
De Westeinderplassen zijn een behoorlijke potentiële bron voor thermische energie uit oppervlaktewater (TEO). De kaart Omgevingswarmte Provincie Noord-Holland van Syntraal geeft een potentiële energie van ruim 10 miljoen GJ/jaar. Ook de Ringvaart van de Haarlemmermeer en sloten, plassen en kanalen zijn potentiële warmtebronnen (Provincie Noord-Holland). Of deze bronnen ook economisch aantrekkelijk zijn om te benutten voor een LT-warmtenet, is niet duidelijk.

TEA
Thermische energie uit afvalwater (TEA) kan gewonnen worden bij gemalen, alsook uit influent- en effluentleidingen van RWZI's. In de gemeente Aalsmeer zijn drie gemalen die benut kunnen worden voor restwarmte. Deze leveren warmte op zeerlagetemperatuur, namelijk 15°C.

TED
Thermische energie uit drinkwater (TED) kan benut worden uit drinkwaterleidingen. Door de gemeente Aalsmeer loopt een WRK-leiding van Waternet. Waternet heeft de potentie van deze WRK-leiding voor de levering van thermische energie onderzocht (Waternet, 2018). De studie laat zien dat met name aan de zuidkant van Schiphol kansen liggen langs het WRK-tracé ter hoogte van de gemeenten Aalsmeer en Haarlemmermeer. Deze WRK-leiding ten zuiden van de Schiphol kan bijvoorbeeld warmte leveren aan woningen en glastuin-bouw. De WRK-leiding is ook geschikt om koude te leveren. Figuur 5 geeft de ligging van de WRK-leidingen in de regio Amstelland weer.

Figuur 5 - Thermische energie uit oppervlaktewater (TEO), afvalwater (TEA) en drinkwater (TED) in de RES-deelregio Amstelland



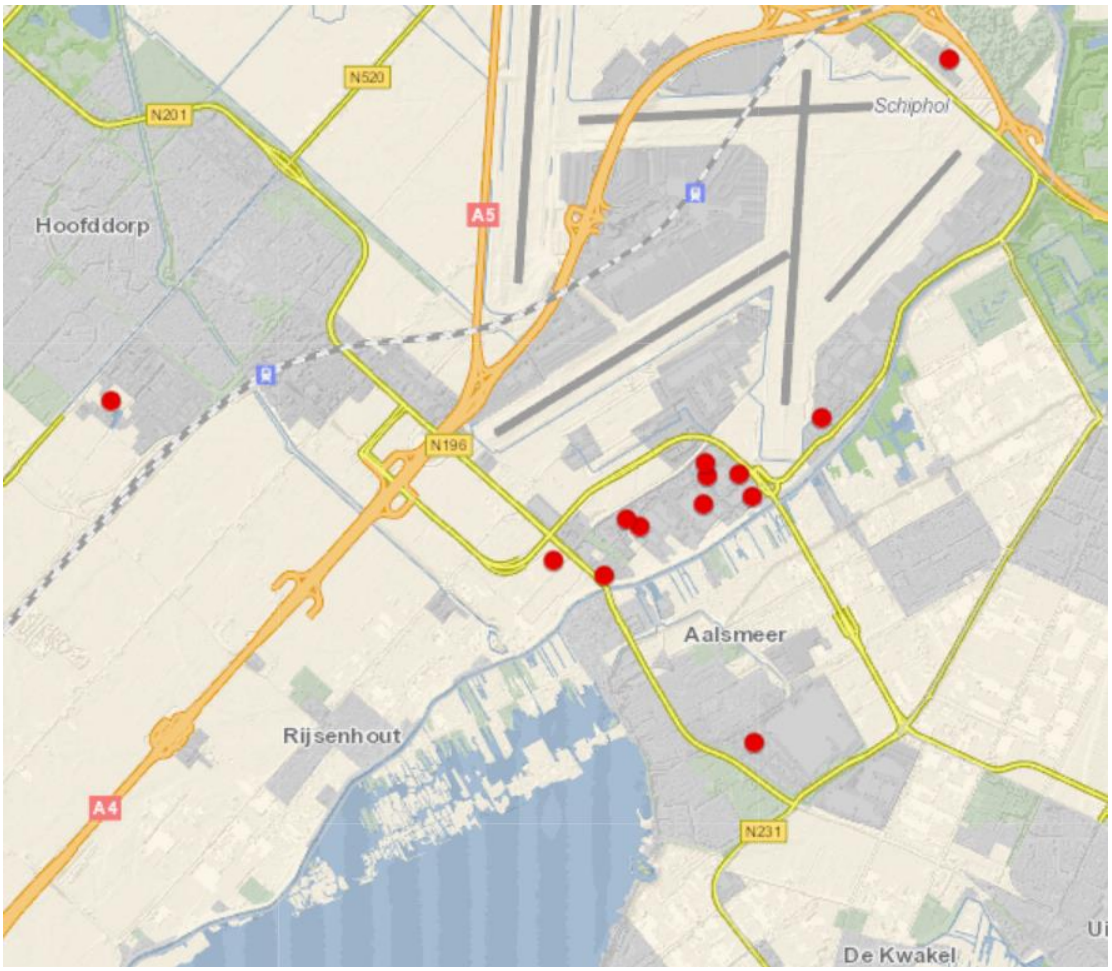
Bron: (Noord-Hollandse Energie Regio, 2019).

Restwarmte van datacenters

In de RES 1.0 staat dat restwarmte uit datacenters voor de deelregio Amstelland een kansrijke en mogelijke bovengemeentelijke warmtebron is, met name het datacentercluster aan de oostkant van Haarlemmermeer is een potentiële warmtebron voor Aalsmeer. Figuur 6 geeft de ligging van de datacenters in (de omgeving) Aalsmeer weer. De reële potentie van deze warmtebron is echter nog onvoldoende in beeld. Wel blijkt dat de realistische en economische potentie van datacenters als restwarmtebron in de praktijk kleiner is dan de theoretische potentie. De gemeenten Amsterdam, Amstelveen, Aalsmeer, Almere, Haarlem en Haarlemmermeer werken aan een (gemeenschappelijk) beleid ten aanzien van de vestiging en het gebruik van restwarmte uit datacenters. Ook in de MRA wordt gewerkt aan een strategie voor datacenters (RES-regio Noord-Holland-Zuid, 2021).

In de gemeente Aalsmeer is één datacenter aanwezig. Restwarmte van dit datacenter wordt gebruikt voor het lokale warmtenet dat bekend staat onder de naam Energy Hub Aalsmeer. Het beschikbare vermogen is 1,3 MW. Momenteel wordt ongeveer 25-30% van de koelbehoefte van het datacenter benut. Er zouden dus nog meer gebouwen op het dit net aangesloten kunnen worden. Dan moeten er wel nieuwe leidingen worden aangelegd.
Op het bestaande leidingnet is momenteel ruimte voor 50-200 woningen (afhankelijk van de warmtevraag). Aan de zijde van het kindcentrum Triade en Sportcentrum De Waterlelie zijn hiervoor al T-stukken aangelegd in de bestaande leidingen.

Figuur 6 – Ligging van datacenters in en rondom de gemeente Aalsmeer (Provincie Noord-Holland)



5 Nationale kosten van aardgasvrije warmtetechnieken

5.1 Inleiding

De nationale kosten zijn de totale kosten van alle maatregelen die nodig zijn om ergens (bijvoorbeeld in een buurt) over te stappen op een aardgasvrije warmtetechniek, ongeacht wie die kosten betaalt. Besparingen op de energierekening worden hierin ook meegenomen. Aangezien studies naar nationale kosten niet kijken naar wie de kosten betaalt, wordt er in deze studies geen rekening gehouden met belastingen, heffingen en subsidies, en ook niet hoe kosten van een partij, bijvoorbeeld een eigenaar van een warmtenet, worden doorbelast aan de consument.

De reden om nationale kosten te hanteren, is dat deze kosten een objectief beeld geven van de totale kosten van de energietransitie, zonder vooraf de belangen van één partij (bijvoorbeeld een netbeheerder of woningeigenaar) voorop te stellen. De nationale kosten geven echter geen inzicht in de mate waarin de kosten door de investerende partij op te brengen zijn en er een haalbare businesscase te vormen is.

Er zijn verschillende modellen in omloop die de nationale kosten berekenen. Voorbeelden zijn het Vesta MAIS-model, ingezet in de Startanalyse, Caldomus en het CEGOIA-model. In Bijlage A geven we de uitkomsten van twee bestaande studies met deze modellen: de Startanalyse en het Stedin Openingsbod Warmtetransitie. Deze studies gaan uit van de CBS-buurtindeling. De uitkomsten van de bestaande studies geven geen eenduidig beeld. Zoals beschreven in Hoofdstuk 2, is de bebouwing in Aalsmeer binnen de buurten erg divers en daarom hebben we een alternatieve indeling ontwikkeld van logische warmtebuurten.

We benadrukken overigens dat niet alle gebouwen in een buurt met dezelfde warmte-techniek zullen worden verwarmd. Ook met de nieuwe buurtindeling kan het voorkomen dat een gebouw sterk afwijkt van de bebouwing in de rest van de buurt, waardoor een andere warmtetechniek misschien meer voor hand ligt.

We hebben nieuwe berekeningen van de nationale kosten uitgevoerd, waarbij we zijn uitgegaan van deze logische warmtebuurten. Hierbij hebben we gebruik gemaakt van het CEGOIA-model.

5.2 CEGOIA-model

CEGOIA berekent op buurtniveau alle kosten over de gehele keten van verschillende warmteopties voor gebouwen.
De verschillende kostenonderdelen zijn:

- distributie: gas- of warmtenet en (eventueel verzwaard) elektriciteitsnet;
- productie: aardgas, groengas, warmte, vaste biomassa en elektriciteit;
- installatie: verwarmingsinstallatie (hr-ketel, warmtepomp, uitkoppeling warmtebron, etc.) en afgiftesysteem;
- gebouw: isolatiemaatregelen (inclusief ventilatiesysteem en koelinstallatie).

Per buurt wordt gekeken naar de beschikbare warmtetechnieken en mogelijke isolatiestappen. Van deze warmteopties worden de ketenkosten berekend voor de woningen en utiliteit. Het gaat om kapitaallasten en operationele lasten. Hierbij worden alle investeringen omgerekend naar jaarlijkse kapitaalkosten (capex).
Dit gebeurt op basis van specifieke afschrijftermijnen en discontovoeten. Hiermee wordt impliciet dus rekening gehouden met het doen van vervangingsinvesteringen.
De jaarlijkse operationele lasten (opex) zijn onder andere de energiekosten en onderhoudskosten. Zie de parameterbijlage voor een overzicht van de belangrijkste parameters.

5.2.1 Nationale kosten en eindgebruikerskosten

De berekende kosten zijn de totale ketenkosten, deze noemen we de nationale kosten. Er wordt niet gekeken naar wie de kosten draagt. Er is gekozen voor deze aanpak omdat vanuit het Klimaatakkoord wordt gestuurd op de oplossing met de laagste nationale kosten.

Hierin zijn belastingen en subsidies niet meegenomen, omdat deze op nationaal niveau geen invloed hebben op de kosten. Het is slechts een verplaatsing van kosten.

Deze nationale kosten wijken af van de kosten die de verschillende partijen in de keten dragen. De verschillende partijen hebben te maken met tarieven, in plaats van daadwerkelijke kosten. Gebruikerskosten zijn de kosten die iedereen dagelijks ervaart en die mensen en bedrijven elkaar betalen, dus kosten inclusief winstopslagen, belastingen (btw en andere belastingen) en heffingen (zoals accijns op benzine), etc.

Ter illustratie, een bewoner draagt slechts een deel van de kosten en heeft daar tegenover baten staan, zoals energiebesparing of subsidies. Hierdoor kan er een ander beeld ontstaan wanneer wordt gekeken naar één partij in de keten dan wanneer gekeken wordt naar de totale ketenkosten.

5.2.2 Isolatiemaatregelen

Isolatie zorgt ervoor dat de warmtevraag van panden daalt. In deze studie wordt de afweging om te investeren gedaan op basis van minimalisatie van totale nationale kosten. Investeren in verregaande isolatie is mogelijk niet rendabel. Vanuit een ketenbenadering kan het aantrekkelijker zijn om te investeren in infrastructuur. De bewoner maakt een andere afweging. Ook wanneer vanuit een ketenbenadering wordt berekend dat isolatie niet rendabel is, kan isolatie voor bewoners aantrekkelijk zijn. De energierekening daalt (gebruikskosten, btw en energiebelasting), mogelijk is er subsidie beschikbaar en de woning wordt comfortabeler.

5.2.3 Warmtetechnieken

De berekende technieken staan weergegeven in Tabel 4. De technieken staan geordend naar energiedrager van de warmtetechniek.

Niet alle warmtetechnieken zijn altijd mogelijk door beperkte beschikbaarheid van de energiedragers. Zo beschrijft Paragraaf 4.1.3 dat groengas voorlopig geen reëel alternatief is voor verwarmen met aardgas, en dat de toekomstige prijs van groengas nog onzeker is. Ditzelfde geldt voor waterstof. Ook is de warmte beschikbaar uit warmtebronnen beperkt.

In Paragraaf 4.2 staat dat er in Aalsmeer geen HT-warmtebronnen zijn. De bio-wkk van het afvalverwerkingsbedrijf Meerlanden is de enige nabijgelegen HT-warmtebron. Om toch de kosten van HT-warmtenetten weer te kunnen geven, hebben we gerekend met een nieuw te ontwikkelen biomassacentrale.

In en om de gemeente zijn voornamelijk datacenters beschikbaar als LT-restwarmtebron voor MT-warmtenetten. Deze LT-warmte is niet voor alle buurten een optie, gezien de ligging van de datacenters. In de andere buurten die uitkomen op een MT-warmtenet, kan de gemeente op zoek gaan naar een geschikte warmtebron, bijvoorbeeld aquathermie.

Tabel 4 - Berekende warmtetechnieken

Energiedrager van de warmtetechniek	Warmtetechnieken
Elektriciteit	Elektrische warmtepomp op buitenlucht Elektrische warmtepomp met bodemwarmtewisselaar
Groengas	Hr-ketel Hybride warmtepomp op buitenlucht Hybride warmtepomp op ventilatielucht
Waterstof	Hr-ketel Hybride warmtepomp op buitenlucht Hybride warmtepomp op ventilatielucht
Hogetemperatuurwarmte	Warmtenet-HT op wkk op hernieuwbaar gas Warmtenet-HT op biomassacentrale
Middentemperatuurwarmte	Warmtenet-MT op LT-restwarmte (collectief opgewaardeerd)
Lagetemperatuurwarmte	Warmtenet-LT op LT-restwarmte Warmtenet-LT op LT-restwarmte met individuele warmtepompen Warmtenet-LT op aquathermie (TEO) Warmtenet-ZLT op aquathermie (TEO) met individuele warmtepompen

5.3 Resultaten berekeningen nationale kosten

Tabel 5 geeft de nationale kosten per woningequivalent van de verschillende warmte-technieken in de warmtebuurten zoals berekend met het CEGOIA-model. Alleen de goedkoopste variant per energiedrager staat in de tabel.

Tekstkader 2 - Interpretatie van modelresultaten

Het is belangrijk om bij de vergelijking tussen de kosten rekening te houden met het feit dat de gepresenteerde kosten een resultaat zijn van modelberekeningen. In iedere modelberekening zit een vorm van onzekerheid. De resultaten zijn dus geen absolute waarheid, maar een schatting op basis van de best beschikbare informatie. In de praktijk betekent dit dat modelresultaten nuttig zijn om mee te nemen in de afweging tussen aardgasvrije technieken, maar dat dit geen absolute zekerheid biedt. Het is dus van belang om met die bril de resultaten te interpreteren.

De tabel geeft voor een aantal buurten geen kosten voor het MT-warmtenet. Het CEGOIA-model heeft hier geen kosten berekend omdat er in deze buurten is geen warmtebron aanwezig die het warmtenet kan voeden. Een MT-warmtenet is technisch wel mogelijk in deze buurten. De gemeente kan op zoek gaan naar een geschikte warmtebron. Dit kan bijvoorbeeld geothermie of aquathermie opgewaardeerd tot MT zijn. De kosten zullen dan afhangen van de gekozen warmtebron.

Vervolgens vergelijken we de technieken op basis van deze kosten en wijzen we aan elke warmtebuurt een techniek met de laagste kosten toe. Tabel 5 laat deze resultaten zien.

Het valt op dat de warmtetechnieken op groengas en waterstof veelal de laagste nationale kosten heeft. Voor deze variant zijn geen verregaande isolatiemaatregelen noodzakelijk. Daarom laten we ook de gasvrije technieken zien met de laagste nationale kosten. Naast groengas zijn voornamelijk de elektrische warmtepomp of het MT-warmtenet de technieken met de laagste nationale kosten. LT-warmtenetten hebben nooit de laagste kosten.

Tabel 5 - Nationale kosten per woningequivalent van de verschillende warmtetechnieken in de warmtebuurten

Warmtebuurt	Groengas	Waterstof	Elektrische warmtepomp	Warmtenet HT	Warmtenet MT	Warmtenet LT
Stommeer labels E, F, G	€ 3.308	€ 3.790	€ 3.378	€ 3.344	€ 3.504	€ 4.303
Stommeer label B en C	€ 3.200	€ 3.628	€ 3.350	€ 3.301	€ 3.187	€ 4.222
Hornmeer	€ 3.438	€ 3.884	€ 3.833	€ 3.667	€ 3.931	€ 4.738
Lintbebouwing Aalsmeer	€ 3.907	€ 4.501	€ 3.868	€ 3.840	€ 4.059	€ 4.788
Kudelstaart centrum	€ 4.897	€ 5.234	€ 4.706	€ 5.790	€ -	€ 6.040
Lintbebouwing Kudelstaart	€ 6.132	€ 6.918	€ 5.459	€ 5.837	€ -	€ 7.152
Kudelstaart label C en corporatiebezit	€ 3.665	€ 4.140	€ 3.854	€ 3.741	€ -	€ 5.057
Centrum oud	€ 3.422	€ 3.865	€ 3.469	€ 3.505	€ 3.587	€ 4.128
Centrum nieuw	€ 2.310	€ 2.631	€ 2.403	€ 2.428	€ 2.284	€ 3.017
Oosteinde-Oost	€ 3.357	€ 3.702	€ 2.853	€ 3.704	€ -	€ 4.078
Kudelstaart nieuw	€ 3.197	€ 3.563	€ 3.303	€ 3.430	€ -	€ 4.460
Oosteinde-West	€ 3.430	€ 3.862	€ 3.547	€ 3.580	€ -	€ 4.735
Lintbebouwing bedrijventerrein	€ 5.332	€ 6.050	€ 4.868	€ 5.057	€ 5.091	€ 6.142
Bedrijventerrein[14]	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

Tabel 6 - De techniek met de laagste nationale kosten voor de verschillende warmtebuurten

Naam warmtebuurt	Techniek met de laagste nationale kosten	Gasvrije techniek met de laagste nationale kosten
Stommeer labels E, F, G	Groengas	Warmtenet HT
Stommeer label B en C	Warmtenet MT	Warmtenet MT
Hornmeer	Groengas	Warmtenet HT
Lintbebouwing Aalsmeer	Warmtenet HT	Warmtenet HT
Kudelstaart centrum	Elektrische warmtepomp	Elektrische warmtepomp
Lintbebouwing Kudelstaart	Elektrische warmtepomp	Elektrische warmtepomp
Kudelstaart label C en corporatiebezit	Groengas	Warmtenet HT
Centrum oud	Groengas	Elektrische warmtepomp
Centrum nieuw	Warmtenet MT	Warmtenet MT
Oosteinde-Oost	Elektrische warmtepomp	Elektrische warmtepomp
Kudelstaart nieuw	Groengas	Elektrische warmtepomp
Oosteinde-West	Groengas	Elektrische warmtepomp
Lintbebouwing bedrijventerrein	Elektrische warmtepomp	Elektrische warmtepomp
Bedrijventerrein	Groengas	Elektrische warmtepomp

[14] Het bedrijventerrein bevat veelal (grote) bedrijfspanden met een industriële functie. De warmtevisie richt zich op woningen en utiliteiten en laat de industrie en agrarische sector buiten beschouwing. De kosten van warmtetechnieken hangen in deze buurt sterk af van de keuzes van de industriële panden. Daarom doen we geen inschatting van de nationale kosten in deze warmtebuurt.

5.3.1 Scores van warmtetechnieken

Om de lezer te helpen bij het interpreteren van de resultaten, scoren we de warmte-technieken op basis van de nationale kosten. De scores gebruiken we, gecombineerd met de scores voor de eindgebruikerskosten en de beschikbaarheid van energiedragers en warmte-bronnen om een voorkeurstechniek per buurt te bepalen.

Deze scores berekenen we per warmtebuurt op basis van de kostenverschillen tussen de technieken. Hierbij gaan we uit van de techniek met de laagste nationale kosten als referentie en berekenen de relatieve meerkosten. De technieken krijgen vervolgens een score tussen de 1 en 5, zoals te zien in Tabel 7. Dezelfde scoringsmethodiek gebruiken we voor de eindgebruikerskosten.

Tabel 7 - Scoringsmethodiek nationale kosten en eindgebruikerskosten

Relatieve kostenafstand	Score
0-5%	5
5-15%	4
15-30%	3
30-50%	2
Meer dan 50%	1

De scores op basis van nationale kosten staan in Tabel 8. In deze buurten liggen de nationale kosten van verschillende opties dichtbij elkaar. In deze buurten scoren dus meerdere opties hoog. Op basis van nationale kosten is er dan dus geen sterke voorkeur voor een warmtetechniek.

Tabel 8 - Scores warmtetechnieken op basis van nationale kosten

Buurtnaam	Groengas	Waterstof	Elektriciteit	Warmtenet HT	Warmtenet MT	Warmtenet LT
Stommeer labels E, F, G	5	4	5	5	4	2
Stommeer label B en C	5	4	4	5	5	2
Hornmeer	5	4	4	4	4	2
Lintbebouwing Aalsmeer	5	3	5	5	4	3
Kudelstaart centrum	5	4	5	3	N.v.t.	3
Lintbebouwing Kudelstaart	4	3	5	4	N.v.t.	2
Kudelstaart label C en corporatiebezit	5	4	4	5	N.v.t.	2
Centrum oud	5	4	5	5	5	3
Centrum nieuw	5	3	4	4	5	2
Oosteinde-Oost	3	3	5	3	N.v.t.	2
Kudelstaart nieuw	5	4	5	4	N.v.t.	2
Oosteinde-West	5	4	5	5	N.v.t.	2
Lintbebouwing bedrijventerrein	4	3	5	5	5	3
Bedrijventerrein	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

6 Eindgebruikerskosten van aardgasvrije warmtetechnieken

6.1 Inleiding

De eindgebruikerskosten zijn alle kosten die een eindgebruiker (bewoner van een woning) betaalt voor de omschakeling naar aardgasvrij verwarmen. Dat zijn kosten voor energie en voor het gebruik van installaties en isolatie; daarin zijn alle subsidies en belastingen verwerkt. De jaarlijkse kosten die gepaard gaan met investeringen in isolatie en installaties (zoals afschrijvings- en rentekosten) worden berekend op basis van de marktrente die voor particulieren van toepassing is.

De eindgebruikerskosten bestaan grofweg uit twee categorieën: investeringskosten en doorlopende kosten. De investeringskosten bestaan onder andere uit de aanschaf van installaties en isolatie. Onder de doorlopende kosten vallen de kosten voor energie en onderhoud. Daarnaast zijn er subsidies en belastingen.

Om de technieken onderling te kunnen vergelijken, rekenen we de totale kosten om naar jaarlijkse kosten. De jaarlijkse kosten van investeringen worden berekend op basis van de marktrente die voor de eindgebruiker van toepassing is. De eindgebruikerskosten geven inzicht in de rekening die de eindgebruiker uiteindelijk betaalt bij verschillende warmte-technieken

Op basis van eindgebruikerskosten kan een discussie worden gevoerd over de betaalbaar-heid van de energietransitie voor de inwoners van Aalsmeer.

6.2 Methode

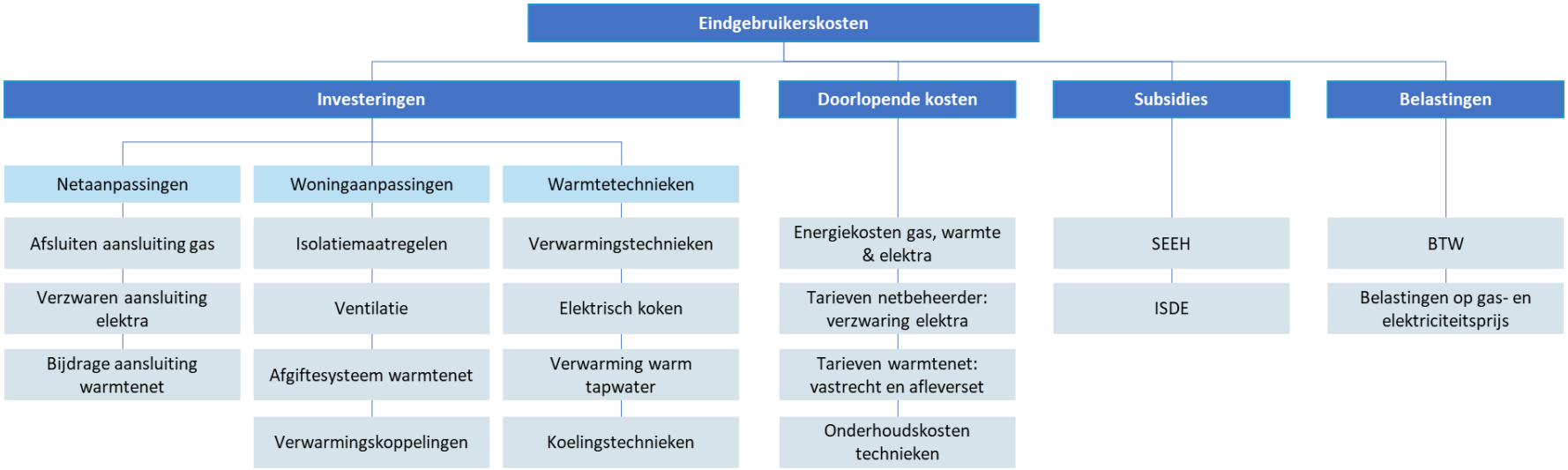
Om de eindgebruikerskosten van de verschillende aardgasvrije warmtetechnieken te berekenen, hebben we het eindgebruikerskostenmodel van CE Delft gebruikt.
Grofweg ziet de berekening er als volgt uit:

- Elke buurt bestaat uit een verzameling van verschillende typen woningen, uit verschil-lende bouwjaren, en met een verschillend isolatieniveau. Daarnaast bestaan er ook verschillende vormen van eigenaarschap: koopwoningen, particuliere huurwoningen en sociale huurwoningen. Voor elke woning (type, bouwjaar, label en eigenaarschap) is berekend wat de eindgebruikerskosten zijn voor een specifieke warmtetechniek.
- Vervolgens hebben we deze kosten bij elkaar opgeteld en gedeeld door het aantal woningen in een buurt.

Het eindresultaat geeft de gemiddelde eindgebruikerskosten van een warmtetechniek in de buurt weer.

Figuur 7 geeft een overzicht van de verschillende kostencomponenten die zijn meegeno-men.

Figuur 7 - Overzicht van de kostencomponenten van de eindgebruikerskosten



De eindgebruikerskosten vormen net als de nationale kosten input voor de voorkeurstechniek voor een buurt. We berekenen de eindgebruikerskosten voor verschillende technieken, deze zijn weergegeven in Tabel 9. Voor de eindgebruikerskosten maken we voor warmtenetten geen onderscheid tussen verschillende bronnen, we nemen aan dat er standaard tarieven voor warmte gelden voor de eindgebruikers.

Tabel 9 - Berekende technieken eindgebruikerskosten

Energiedrager van de warmtetechniek	Warmtetechnieken
Elektriciteit	Elektrische warmtepomp op buitenlucht Elektrische warmtepomp met bodemwarmtewisselaar
Groengas	Hr-ketel Hybride warmtepomp op buitenlucht
Hogetemperatuurwarmte	Warmtenet-HT
Middentemperatuurwarmte	Warmtenet-MT
Lagetemperatuurwarmte	Warmtenet-LT

6.3 Resultaten

Tabel 10 laat de gemiddelde jaarlijkse eindgebruikerskosten voor verschillende technieken per warmtebuurt zien. In alle gevallen is de gasketel op aardgas de goedkoopste optie. In de toekomst zal aardgas steeds minder beschikbaar zijn en zal de prijs stijgen, daarom kijken we per warmtebuurt welke gasvrije techniek (dus een techniek die geen gebruik maakt van aardgas, waterstof of groengas) zorgt voor de laagste jaarlijkse kosten voor de eindgebruiker. Tabel 11 laat de twee gasvrije technieken met de laagste jaarlijkse kosten per warmtebuurt zien.

Tekstkader 3 - Interpretatie van modelresultaten

Het is belangrijk om bij de vergelijking tussen de kosten rekening te houden met het feit dat de gepresenteerde kosten een resultaat zijn van modelberekeningen. In iedere modelberekening zit een vorm van onzekerheid. De resultaten zijn dus geen absolute waarheid, maar een schatting op basis van de best beschikbare informatie. In de praktijk betekent dit dat modelresultaten nuttig zijn om mee te nemen in de afweging tussen aardgasvrije technieken, maar dat dit geen absolute zekerheid biedt. Het is dus van belang om met die bril de resultaten te interpreteren.

In vijf warmtebuurten (Stommeer label B en C, Kudelstaart centrum, Centrum nieuw, Oosteinde-Oost en Kudelstaart nieuw) is een elektrische warmtepomp de goedkoopste gasvrije optie. Deze warmtebuurten bevatten allemaal relatief nieuwe woningen (gebouwd na 1992) met een hoge isolatiegraad. In Tabel 10 zien we dat de jaarlijkse kosten voor de elektrische warmtepomp niet veel hoger zijn dan de gasketel op aardgas, het scheelt 100-300 euro op jaarbasis.

Voor de andere warmtebuurten is een warmtenet de goedkoopste gasvrije optie. In alle gevallen zorgt het HT-warmtenet voor de laagste jaarlijkse kosten (echter is de beschikbaarheid van HT-warmte in Aalsmeer zeer beperkt), gevolgd door het MT-warmtenet. Voor een MT-warmtenet is vaak isolatie vereist. In de warmtebuurten met een redelijk goede isolatiegraad, zoals Oosteinde-West, is het verschil in kosten tussen en HT-warmtenet en een MT-warmtenet minimaal. In de warmtebuurten met een lagere isolatiegraad, zoals Stommeer label E, F, G, is het verschil in kosten tussen een HT-warmtenet en een MT-warmtenet groter.

Voor alle buurten is het LT-warmtenet de optie met de hoogste eindgebruikerskosten. Voor deze optie is verregaande isolatie nodig (net als voor de elektrische warmtepomp), en deze optie heeft relatief hoge energiekosten.

Tabel 10 - De gemiddelde jaarlijkse eindgebruikerskosten voor verschillende technieken per warmtebuurt

Warmtebuurt	Aardgas	Elektrische warmtepomp	Warmtenet HT	Warmtenet MT	Warmtenet LT
Stommeer labels E, F, G	€ 2.163	€ 3.321	€ 2.724	€ 3.267	€ 4.204
Stommeer label B en C	€ 1.696	€ 2.325	€ 2.343	€ 2.350	€ 3.239
Hornmeer	€ 2.077	€ 3.314	€ 2.639	€ 2.892	€ 4.212
Lintbebouwing Aalsmeer	€ 2.491	€ 3.966	€ 3.100	€ 3.737	€ 4.922
Kudelstaart centrum	€ 1.323	€ 1.638	€ 1.935	€ 1.930	€ 2.496
Lintbebouwing Kudelstaart	€ 2.440	€ 3.633	€ 3.028	€ 3.475	€ 4.606
Kudelstaart label C en corporatiebezit	€ 1.758	€ 3.035	€ 2.481	€ 2.522	€ 3.929
Centrum oud	€ 2.042	€ 3.109	€ 2.613	€ 3.031	€ 4.008
Centrum nieuw	€ 1.608	€ 1.984	€ 2.210	€ 2.221	€ 2.879
Oosteinde-Oost	€ 1.687	€ 1.910	€ 2.263	€ 2.259	€ 2.797
Kudelstaart nieuw	€ 1.707	€ 1.909	€ 2.286	€ 2.281	€ 2.822
Oosteinde-West	€ 1.917	€ 2.593	€ 2.480	€ 2.574	€ 3.505
Lintbebouwing bedrijventerrein	€ 2.598	€ 4.075	€ 3.215	€ 3.814	€ 5.053
Bedrijventerrein	€ 2.389	€ 3.806	€ 2.970	€ 3.535	€ 4.740

Tabel 11 - De warmtetechniek met de laagste gemiddelde jaarlijkse eindgebruikerskosten per buurt

Warmtebuurt	Gasvrije techniek met laagste jaarlijkse kosten	Tweede gasvrije techniek
Stommeer labels E, F, G	Warmtenet HT	Warmtenet MT
Stommeer label B en C	Elektrische warmtepomp-bodem	Warmtenet HT
Hornmeer	Warmtenet HT	Warmtenet MT
Lintbebouwing Aalsmeer	Warmtenet HT	Warmtenet MT
Kudelstaart centrum	Elektrische warmtepomp-bodem	Elektrische warmtepomp-lucht
Lintbebouwing Kudelstaart	Warmtenet HT	Warmtenet MT
Kudelstaart label C en corporatiebezit	Warmtenet HT	Warmtenet MT
Centrum oud	Warmtenet HT	Warmtenet MT
Centrum nieuw	Elektrische warmtepomp-bodem	Elektrische warmtepomp-lucht
Oosteinde-Oost	Elektrische warmtepomp-bodem	Elektrische warmtepomp-lucht
Kudelstaart nieuw	Elektrische warmtepomp-bodem	Elektrische warmtepomp-lucht
Oosteinde-West	Warmtenet HT	Warmtenet MT
Lintbebouwing bedrijventerrein	Warmtenet HT	Warmtenet MT
Bedrijventerrein	Warmtenet HT	Warmtenet MT

6.3.1 Scores van warmtetechnieken

Om de lezer te helpen bij het interpreteren van de resultaten, scoren we de warmte-technieken op basis van de eindgebruikerskosten. De scores gebruiken we, gecombineerd met de scores voor de nationale kosten en de beschikbaarheid van energiedragers en warmtebronnen om een voorkeurstechniek per buurt te bepalen.

Deze scores berekenen we per warmtebuurt op basis van de kostenverschillen tussen de technieken. Hierbij gaan we uit van de techniek met de laagste eindgebruikerskosten als

referentie en berekenen de relatieve meerkosten. De technieken krijgen vervolgens een score tussen de 1 en 5, zoals te zien in Tabel 12. Dit is dezelfde scoringsmethodiek als voor nationale kosten.

Tabel 12 - Scoringsmethodiek nationale kosten en eindgebruikerskosten

Relatieve kostenafstand	Score
0-5%	5
5-15%	4
15-30%	3
30-50%	2
Meer dan 50%	1

Tabel 13 geeft de scores voor de verschillende warmtetechnieken per warmtebuurt weer. Omdat de jaarlijkse kosten van de gasvrije technieken wordt vergeleken met technieken op aardgas zijn de verschillen groter dan bij nationale kosten. Dit resulteert in lagere scores dan bij nationale kosten.

Het is duidelijk te zien dat in sommige warmtebuurten een elektrische warmtepomp erg duur is vanwege de benodigde isolatie. In deze warmtebuurten krijgt de warmtepomp een score van 1. Een HT- of MT-warmtenet is in deze buurten een betere optie, deze krijgen een score van 2 of 3. Voor Centrum nieuw en Oosteinde-Oost scoren de elektrische warmtepomp en het HT- of MT-net gelijk. In beide warmtebuurten is de elektrische warmtepomp de goedkoopste optie, maar verschilt het weinig met een warmtenet. In Kudelstaart centrum en Kudelstaart nieuw scoort de elektrische warmtepomp goed, deze krijgt een score van 4.

Tabel 13 - Scores warmtetechniek op basis van eindgebruikerskosten

	Aardgas	Elektrische warmtepomp	Warmtenet HT	Warmtenet MT	Warmtenet LT
Stommeer labels E, F, G	5	1	3	1	1
Stommeer label B en C	5	2	2	2	1
Hornmeer	5	1	3	2	1
Lintbebouwing Aalsmeer	5	1	3	2	1
Kudelstaart centrum	5	3	2	2	1
Lintbebouwing Kudelstaart	5	2	3	2	1
Kudelstaart label C en corporatiebezit	5	1	2	2	1
Centrum oud	5	1	3	2	1
Centrum nieuw	5	3	2	2	1
Oosteinde-Oost	5	4	2	2	1
Kudelstaart nieuw	5	4	3	3	1
Oosteinde-West	5	2	3	3	1
Lintbebouwing bedrijventerrein	5	1	3	2	1
Bedrijventerrein	5	1	3	2	1

7 Techniekkeuze per warmtebuurt

Hieronder geven we een beschouwing van de warmtebronnen, nationale kosten en eindgebruikerskosten per buurt. Op basis hiervan geven we een eerste advies over een voorkeurstechniek per buurt. Dit is een voorlopig advies op basis van technisch-economische criteria. Andere overwegingen kunnen ook een rol spelen bij het tot stand komen van een voorkeurswarmtetechniek. De uiteindelijke techniekkeuze per buurt ligt dan ook nog niet vast en moet nog verder onderzocht worden in de wijkuitvoeringsplannen op voorkeuren van de stakeholders in de buurt, haalbaarheid en betaalbaarheid.

We benadrukken overigens dat niet alle gebouwen in een buurt geschikt zullen zijn voor dezelfde warmtetechniek. Ook met de nieuwe buurtindeling in warmtebuurten kan het voorkomen dat een gebouw sterk afwijkt van de bebouwing in de rest van de buurt, waardoor een andere warmtetechniek misschien meer voor hand ligt.

7.1 Bedrijventerrein

Deze buurt is niet doorgerekend op nationale kosten, omdat het veelal industriële panden betreft. De voorkeur van de eigenaren van de industriële panden moet daarom meegenomen worden in de keuze voor een warmtetechniek. Daarom kunnen we eigenlijk ook niet afgaan op de berekende eindgebruikerskosten, omdat deze alleen de kostenafweging voor woningeigenaren laten zien.

Ons advies is om in gesprek te gaan met industriële partijen over verduurzaming en de warmtetransitie en hun voorkeuren en toekomstplannen. Als ze komen tot een collectieve oplossing, onderzoek dan in het wijkuitvoeringsplan of de woningen en utiliteiten daarop kunnen aansluiten. Maar gezien het grote oppervlak van de buurt en de verspreide ligging van woningen, ligt een individuele oplossing meer voor de hand. Dus voor nu inzetten op isolatie, en mogelijk overschakelen naar hybride warmtepomp en op langere termijn waarschijnlijk elektrische warmtepomp.

7.2 Centrum nieuw

De gasvrije warmtetechnieken zijn op dit moment nog niet aantrekkelijk voor de woningen in deze warmtebuurt. De eindgebruikerskosten van de gasvrije warmtetechnieken liggen dichtbij elkaar, er is een voorkeur voor een elektrische warmtepomp. De nationale kosten van een warmtenet-MT zijn het laagst. Er zijn geen restwarmtebronnen in het warmte-cluster die een warmtenet kunnen voeden. Maar de buurt ligt nabij de Westeinderplassen en datacenters in Schiphol.

De woningen zijn veelal rijwoningen of appartementen en hebben een goed isolatieniveau (energielabel B of C). De buurt heeft aardig wat corporatiebezit.

Als het oude centrum overschakelt op een warmtenet, dan kan deze warmtebuurt meegaan. De buurten grenzen aan elkaar en lopen deels door elkaar heen. Als het oude centrum geen warmtenet krijgt, dan ligt een elektrische warmtepomp het meest voor de hand. Het temperatuurniveau van het warmtenet kan direct op MT, gezien het isolatieniveau van de woningen. Maar ook hierbij geldt dat het waarschijnlijk schaalvoordeel oplevert om mee te gaan met het temperatuurniveau van het warmtenet van het oude deel van het centrum.

7.3 Centrum oud

De nationale kosten van de warmtetechnieken groengas, elektrische warmtepomp en warmtenetten HT en MT liggen dichtbij elkaar. LT-warmtenetten hebben duidelijk hogere nationale kosten. De eindgebruikerskosten van gasgestookte opties zijn het laagst. Van de gasvrije opties hebben de warmtenetten HT of anders MT de laagste eindgebruikerskosten. Er liggen geen restwarmtebronnen in de warmtebuurt, maar de buurt ligt nabij Westeinderplassen en datacenters in Schiphol en de bio-wkk van afvalverwerkingsbedrijf Meerlanden in Rijssenhout.

De bebouwing van het oude centrum is wisselend in bouwjaar en isolatieniveau. Gemiddeld is het isolatieniveau laag. De gebouwen zijn redelijk dicht op elkaar gebouwd, maar er is weinig hoogbouw.

Op basis van de eindgebruikerskosten is de voorkeurstechniek een warmtenet. Met de huidige bronnen zou dit een MT-warmtenet gevoed met opgewaardeerde LT-warmte kunnen zijn. Hiervoor moeten de panden wel geïsoleerd worden. Overweeg om de pandeneigenaren aan te sporen om te gaan isoleren. Een warmtenet kan in eerste instantie met een tijdelijke warmtecentrale op HT gevoed worden. Dat geeft de pandeneigenaren tijd om te isoleren. Na enkele jaren vervangt een duurzamere bron dan de tijdelijke warmtebron en gaat temperatuurniveau van de warmtelevering omlaag.

7.4 Hornmeer

In deze buurt zien we veel gebouwen met energielabel E en drie clusters van corporatiewoningen. Vanuit het oogpunt van de nationale en eindgebruikerskosten scoort een warmtetechniek op gas beter dan de andere technieken. Vanwege de onzekerheid over de beschikbaarheid van hernieuwbaar gas, is dit voorlopig geen optie.

Een HT- of MT-warmtenet lijkt meer voor de hand te liggen. Echter zijn er geen HT- of MT-warmtebronnen in de gemeente. Mogelijk kan aquathermie benut worden uit de Westeinderplassen en naar MT-niveau worden gebracht met een collectieve elektrische warmtepomp. In Hornmeer ligt nu al een lokaal warmtenet dat wordt gevoed met LT-restwarmte van een datacenter (Energy Hub). Er is nog capaciteit voor uitbreiding van dit net naar overige gebouwen in de buurt. Ook deze warmte zal eerst opgewaardeerd moeten worden, omdat de gebouwen in de buurt (nog) niet goed geïsoleerd zijn.

Verwarming op lage temperatuur (elektrische warmtepomp en LT-warmtenet) lijkt geen logische optie in deze buurt door de hoge eindgebruikerskosten. Vanwege het lage gemiddelde isolatieniveau in deze buurt, zijn de kosten om gebouwen geschikt te maken voor LT-verwarming hoog.

7.5 Kudelstaart centrum

In de buurt Kudelstaart centrum scoren de opties groengas en elektrische warmtepomp het best op de nationale kosten. Wat betreft de eindgebruikerskosten scoort de elektrische warmtepomp net wat minder goed dan gasgestookte opties, maar beter dan de overige warmtetechnieken.

Het gemiddelde isolatieniveau van deze buurt is 50 kWh/m^2. Dit is het isolatieniveau dat nodig is voor LT-verwarming. In deze buurt is verwarmen met een elektrische warmtepomp een goede optie. Doordat in Kudelstaart centrum ook veel utiliteitsgebouwen zijn (met een

koudevraag in de zomer), zou een kleinschalig wko-net ook een geschikte optie zijn voor deze buurt. De kosten van deze warmtetechniek hebben we niet doorgerekend. Dit is een onderzoeksvraag richting het wijkuitvoeringsplan.

7.6 Kudelstaart label C en corporatiebezit

In deze buurt zijn de nationale kosten van de opties groengas en HT-warmtenet het laagst. Wat betreft de eindgebruikerskosten heeft een gasgestookte warmtetechniek duidelijk de voorkeur. Vanwege de onzekerheid over de beschikbaarheid van hernieuwbaar gas, is dit voorlopig geen optie. Een warmtenet zou een alternatief kunnen zijn.

In deze buurt zien we veel woningen met energielabel C en E. Onder de label E-woningen is veel corporatiebezit. Mogelijk hebben de corporaties plannen om deze woningen te gaan isoleren, waardoor deze een beter label zullen krijgen. Wellicht dat een MT-warmtenet dan een geschikte optie is voor deze buurt. In de gemeente bevinden zich geen HT- of MT-warmtebronnen, maar de Westeinderplassen zijn een grote potentiële bron voor aqua-thermie. Deze LT-warmtebron zou met een collectieve warmtepomp naar MT-niveau kunnen worden gebracht om een MT-net van warmte te voorzien. Hiervoor moeten alle panden een minimaal isolatieniveau van 70 kWh/m^2 hebben.

7.7 Kudelstaart nieuw

Opvallend aan de kostenberekeningen is dat voor deze warmtebuurt de meerkosten voor verwarmen met een elektrische warmtepomp beperkt zijn, ruim 200 euro per jaar.
Op nationale kosten hebben elektrische warmtepompen niet de laagste kosten, dat hebben de warmtenet MT en HT. Er zijn geen restwarmtebronnen in de buurt, maar de buurt heeft een gunstige ligging voor aquathermie.

De warmtebuurt bestaat uit vier woonwijken met woningen gebouwd na 1992. De vier delen van de warmtebuurt liggen verspreid over Kudelstaart. Om de buurt te verwarmen met een warmtenet zou je dus vier warmtenetten moeten aanleggen, tenzij er één groot warmtenet voor meerdere warmtebuurten in Kudelstaart gerealiseerd wordt.

Woonwijk kan met een isolatieslag geschikt gemaakt worden voor verwarming met een elektrische warmtepomp. Als er een warmtenet komt in Kudelstaart, dan kan per gedeelte van de warmtebuurt gekeken worden of de buurt mee gaat.

7.8 Lintbebouwing Aalsmeer

In deze buurt hebben de technieken groengas, elektrische warmtepomp en HT-warmtenet de laagste nationale kosten. LT-warmtenet en waterstof scoren minder goed. Bij de eind-gebruikerskosten is gas nog steeds de goedkoopste optie, een HT-warmtenet scoort het beste van de gasvrije warmtetechnieken.

Het isolatieniveau van de panden in deze buurt varieert, maar in de meeste gebouwen moeten nog veel isolatiemaatregelen plaatsvinden om deze geschikt te maken voor LT-verwarming. Doordat de bebouwingsdichtheid in deze buurt niet hoog is, is het aanleggen van een warmtenet mogelijk niet rendabel. Een individuele warmtetechniek ligt dat meer voor de hand. De panden met een isolatieniveau van tenminste 50 kWh/m^2 kunnen over-

stappen op een elektrische warmtepomp, voor andere gebouwen is een hybride warmtepomp een mogelijke (tussen)oplossing. Het is dan wel van belang dat deze gebouwen tenminste enkele isolatiemaatregelen hebben getroffen.

7.9 Lintbebouwing bedrijventerrein

De nationale kosten van de elektrische warmtepomp, warmtenet-MT en warmtenet-HT zijn vergelijkbaar in deze warmtebuurt. Het HT-warmtenet heeft de laagste eindgebruikerskosten van de gasvrije alternatieven. De buurt bestaat uit lintbebouwing tussen bedrijven en kassen. Het energielabel is veelal laag. Mogelijke warmtebronnen voor een warmtenet zijn LT-restwarmte of een mogelijke toekomstige collectieve warmteoplossing van de kassen op het bedrijventerrein.

Voor deze buurt is de eerste stap om in gesprek te gaan met de bedrijven en kassen-eigenaren over verduurzaming en de warmtetransitie en hun voorkeuren en toekomstplannen. Als zij een collectieve oplossing ondersteunen, dan kan in het wijkuitvoeringsplan onderzocht worden of deel van de woningen en utiliteiten daarop kunnen aansluiten.
De panden liggen verspreid, dus een warmtenet voor de hele buurt lijkt uitgesloten. Tot er duidelijkheid is over de verduurzaming van de warmtevoorziening van de kassen, kan de buurt inzetten op isolatie. Wanneer duidelijk is wat de warmteoplossing voor de kassen wordt, kan de keuze worden gemaakt daarbij aan te sluiten of over te schakelen naar een hybride warmtepomp en op langere termijn waarschijnlijk naar een elektrische warmtepomp.

7.10 Lintbebouwing Kudelstaart

De nationale kosten van aardgasvrije verwarmen (ongeacht warmtetechniek) liggen veel hoger dan in de andere buurten. De elektrische warmtepomp is de warmtetechniek met de laagste nationale kosten maar heeft na het LT-warmtenet de hoogste eindgebruikerskosten. Wat betreft eindgebruikerskosten lijkt een gasgestookte warmtetechniek de beste optie voor deze buurt. Echter is de beschikbaarheid en prijs van hernieuwbare gassen in de toekomst nog zeer onzeker.

In ieder geval lijkt een warmtenet geen logische warmtetechniek, een individuele warmtetechniek ligt meer voor de hand. Doordat de bebouwingsdichtheid in deze buurt niet hoog is, is het aanleggen van een warmtenet mogelijk niet rendabel. Het isolatieniveau van de gebouwen in deze buurt loopt sterk uiteen. De panden met een isolatieniveau van tenminste 50 kWh/m^2 kunnen overstappen op een elektrische warmtepomp, voor andere gebouwen is een hybride warmtepomp een mogelijke (tussen)oplossing. Het is dan wel van belang dat deze gebouwen tenminste enkele isolatiemaatregelen hebben getroffen.

7.11 Oosteinde-Oost

De gasvrije warmtetechniek met de laagste nationale kosten is de elektrische warmtepomp. Het verschil met het MT-warmtenet en HT-warmtenet is beperkt. Deze warmtetechnieken zijn op het moment nog wel duurder dan stoken op aardgas.

Er is geen warmtebron binnen de warmtebuurt. Nabij de buurt liggen kassen op het bedrijventerrein. Dit kan een kans zijn als kassen een collectieve oplossing ontwikkelen.

Oosteinde-Oost is een woonwijk van na 2005. De woningen hebben een goed isolatieniveau. Er staat veelal rijwoningen en weinig appartementen. Enkele van de woningen zijn in het bezit van een woningcorporatie.

Voor deze buurt ligt verwarming met elektrische warmtepompen voor de hand. De buurt kan op lage temperatuur verwarmd worden door het hoge isolatieniveau.

7.12 Oosteinde-West

Oosteinde-West is eerder gebouwd dan Oosteinde-Oost en heeft een lager isolatieniveau dan Oost. Dit zien we terug in de eindgebruikerskosten. Na gasgestookte warmtetechnieken, heeft het HT-warmtenet de laagste eindgebruikerskosten. De nationale kosten van warmtenet HT of elektrische warmtepompen zijn het laagst.

Er is momenteel geen warmtebron aanwezig in de buurt. Daarom zijn de nationale kosten van een warmtenet MT niet berekend. Om een warmtenet te realiseren, moet er dus eerst een warmtebron gerealiseerd worden, zoals bijvoorbeeld een biomassacentrale, of een koppeling gemaakt worden met een mogelijk toekomstig warmtenet voor de glastuinbouw. Een warmtebron op MT-niveau zou mooi zijn, gezien het redelijk goede isolatieniveau van de buurt.

Voor deze buurt zouden zowel een warmtenet (MT of HT) of een elektrische warmtepomp een optie kunnen zijn. De voorkeur van de bewoners en stakeholders in de wijk kan dus zwaarwegend zijn. Een belangrijke stakeholder is de woningcorporatie, want de buurt heeft veel corporatiebezit. Voor een warmtenet is het nog wel noodzakelijk om een warmtebron te realiseren. Op de korte termijn kan er worden ingezet op isolatie, zodat de panden voorbereid zijn op een warmtenet op MT-niveau of elektrische warmtepomp.

7.13 Stommeer label B en C

Deze buurt bestaat uit gebouwen met een goed isolatieniveau uit de bouwperiodes 1992-2005 en na 2005. In deze buurt staat een aantal corporatiewoningen. Doordat de gebouwen in deze buurt een gemiddeld goed isolatieniveau hebben, zijn ze geschikt voor verwarming op lagere temperaturen. Toch heeft een HT-/MT-warmtenet of warmtetechniek op groengas lagere nationale kosten. Een gasgestookte optie heeft de laagste eindgebruikerskosten, het LT-warmtenet scoort het minst goed.

Een warmtetechniek op gas vanuit het oogpunt van de kosten een logische optie voor deze buurt. Echter, de beschikbaarheid en prijs van hernieuwbaar gas in de toekomst is nog zeer onzeker. In de buurt bevinden zich ook geen warmtebronnen op HT-niveau. Een eventueel MT-net zou kunnen worden gevoed met een LT-warmtebron dat wordt opgewaardeerd naar MT-niveau, maar de eindgebruikerskosten van een MT-warmtenet zijn nog een stuk hoger dan de eindgebruikerskosten van gasgestookte opties. Ook elektrische warmtepompen zijn te overwegen, gezien het hoge isolatieniveau van de woningen en de eindgebruikerskosten. Al met al komt er in deze buurt niet één duidelijke voorkeurstechniek naar voren.

7.14 Stommeer labels E, F, G

In deze warmtebuurt scoren groengas, elektrische warmtepomp en HT-warmtenet het best op de nationale kosten. Wat betreft eindgebruikerskosten is de gasgestookte optie minstens 15% goedkoper dan de overige technieken. De warmtetechniek HT-warmtenet is voor de

eindgebruikers de meest betaalbare optie van de gasvrije warmtetechnieken. De LT-warmtetechnieken zijn het meest kostbaar voor de eindgebruiker. Dit komt doordat veel kosten moeten worden gemaakt om de gebouwen naar een isolatieniveau te brengen dat geschikt is voor verwarming op LT-niveau. De woningen in deze buurt komen uit de bouwperiodes 1965-1974, 1946-1965 en vooroorlogse woningen, vandaar dat het isolatie-niveau in deze buurt niet goed is. In deze warmtebuurt bevinden zich relatief veel corporatiewoningen.

Een warmtetechniek op gas vanuit het oogpunt van de kosten een logische optie voor deze buurt. Echter, de beschikbaarheid en prijs van hernieuwbaar gas in de toekomst is nog zeer onzeker. Een HT-warmtenet is, als we kijken naar de kosten, ook een optie. Echter bevinden zich in deze buurt geen HT-warmtebronnen. Al met al komt er in deze buurt niet één duidelijke warmteoplossing naar voren.

8 Tempo van de verduurzaming

Aalsmeer wil in 2040 fossielonafhankelijk zijn. Een fossielonafhankelijke gebouwde omgeving maakt geen gebruik van aardgas. Het Klimaatakkoord vraagt de Nederlandse gemeenten om in 2050 een aardgasvrije gebouwde omgeving te realiseren. In de komende decennia zal de warmtetransitie dus gaan plaatsvinden. Op dit moment hoeft er nog geen precieze planning te worden gemaakt van welke buurten wanneer aardgasvrij worden. In de warmtevisie gaat de aandacht uit naar de eerste buurten waar voor 2030 gestart wordt met de warmtetransitie. Een vraag die daarbij opkomt, is welk tempo nodig is, om de doelstellingen te halen. Oftewel, hoeveel panden gaan er jaarlijks van het gas af?

Het tempo kan per jaar verschillen. Momenteel zitten we in de opstartfase en maken we plannen voor het aardgasvrij worden. De komende jaren zullen we veel leren over het aardgasvrij maken van bestaande bouw. Het tempo van verduurzaming ligt in de eerste jaren daarom waarschijnlijk wat lager. Daarna kan er versneld worden als er een werkende aanpak gevonden is. Toch zullen er op het laatst nog panden overblijven die lastig te verduurzamen zijn. Deze vragen om grote inspanning om aardgasvrij te worden. In de laatste jaren zal het tempo daarom waarschijnlijk weer wat lager liggen. Dit verloop van het tempo heeft de vorm van een S-curve.

In dit hoofdstuk bespreken we het tempo door de jaren heen, vanuit verschillende oogpunten.

8.1 Gemiddelde opgave per jaar

De eerste vraag die we ons kunnen stellen is wat het gemiddelde tempo is dat gehaald zal moeten worden. De gebouwde omgeving van Aalsmeer bestaat uit ca 13.390 woningen en 12.900 woningequivalenten utiliteitsgebouwen. Tezamen zijn dit ca. 26.000 woningequivalenten.

Aalsmeer wil in 2040 fossielonafhankelijk zijn. Om deze doelstelling te halen moeten er gemiddeld 1.380 woningequivalenten per jaar aardgasloos moeten worden. Het Klimaatakkoord heeft als doelstelling een aardgasvrije gebouwde omgeving in 2050. Om deze doelstelling te halen moeten er gemiddeld 905 woningequivalenten per jaar aardgasloos moeten worden.

Dit gemiddelde tempo zal in de eerste jaren hoogstwaarschijnlijk niet gehaald worden. Dat betekent dus, dat er in de toekomst een inhaalslag nodig zal zijn, waarbij het tempo dus boven het gemiddelde ligt.

8.2 Doelstelling 2030 Klimaatakkoord

Het Klimaatakkoord geeft als doelstelling om voor 2030 1,5 miljoen woningen te verduurzamen. Hierover zegt Programma Aardgasvrije Wijken het volgende: ‘Elke gemeente gaat plannen maken om tot en met 2050 gaandeweg de gehele gebouwde omgeving aardgasvrij te maken. De eerste transitievisie warmte heeft betrekking op een derde van de totale periode. In die periode is er echter sprake van een aanlooptijd waarin Rijk en VNG de wijkgerichte aanpak (verder) uitwerken en er opschaling wordt gerealiseerd. Mede daarom hebben de afspraken in het Klimaatakkoord voor de periode tot en met 2030 betrekking op

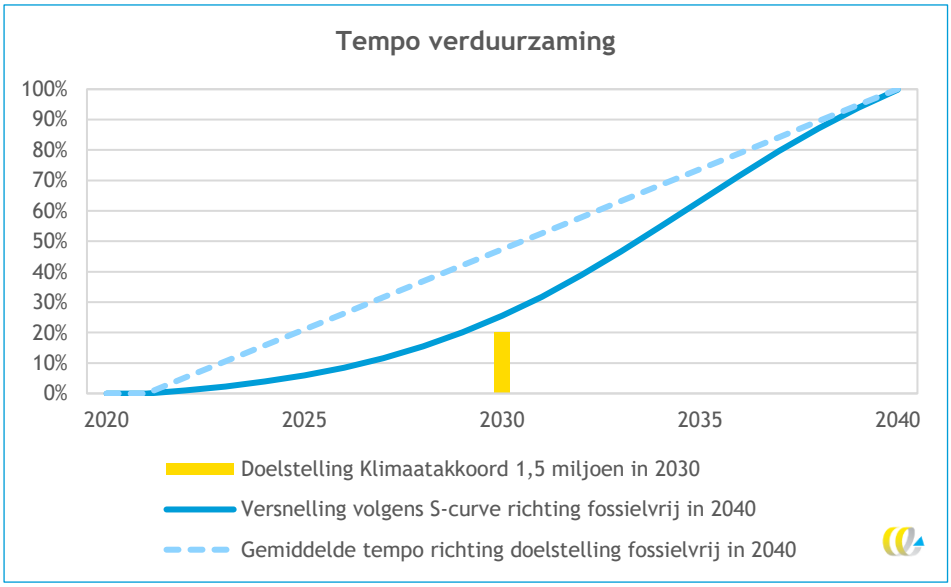
circa een vijfde van de gebouwenvoorraad, oftewel 1,5 miljoen woningen en andere gebouwen' (Programma Aardgasvrije Wijken, 2021).

Als gemeente Aalsmeer hierbij wil aansluiten, zou dus tot 2030 ongeveer een vijfde van de gebouwenvoorraad verduurzaamd moeten worden. Dat gaat dan dus over circa 5.250 woningequivalenten in negen jaar. Hoeveel buurten dat zijn, hangt af van welke buurten gekozen worden.

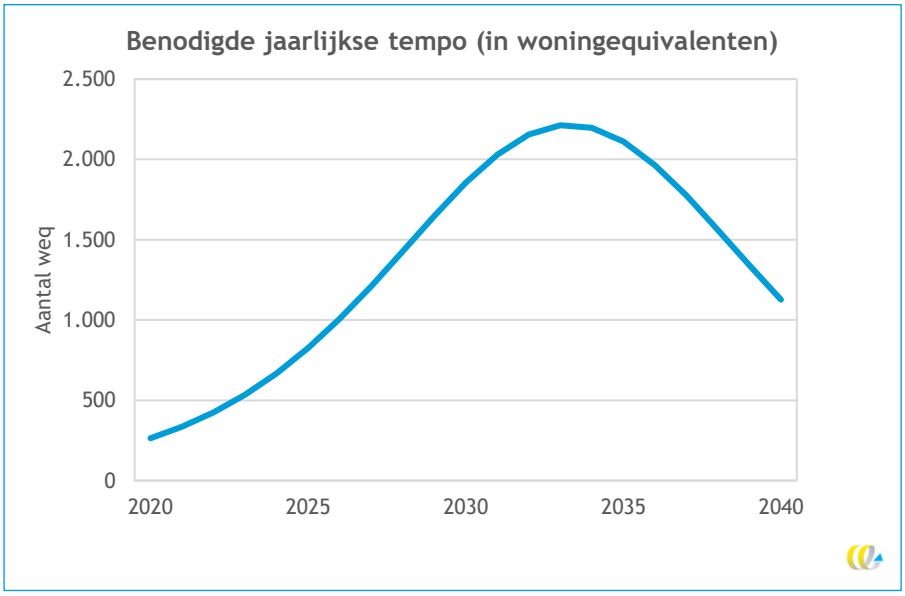
8.3 Versnelling richting fossielonafhankelijk in 2040 (S-curve)

Aalsmeer wil fossielonafhankelijk zijn in 2040. Dit is tien jaar eerder dan de nationale doelstelling. Het tempo van de verduurzaming zal daarom ook wat hoger moeten liggen. In Figuur 8 zijn twee mogelijke tempo's van de verduurzaming te zien richting fossielonafhankelijk in 2040. De eerste volgens het lineaire traject en de tweede een voorbeeld van een S-curve, zoals hierboven beschreven. Tussen 2030 en 2035 ligt het tempo het hoogst, rond de 2.200 woningen per jaar, zie Figuur 9. Het tempo van de doelstelling van 20% van de panden aardgasvrij(-ready) in 2030 uit het Klimaatakkoord (1,5 miljoen woningen aardgasvrij in 2030) is ligt laag, vergeleken met de voorbeeld curves.

Figuur 8 - Voorbeelden van tempo's van verduurzaming richting fossielonafhankelijk in 2040



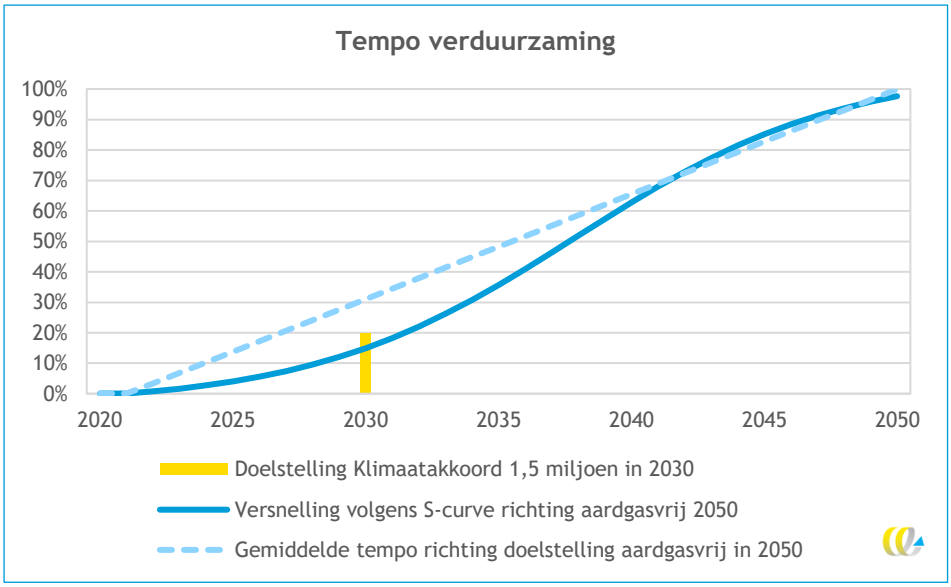
Figuur 9 - Jaarlijkse aantal verduurzaamde woningequivalenten richting fossielonafhankelijk in 2040 bij het voorbeeldtempo uit Figuur 8



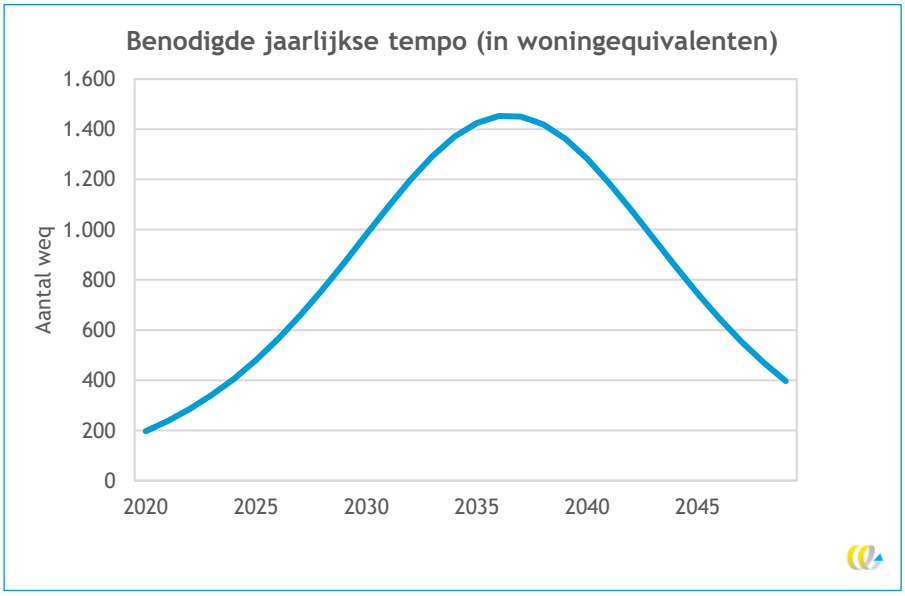
8.4 Versnelling richting aardgasvrij in 2050 (S-curve)

In Figuur 8 zijn twee mogelijke tempo's van de verduurzaming te zien richting aardgasvrij in 2050. De eerste volgens het lineaire traject en de tweede een voorbeeld van een S-curve, zoals hierboven beschreven. Iets na 2035 ligt het tempo het hoogst, rond de 1.400 woningen per jaar, zie Figuur 11. Het tempo van de doelstelling van 20% van de panden aardgasvrij(-ready) in 2030 uit het Klimaatakkoord (1,5 miljoen woningen aardgasvrij in 2030) is tussen de twee tempo's.

Figuur 10 - Voorbeelden van tempo's van verduurzaming richting Aardgasvrij in 2050



Figuur 11 - Jaarlijkse aantal verduurzaamde woningequivalenten richting fossielonafhankelijk in 2050 bij het voorbeeldtempo uit Figuur 10



8.5 Verduurzaming met tussenstappen

De route naar volledig aardgasvrij verwarmd pand kan in stappen doorlopen worden. Zo is het goed mogelijk om eerst in te zetten op isolatie, en pas later de stap naar volledig aardgasvrij te maken. Deze laatste stap houdt dan in om de gasketel te vervangen met een aardgasvrije techniek. Deze panden zijn dan 'aardgasvrij-ready'. In afwachting van een volledig aardgasvrije verwarming kan ook al gekozen worden om een hybride warmtepomp te installeren. De hybride warmtepomp maakt gebruik van gas en elektriciteit voor de verwarming, en realiseert doordat het een hoger rendement heeft dan de hr-ketel een reductie in CO_2-uitstoot.

Door in te zetten op aardgasvrij-ready, hebben pandeigenaren al direct een handelings-perspectief en kunnen ze op eigen tempo isoleren. De stap naar volledig aardgasvrij is dan kleiner en kan te zijner tijd sneller genomen worden. Zo is de opgave meer gespreid in de tijd. Uitdaging is dat het benodigde isolatieniveau afhangt van de eindoplossing. Oplossingen op MT-/HT-niveau vragen om minder verregaande isolatie.

8.6 Aantal buurten tot 2030

De doelstelling uit het Klimaatakkoord om 20% van de panden aardgasvrij(-ready) te maken, vertaalt zich in Aalsmeer naar 2-3 warmtebuurten aan te pakken tot 2030. Het precieze aantal hangt af van de grootte van de gekozen buurten.

9 Conclusie

Het doel van deze notitie was antwoord geven op de volgende vragen:
- Hoe kunnen we Aalsmeer indelen in logische warmtebuurten?
- Wat is de huidige warmtevraag van de gebouwde omgeving in Aalsmeer en hoe wordt deze momenteel ingevuld?
- Wat zijn de alternatieven voor aardgas?
- Welke aardgasvrije warmtetechnieken hebben de laagste nationale kosten?
- Welke aardgasvrije warmtetechnieken hebben de laagste eindgebruikerskosten?
- Wat is, op basis van de kostenberekeningen en gebouwkenmerken, de voorkeurs-warmtetechniek voor de verschillende warmtebuurten in Aalsmeer?
- In hoeveel buurten moet Aalsmeer tot 2030 aan de slag met de warmtetransitie om de duurzaamheidsdoelstellingen te behalen?

In dit hoofdstuk presenteren we onze antwoorden op bovenstaande vragen.

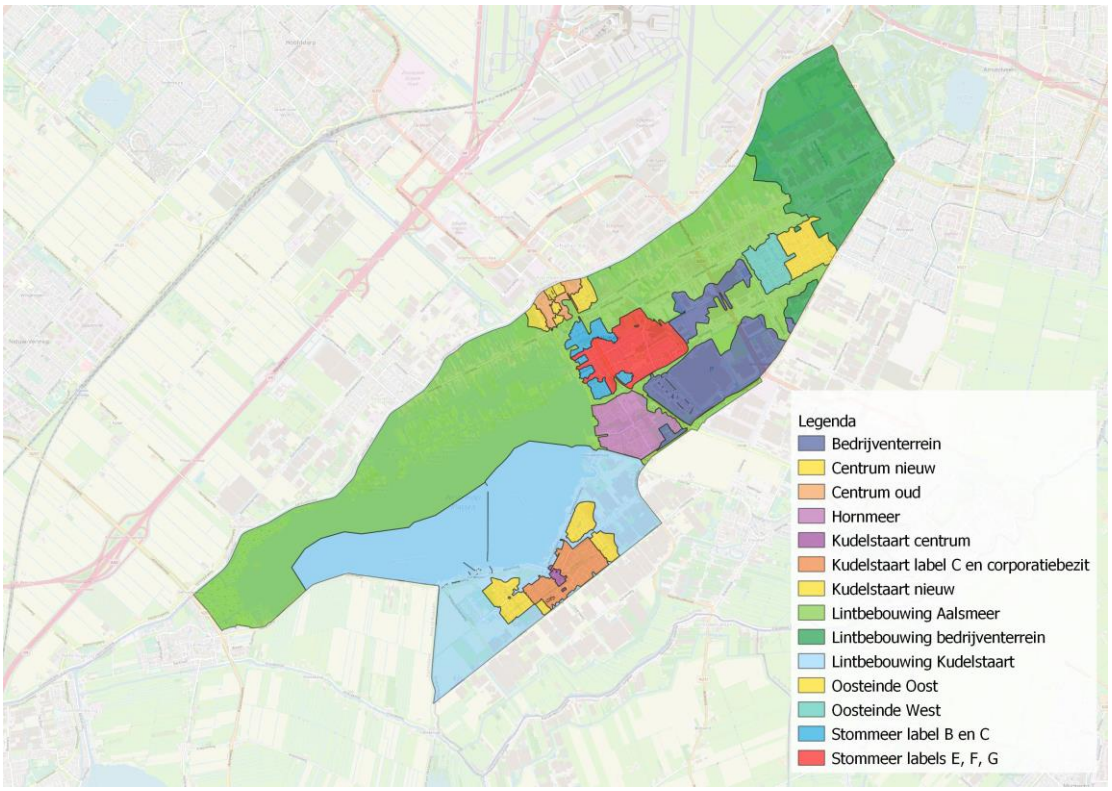
Hoe kunnen we Aalsmeer indelen in logische warmtebuurten?

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in de transitie naar aardgasvrij verwarmen wordt gekozen voor een wijkgerichte aanpak. Dit houdt in dat gemeenten wijk voor wijk (of buurt voor buurt) aan de slag gaan met de warmtetransitie en op wijk-/buurtniveau bepalen wat de beste oplossing is als gebouwen niet langer met de cv-ketel worden verwarmd. Veel studies naar (de kosten van) verwarmen zonder aardgas presenteren de resultaten op CBS-buurtniveau.

Uit onze analyse van de studies Startanalyse (PBL, 2020a), Openingsbod Warmtetransitie (Stedin, 2020) en Warmteanalyse Aalsmeer (CE Delft, 2018) (zie Bijlage A) blijkt echter dat de CBS-buurtindeling van Aalsmeer erg grofmazig is; de bebouwing in de CBS-buurten is te divers om hier een warmtetechniek toe te wijzen. Daarom hebben we Aalsmeer ingedeeld in *logische warmtebuurten*. Dit zijn clusters die wat betreft bouwjaar, type bebouwing (utiliteitsgebouwen, type woningen) en energielabel uniform zijn. De warmtebuurten zijn zoveel mogelijk geografisch samenhangend en de grootte van de clusters is zodanig dat collectieve oplossingen mogelijk blijven.

Figuur 1 geeft de indeling van Aalsmeer in veertien warmtebuurten weer.

Figuur 12 - De logische warmtebuurten van Aalsmeer



Wat is de warmtevraag van de gebouwde omgeving in Aalsmeer en hoe wordt deze momenteel ingevuld?

De gebouwde omgeving in Aalsmeer gebruikt jaarlijks 1.264 TJ aan warmte. Twee derde deel van de warmte wordt gebruikt door woningen, een derde deel door utiliteitsgebouwen. De warmtevraag wordt momenteel vrijwel volledig ingevuld met aardgas.

Een aantal gebouwen (kindcentrum Triade, Sportcentrum de Waterlelie en exporteur van potplanten Fertiplant) in Aalsmeer zijn al aangesloten op een lokaal warmtenet dat wordt gevoed met restwarmte van een datacenter van NorthC Datacenters (zie Figuur 2).
Het project staat bekend als Energy Hub Aalsmeer.

Wat zijn de alternatieven voor aardgas?

De warmtetechnieken zijn onder te verdelen in drie categorieën: all electric-technieken, collectieve technieken en technieken die gebruik maken van hernieuwbaar gas[15]. Een warmtenet is een collectieve warmtetechniek. Belangrijk hierbij is dat er voldoende warmtebronnen zijn om het warmtenet mee te voeden. We onderscheiden warmtebronnen op hoge temperatuur (> 70°C), middentemperatuur (55-70°C) en lage temperatuur (< 55°C).

[15] De hernieuwbare gassen groengas en waterstof zullen zeker tot 2030 geen significante rol kunnen spelen in de verduurzaming van de gebouwde omgeving. Ook de toekomstige beschikbaarheid en prijs van deze gassen is zeer onzeker, waardoor waterstof en groengas ook na 2030 voor de gebouwde omgeving naar verwachting alleen een logische optie zijn als er geen andere reële warmtealternatieven voorhanden zijn (MinBZK, 2021).

Binnen de gemeentegrenzen zijn geen HT-warmtebronnen, maar enkel LT-warmtebronnen aanwezig, namelijk aquathermie (bijvoorbeeld warmte uit oppervlaktewater en gemalen) en restwarmte van een datacenter. In de regio rondom Aalsmeer lijkt de bio-wkk van afvalverwerkingsbedrijf Meerlanden de meest kansrijke HT-warmtebron. Het onderzoek naar het technisch potentieel van geothermie in de regio is nog in ontwikkeling. Verschillende opsporingsvergunningen zijn aangevraagd door marktpartijen. Daarnaast zijn er verkennende studies uitgevoerd naar een mogelijk regionaal warmtenet (o.a. vanuit Schiphol), met name gericht op het verduurzamen van de glastuinbouw. Dit biedt mogelijk ook kansen voor de gebouwde omgeving in Aalsmeer.

Welke aardgasvrije warmtetechnieken hebben de laagste nationale kosten?

Nationale kosten zijn de totale kosten van alle maatregelen die nodig zijn om in een warmtebuurt over te stappen op een aardgasvrije warmtetechniek, ongeacht wie die kosten betaalt. Besparingen op de energierekening worden hierin ook meegenomen. Aangezien studies naar nationale kosten niet kijken naar wie de kosten betaalt, wordt er in deze studies geen rekening gehouden met belastingen, heffingen en subsidies, en ook niet hoe kosten van een partij, bijvoorbeeld een eigenaar van een warmtenet, worden doorbelast aan de consument.

In veel warmtebuurten heeft een warmtetechniek op duurzaam gas de laagste nationale kosten. Voor deze variant zijn namelijk geen verregaande isolatiemaatregelen noodzakelijk. De beschikbaarheid van gas in de toekomst is echter beperkt en de prijs onzeker. Naast groengas zijn voornamelijk de elektrische warmtepomp of het HT-/MT-warmtenet de technieken met de laagste nationale kosten. LT-warmtenetten hebben nooit de laagste nationale kosten.

Welke aardgasvrije warmtetechnieken hebben de laagste eindgebruikers-kosten?

De eindgebruikerskosten zijn alle kosten die een eindgebruiker (bewoner van een woning) betaalt voor de omschakeling naar aardgasvrij verwarmen. Eindgebruikerskosten bestaan uit investeringskosten (bijvoorbeeld voor installatie en isolatie) en doorlopende kosten (kosten voor onderhoud en de energierekening). In de eindgebruikerskosten zijn alle subsidies en belastingen verwerkt.

Uit onze analyse blijkt dat de gasketel op aardgas in alle warmtebuurten voor de eind-gebruikers nog de goedkoopste optie is. In de toekomst zal aardgas echter steeds minder beschikbaar zijn en zal de prijs stijgen. In vier warmtebuurten (Kudelstaart centrum, Centrum nieuw, Oosteinde-Oost[16] en Kudelstaart nieuw) is een elektrische warmtepomp de goedkoopste gasvrije optie. Deze warmtebuurten bevatten allemaal relatief nieuwe woningen (gebouwd na 1992) met een hoge isolatiegraad.

Voor de andere warmtebuurten is een warmtenet de goedkoopste gasvrije optie. In alle gevallen zorgt het HT-warmtenet voor de laagste jaarlijkse kosten. Echter, in de gemeente Aalsmeer zijn geen HT-warmtebronnen beschikbaar. Een MT-warmtenet is dus een logischer optie. Voor een MT-warmtenet is vaak isolatie vereist. In de warmtebuurten met een

[16] In Centrum nieuw en Oosteind-Oost is het verschil in eindgebruikerskosten met een MT-warmtenet echter niet groot.

redelijk goede isolatiegraad, zoals Stommeer label B en C, is het verschil in kosten tussen en HT-warmtenet en een MT-warmtenet minimaal.

Voor alle buurten is het LT-warmtenet de optie met de hoogste eindgebruikerskosten. In een aantal warmtebuurten is een elektrische warmtepomp erg duur vanwege de benodigde isolatie.

Wat is, op basis van de kostenberekeningen en gebouwkenmerken, de voorkeurswarmtetechniek voor de verschillende warmtebuurten in Aalsmeer?

Tabel 14 geeft voor de verschillende warmtebuurten ons eerste advies over een voorkeurswarmtetechniek weer. Dit advies is tot stand gekomen op basis van de kostenberekeningen (zowel nationale als eindgebruikerskosten), beschikbare warmtebronnen en de bebouwingskenmerken van de buurt. Dit is een voorlopig advies op basis van technisch-economische criteria. Andere overwegingen kunnen ook een rol spelen bij het tot stand komen van een voorkeurswarmtetechniek. De uiteindelijke techniekkeuze per buurt ligt dan ook nog niet vast.

We benadrukken overigens dat niet alle gebouwen in een buurt geschikt zullen zijn voor dezelfde warmtetechniek. Ook met de nieuwe buurtindeling in warmtebuurten kan het voorkomen dat een gebouw sterk afwijkt van de bebouwing in de rest van de buurt, waardoor een andere warmtetechniek misschien meer voor hand ligt.

Tabel 14 - Voorkeurswarmtetechniek voor de Aalsmeerse warmtebuurten op basis van kostenberekeningen en gebouwkenmerken

Warmtebuurt	Voorkeurstechniek
Bedrijventerrein	Er staan veelal industriële panden in de buurt. Als de industriële partijen komen tot een collectieve oplossing, onderzoek dan in het wijkuitvoeringsplan of de woningen en utiliteiten daarop kunnen aansluiten.
Centrum nieuw	Als het oude centrum overschakelt op een warmtenet, dan kan deze warmtebuurt meegaan. Als het oude centrum geen warmtenet krijgt, dan ligt een elektrische warmtepomp het meest voor de hand.
Centrum oud	Op basis van de eindgebruikerskosten is de voorkeurstechniek een warmtenet. Met de huidige bronnen zou dit een MT-warmtenet gevoed met warmte uit de Meerlanden of opgewaardeerde LT-warmte kunnen zijn.
Hornmeer	Een HT- of MT-warmtenet lijkt voor de hand te liggen. Mogelijk kan aquathermie benut worden uit de Westeinderplassen en naar MT-niveau worden gebracht of kan het bestaande warmtenet op datacenterwarmte worden uitgebreid.
Kudelstaart centrum	In deze buurt is verwarmen met een elektrische warmtepomp een goede optie. Doordat in Kudelstaart centrum ook veel utiliteitsgebouwen zijn (met een koudevraag in de zomer), zou een kleinschalig wko-net ook een geschikte optie zijn voor deze buurt.
Kudelstaart label C en corporatiebezit	Een MT-warmtenet is mogelijk een geschikte optie is voor deze buurt. De Westeinderplassen zijn een grote potentiële bron voor aquathermie.
Kudelstaart nieuw	Woonwijk is grotendeel geschikt voor verwarming op LT-niveau, zoals individuele warmtepompen of kleinschalige wko-installaties. Als er in Kudelstaart een warmtenet komt, kunnen delen van de buurt daarop aansluiten.
Lintbebouwing Aalsmeer	Een individuele warmtetechniek ligt hier voor de hand. De panden die geschikt zijn voor verwarmen op lage temperatuur (isolatieniveau van tenminste 50 kWh/m^2) kunnen overstappen op een elektrische warmtepomp, voor andere gebouwen is een hybride warmtepomp een mogelijke (tussen)oplossing.

Warmtebuurt	Voorkeurstechniek
Lintbebouwing bedrijventerrein	Eerste stap om in gesprek te gaan met de bedrijven en kasseneigenaren over verduurzaming en de mogelijkheden voor een warmtenet. Een deel van de panden kan hier mogelijk op aansluiten. Wanneer duidelijk is wat de warmte-oplossing voor de kassen wordt, kan de keuze worden gemaakt daarbij aan te sluiten of over te schakelen naar een hybride warmtepomp en op langere termijn waarschijnlijk naar een elektrische warmtepomp
Lintbebouwing Kudelstaart	Een individuele warmtetechniek ligt hier voor de hand. De panden die geschikt zijn voor verwarmen op lage temperatuur (isolatieniveau van tenminste 50 kWh/m^2) kunnen overstappen op een elektrische warmtepomp, voor andere gebouwen is een hybride warmtepomp een mogelijke (tussen)oplossing.
Oosteinde Oost	Verwarming met elektrische warmtepompen of kleinschalige wko-installaties heeft de voorkeur.
Oosteinde West	Voor deze buurt zijn zowel een warmtenet (MT of HT) of een elektrische warmtepomp een optie. Er zijn dus nog verschillende keuzemogelijkheden.
Stommeer label B en C	Een eventueel MT-net zou kunnen worden gevoed met een LT-warmtebron dat wordt opgewaardeerd naar MT-niveau, maar de eindgebruikerskosten van een MT-warmtenet zijn nog niet rendabel. De buurt grenst aan Stommeer label E, F en G en aan Hornmeer. Als in een van deze warmtebuurt een warmtenet wordt ontwikkeld kan dit worden uitgebreid naar Stommeer label B en C. Al met al komt er in deze buurt niet één duidelijke voorkeurstechniek naar voren en zijn er nog verschillende keuzemogelijkheden.
Stommeer label E, F en G	In deze buurt komt geen duidelijke warmteoplossing naar voren. Een warmtenet is, als we kijken naar de kosten, een optie. Er is nog geen MT of HT-warmtebron aanwezig.

In hoeveel buurten moet Aalsmeer tot 2030 aan de slag met de warmtetransitie om de duurzaamheidsdoelstellingen te behalen?

Aalsmeer wil fossielonafhankelijk zijn in 2040. Dit betekent dat tot 2040 26.000 woningequivalenten van het aardgas moeten worden gehaald. Dit zijn gemiddeld 1.380 woningequivalenten per jaar.

Als de gemeente Aalsmeer wil aansluiten bij het tempo dat wordt aangehouden in het Klimaatakkoord, zou tot 2030 ongeveer een vijfde van de gebouwenvoorraad verduurzaamd moeten worden. Dit komt overeen met ca. 5.250 woningequivalenten in negen jaar en komt neer op 2-3 warmtebuurten (afhankelijk van de grootte van de gekozen buurten).

De buurten die voorlopig nog niet aardgasvrij worden, kunnen al wel aan de slag met verduurzamen. De pandeigenaren kunnen hun bezit gaan isoleren. Als richtlijn voor het gewenste isolatieniveau hiervoor heeft het Rijk een voorstel voor een Standaard en bijbehorende streefwaarden ontwikkeld.

Daarnaast kunnen pandeneigenaren waarvan hun cv-ketel aan vervanging toe is, deze vervangen voor een hybride of elektrische warmtepomp. Of dit een nuttige stap is, hangt af van de uiteindelijke warmtetechniek in de buurt en de termijn waarop deze gerealiseerd zal worden. Voor buurten die een individuele oplossing krijgen en buurten die over meer dan vijftien jaar aardgasvrij worden en nog tenminste vijftien jaar een gasnetwerk hebben, kan een hybride warmtepomp een mooie tussenoplossing zijn. Goed geïsoleerde woningen in buurten die een individuele oplossing krijgen, kunnen ook direct op een elektrische warmtepomp overstappen.

Literatuur

BLOC, 2019. Warmtenet Schiphol Zuid. Rotterdam, BLOC.

CE Delft, 2018. Warmteanalyse Aalsmeer - De mogelijkheden voor een klimaatneutrale warmtevoorziening. Delft, CE Delft.

ECN, PBL, CBS & RVO, 2017. Nationale Energieverkenning (NEV) 2017. Petten, ECN.

Greenport Aalsmeer, 2021. Energie-inventarisatie Greenport Aalsmeer. Aalsmeer, Greenport Aalsmeer.

Merosch, 2020. Isolatiepakketten ten behoeve van het CEGOIA model. Bodegraven, Merosh.

Milieu Centraal. lopend. *Hybride warmtepomp* [Online]. Available: https://www.milieucentraal.nl/energie-besparen/duurzaam-verwarmen-en-koelen/hybride-warmtepomp/ [Accessed 28 januari 2021].

Milieucentraal. 2020. *Hybride warmtepomp* [Online]. Available: https://www.milieucentraal.nl/energie-besparen/duurzaam-verwarmen-en-koelen/hybride-warmtepomp/ [Accessed 2021].

MinBZK, 2019. Kamerbrief d.d. 18 maart 2021 : Standaard voor woningisolatie. Den Haag, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK).

MinBZK, 2021. Stand van zaken Klimaatakkoord Gebouwde omgeving 12 januari 2021. Den Haag, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK).

Ministerie van EZK, 2020. Kamerbrief over kabinetsvisie Waterstof. Den Haag, Rijksoverheid.

MRA Warmte & Koude programma. lopend. *Potentiële warmtebronnen in beeld* [Online]. Available: https://warmteiscool.nl/roadmap/ [Accessed 18 maart 2021].

Netbeheer Nederland. 2019. *Basisinformatie over energie-infrastructuur : Opgesteld voor de Regionale Energie Strategieën* [Online]. Available: https://www.netbeheernederland.nl/_upload/Files/Basisdocument_over_energie-infrastructuur_143.pdf [Accessed].

Noord-Hollandse Energie Regio, 2019. Foto energie & ruimte deelregio Amstelland. Noord-Hollandse Energie Regio.

NPRS, 2020. Factsheet Warmte: Achtergrondinformatie per warmtebron. Nationaal Programma Regionale Energie Strategie (NPRS).

PBL, 2020a. Startanalyse aardgasvrije buurten, versie 2020.

PBL, 2020b. Startanalyse aardgasvrije buurten: Gemeenterapport met toelichting bij tabellen met resultaten van de Startanalyse. Den Haag, Planbureau voor de Leefomgeving.

Provincie Noord-Holland. *Warmtedataregister* [Online]. Available: https://maps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=24f82673b82f45aeb54a7f4af98732c5 [Accessed 18 maart 2020].

RES-regio Noord-Holland Zuid, 2021. RES 1.0 Noord-Holland Zuid (concept, 11 maart 2021). RES-regio Noord-Holland Zuid.

Rijksoverheid, 2019. Klimaatakkoord. Den Haag, Rijksoverheid.

Rijkswaterstaat. lopend. *Klimaatmonitor* [Online]. Available: https://klimaatmonitor.databank.nl/dashboard/dashboard/energiegebruik/ [Accessed 16 december 2020].

RVO, 2018. Ontwikkeling van koudevraag van woningen. Utrecht, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).

Stedin. 2020. *Openingsbod warmtetransitie 2020* [Online]. Available: https://www.stedin.net/zakelijk/branches/overheden/het-openingsbod [Accessed 2021].

Stedin. lopend. *Methode Openingsbod Warmtetransitie* [Online]. Available: https://www.stedin.net/zakelijk/branches/overheden/het-openingsbod/methode [Accessed 5 januari 2021].

Waternet, 2018. WRK-leiding Waternet: Levering van thermische energie. Amsterdam, Waternet.

A Uitkomsten Warmteanalyse Aalsmeer, Startanalyse en Openingsbod

A.1 Warmteanalyse Aalsmeer

In de Warmteanalyse Aalsmeer (CE Delft, 2018) zijn de mogelijkheden onderzocht voor een klimaatneutrale warmtevoorziening in de gemeente Aalsmeer. Deze studie laat zien wat de welke warmtevoorziening de laagste totale kosten (de zogenaamde nationale kosten). Dit is de som van de kosten in de woning (installatie en isolatie), de kosten voor distributie (aanleg en onderhoud van warmtenetten, gasnetten en elektriciteitsnet) en de productie van energie. Dit zijn dus niet de kosten voor gebouweigenaren (eindgebruikerskosten).
In deze analyse is ervoor gekozen om geen technieken aan de voorkant uit te sluiten, maar om warmteopties een voor een 'uit te schakelen'. Op deze manier wordt zichtbaar hoe de resultaten veranderen voor Aalsmeer als bepaalde technieken niet meer beschikbaar zijn.
De Warmteanalyse maakt gebruik van een afpelscenario, waarin eerst alle opties onbeperkt beschikbaar zijn en daarna per stap een warmteoptie afvalt. Waterstof is niet meegenomen als warmteoptie. Dit heeft de volgende vier scenario's opgeleverd:

- **Alles beschikbaar.** In dit scenario zijn alle warmtetechnieken beschikbaar.
- **Groengas niet beschikbaar.** In dit scenario zijn technieken die gebruik maken van (groen)gas niet meegenomen, omdat de beschikbaarheid van groengas onzeker is.
- **Biomassa niet beschikbaar.** In dit scenario zijn naast de technieken die gebruik maken van (groen)gas ook de cv-ketel op vaste biomassa pellets niet meegenomen.
- **Enkel lokale restwarmte.** In dit scenario is er enkel lokale restwarmte aanwezig, wat betekent dat er enkel LT-restwarmte en all electric-opties worden meegenomen.

Voor elk van de vier scenario's zijn met behulp van het CEGOIA-model de nationale kosten berekend van alle warmteopties die mogelijk zijn binnen een scenario. De warmteoptie met de laagste kosten is per scenario weergegeven in Tabel 15. Daarnaast is er ook gekeken wat de laagste kosten zijn voor de glastuinbouw. De glastuinbouw is echter geen onderdeel van de Warmtevisie, omdat de glastuinbouw niet onder de gebouwde omgeving valt. Wel kan het zo zijn dat een oplossing voor de glastuinbouw mogelijk ook kansrijk is voor de gebouwde omgeving en kan het meekoppelen van de gebouwde omgeving de haalbaarheid van een warmtenet voor de glastuinbouw mogelijk verhogen.

Tabel 15 - Uitkomsten Warmteanalyse Aalsmeer (CE Delft, 2018)

Buurtnaam	Alles beschikbaar	Geen groengas	Geen biomassa	Enkel lokale restwarmte
Centrum	Elektrische WP[17]	Elektrische WP	Elektrische WP	Elektrische WP
Stommeer	Hybride WP	Elektrische WP	Elektrische WP	Elektrische WP
Hornmeer	Hybride WP	Restwarmte	Restwarmte	LT-warmte met booster
Uiterweg	Hybride WP	Restwarmte	Restwarmte	Elektrische WP

[17] WP staat voor warmtepomp.

Buurtnaam	Alles beschikbaar	Geen groengas	Geen biomassa	Enkel lokale restwarmte
Kudelstaart	Hybride WP	Elektrische WP	Elektrische WP	Elektrische WP
Bovenlanden	Hybride WP	Restwarmte	Restwarmte	LT-warmte met booster
Greenpark	Hybride WP	Restwarmte	Restwarmte	Geothermie
Oosteinde	Elektrische WP	Elektrische WP	Elektrische WP	Elektrische WP
Schinkelpolder	Hybride WP	Cv-ketel (vaste biomassa)	Elektrische WP	Elektrische WP

A.2 Startanalyse 2020

De Startanalyse van het PBL is een technisch-economische doorrekening die inzicht geeft in de nationale kosten van verschillende aardgasvrije warmteopties. Tabel 16 laat op buurtniveau zien welke aardgasvrije warmtetechniek volgens de Startanalyse de laagste totale nationale kosten heeft. Figuur 13 geeft de uitkomsten weer op een kaart.

Een aantal buurten komen uit op een MT-warmtenet gevoed door een LT-bron. Hierbij benadrukken we dat deze buurten niet volledig overstappen op dit warmtenet. Tabel 16 geeft aan voor welke percentage van de buurt het warmtenet de meest gunstige optie is, en welk percentage overstap op een individuele elektrische warmtepomp.

Tabel 16 - Uitkomsten Startanalyse

Buurtnaam	Strategie met de laagste nationale kosten [18]
Centrum	42% warmtenet met LT-bron-TEO+wko, aanlevering 70˚C 58% individuele elektrische warmtepomp
Stommeer	100% individuele elektrische warmtepomp-luchtwarmtepomp
Hornmeer	100% individuele elektrische warmtepomp-luchtwarmtepomp
Uiterweg	100% groengas met hybride warmtepomp
Kudelstaart	100% individuele elektrische warmtepomp, 0% warmtenet met LT-bron-LT-warmtebron, aanlevering 70˚C
Bovenlanden	100% individuele elektrische warmtepomp-luchtwarmtepomp
Greenpark	99% individuele elektrische warmtepomp, 1% Warmtenet met LT-bron-TEO+wko, aanlevering 70˚C
Oosteinde	100% individuele elektrische warmtepomp-luchtwarmtepomp
Schinkelpolder	92% individuele elektrische warmtepomp, 8% Warmtenet met LT-bron-TEO+wko, aanlevering 70˚C

[18] Als de strategie met de laagste nationale kosten een warmtenet met een LT-bron is, dan kijkt de Startanalyse voor welk deel van de buurt (% woningequivalenten) zo'n warmtenet met LT-bron de laagste meerkosten heeft, en voor welk deel van de buurt dat geldt voor individuele elektrische warmtepompen. Als deze situatie zich voordoet, wordt in de tabel de verdeling van deze twee oplossingen weergegeven.

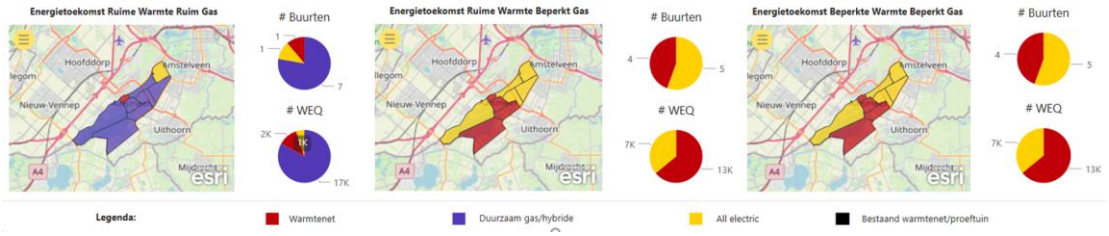
A.3 Openingsbod Warmtetransitie 2020

Het Openingsbod Warmtetransitie is een hulpmiddel van Stedin (2020) om besluitvorming over de warmtetransitie te versnellen. Het vergelijkt uitkomsten van verschillende modellen voor verschillende scenario's en komt hiermee tot een warmtetechniek per buurt. Het Openingsbod geeft hierbij aan hoe zeker de uitkomst is. Wanneer een buurt in verschillende modellen en scenario's op dezelfde warmtetechniek met de laagste nationale kosten uitkomt, is de uitkomst zeker. In sommige buurten is de warmtetechniek redelijk zeker, dit zijn de zogenoemde 'indicatieve' buurten. In Aalsmeer bevinden zich geen zeker en/of indicatieve buurten. Dit betekent dat het Openingsbod nog niet met zekerheid een uitspraak doet over de warmtetechnieken in Aalsmeer.

We hebben gekeken naar de uitkomsten van 2020 (begin 2021 komt een nieuwe editie van het Openingsbod Warmtetransitie uit). Figuur 13 laat zien welke warmteoptie in de buurten van Aalsmeer de voorkeur heeft in verschillende scenario's, oftewel 'energietoekomsten' (Stedin, lopend):

- *Energietoekomst Ruime Warmte & Ruim Gas*: in de toekomst is duurzaam gas (groengas of waterstof) ruim beschikbaar voor gebouwen en woningen. Voor warmtenetten zijn aardwarmte en restwarmte ruim beschikbaar.
- *Energietoekomst Ruime Warmte & Beperkt Gas*: in deze toekomst is duurzaam gas beperkt beschikbaar voor gebouwen en woningen. Voor warmtenetten zijn aardwarmte en restwarmte ruim beschikbaar.
- *Energietoekomst Beperkte Warmte & Beperkt Gas*: in deze toekomst is duurzaam gas beperkt beschikbaar voor gebouwen en woningen. Voor warmtenetten zijn aardwarmte en restwarmte beperkt beschikbaar.

Figuur 13 - Uitkomsten Openingsbod Warmtetransitie voor Aalsmeer



Figuur 13 laat zien dat beschikbaarheid van duurzaam gas een belangrijk thema is in de gemeente Aalsmeer bij het opstellen van de Warmtevisie. De beschikbaarheid van duurzaam gas is in belangrijke mate bepalend voor het aantal buurten met een voorkeur voor duurzaam gas. Paragraaf 4.1.3 laat echter zien dat hernieuwbare gassen voorlopig (in ieder geval tot 2030) geen reële optie zijn voor de verduurzaming van de gebouwde omgeving.

Als in de toekomst maar beperkt duurzaam gas beschikbaar is, zullen steeds meer buurten moeten overstappen op gasvrije opties, zoals warmtenetten of all electric. De energietoekomsten Ruime Warmte & Beperkt Gas en Beperkte Warmte & Beperkt Gas laten hetzelfde beeld zien. Een beperkte beschikbaarheid van warmte heeft dus minder invloed dan een beperkte beschikbaarheid van gas.

B Impact van energie-infrastructuren op de openbare en ondergrondse ruimte

B.1 Impact van het verzwaren van het elektriciteitsnet

In de buurten die overstappen op verwarmen met elektrische warmtepompen, groeit de elektriciteitsvraag. De elektrische warmtepomp wordt niet alleen gebruikt als individuele warmtetechniek, maar ook in combinatie met een ZLT-warmtenet. Ook zonnepanelen en elektrische laadpalen vragen extra capaciteit op het elektriciteitsnet. Zonnepanelen en elektrische laadpalen vallen buiten de warmtetransitie, maar de opgaven zijn met elkaar verweven. De hogere capaciteitsvraag vraagt aanpassingen aan de infrastructuur.

Laagspanningsnet

Elektrisch verwarmen zorgt voor een groei in de capaciteitsvraag van het elektriciteitsnet op laagspanning (LS) niveau. In de meeste buurten moet het laagspanningsnet daardoor verzwaard worden. Daarvoor moet de straat opengebroken worden. Er kan gekozen worden om de bestaande kabels de vervangen door zwaardere of om extra kabels te leggen.
De zwaardere kabels hebben dezelfde reserveringsruimte in de ondergrond, extra kabels vragen om extra ruimte.

Middenspanningsruimtes

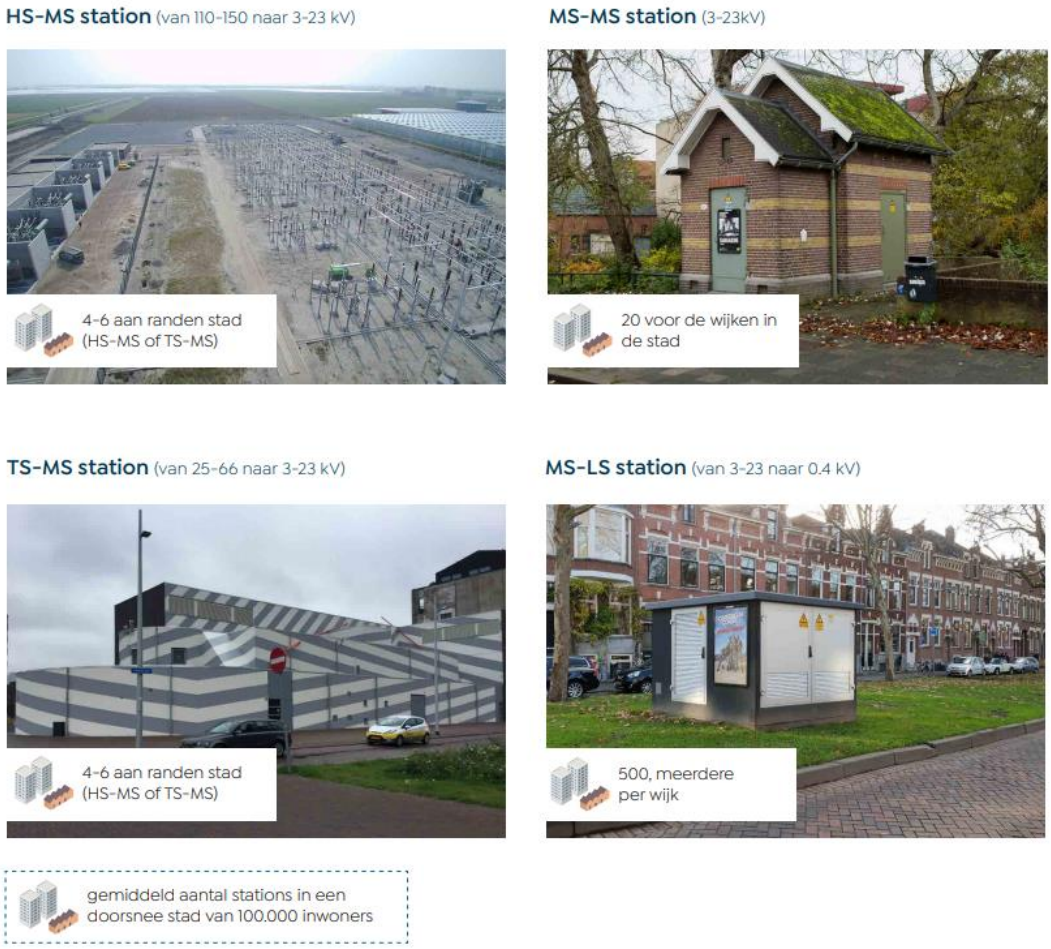
De hogere capaciteitsvraag op laagspanningsniveau zorgt ook voor een hogere capaciteits-vraag op middenspanning (MS) niveau. Middenspanningsruimtes zetten elektriciteit van een hoog voltage om naar een lager voltage voor gebruik in gebouwen (en andersom, van laag naar hoog, bij opwekken van elektriciteit). Verzwaring van het elektriciteitsnet betekent meestal dat er middenspanningsruimtes moeten worden bijgeplaatst of uitgebreid.

Onderstations in gemeente en regio

Mogelijk heeft de groeiende elektriciteitsvraag ook op hoger schaalniveau gevolgen, waardoor er ook een groter onderstation nodig is of bijgeplaatst moet worden. Een onderstation zet hoogspanning om naar middenspanning. Onderstations hebben een grote omvang (van twee tot zes voetbalvelden).

Figuur 14 geeft verschillende typen elektriciteitsstations weer, en Tabel 17 het ruimte-beslag van deze verschillende stations.

Figuur 14 - Typen elektriciteitsstations: onderstations (l) en middenspanningsruimtes (r). In de blokken wordt een indicatie gegeven van het benodigde aantal voor een stad van 100.000 inwoners



Bron: Netbeheer Nederland (2019).

Tabel 17 - Ruimtebeslag en van de verschillende elektriciteitsstations.

Type elektriciteitsstation	Ruimtebeslag (m^2)
HS/MS station	15.000-40.000
TS/MS station	2.000-10.000
MS station	200-4.000
MS/LS station	10-35

Bron: Netbeheer Nederland (2019).

Meer informatie?
Netbeheer Nederland heeft veel informatie over de energie-infrastructuur, de kosten en de ruimtelijke impact gebundeld in een handig document. Dit document kunt u hier terugvinden.

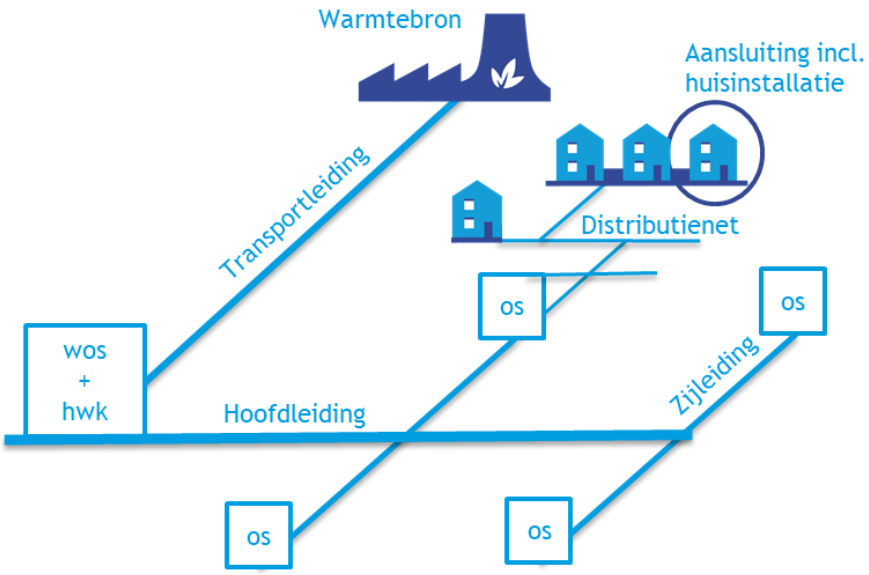
B.2 Impact van de aanleg van warmtenetten

Voor het aanleggen van warmtenetten is ruimte nodig in de ondergrond. Dit kan met name een uitdaging zijn in dichtbebouwde historische centra. Voor het aanleggen van de leidingen moet de straat opengebroken worden.

Onderdelen van een warmtenet

Figuur 15 laat zien hoe een HT-warmtenet er schematisch uitziet.

Figuur 15 - Opzet van een HT-warmtenet



Figuur 15 toont de volgende onderdelen:

- **Warmtebron**
  De warmtebron geeft warmte af aan het water in de transportleiding.
- **Transportleiding**
  De transportleiding transporteert warm water naar het wijk-onderstation.
- **Wijk-onderstation (wos)**
  Het wijk-onderstation geeft warmte af aan de hoofdleiding.
- **Hulpwarmteketel (hwk)**
  De hulpwarmteketel (hwk) zorgt ervoor dat er extra warmte wordt geproduceerd bij een piekvraag. Dit gebeurt meestal met gasketels. De hwk geeft ook warmte af aan de hoofdleiding.
- **Zijleiding**
  De hoofdleiding wordt vertakt in zijleidingen die uitkomen op een onderstation.
- **Onderstation (os)**
  Het onderstation verdeelt per woningblok of straat de warmtenet naar het distributienet. Bij grote appartementencomplexen kan dit onderstation ook onderin het complex zitten. In dat geval is er geen sprake van een distributienet.

- **Distributienet**
  Vanuit het distributienet wordt de warmte geleverd tot aan de aansluiting in de woning.
- **Aansluiting**
  Per woning of gebouw wordt met behulp van een afleverset de warmte uit het distributienet gehaald. Het afgekoelde water gaat via de retourleiding weer terug naar het onderstation waar het water opnieuw wordt verwarmd.

De bronnen die een MT-warmtenet van warmte voorzien, zijn meestal aangesloten ter hoogte van het wos. Een MT-warmtenet is dan ook kleinschaliger dan een HT-warmtenet. Een MT-warmtenet kan worden gevoed met LT-warmtebronnen in combinatie met een collectieve warmtepomp. De warmtepomp zorgt er dan voor dat de temperatuur van het water dat bij de gebouwen aankomt hoger is dan bij een LT-warmtenet.

De warmtebronnen die een LT-warmtenet voeden zijn aangesloten ter hoogte van het wos of zelfs het os. Gebouwen die zijn aangesloten op een LT-warmtenet moeten goed geïsoleerd zijn of moeten met behulp van een warmtepomp de temperatuur van het water voor de ruimteverwarming zelf verder verhogen.

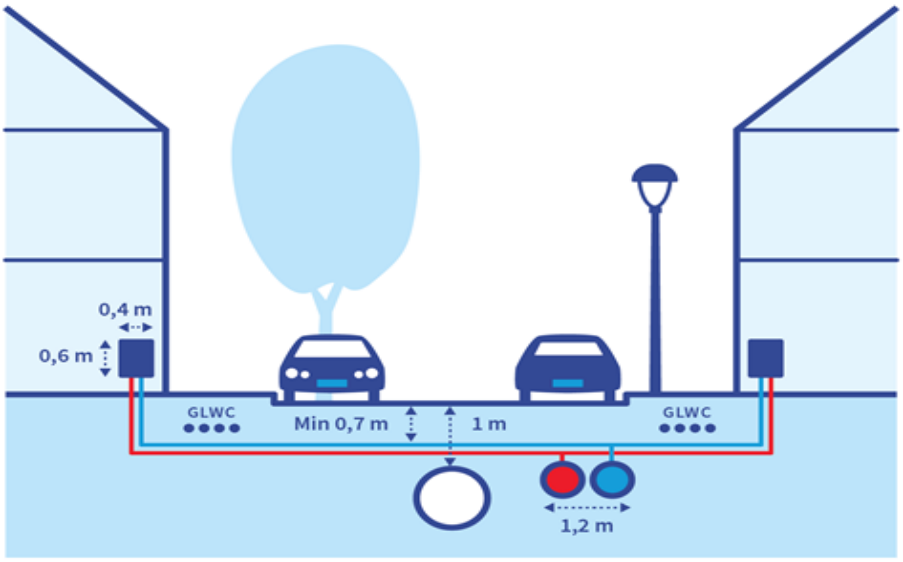
Impact van een warmtenet op de ondergrondse ruimte

Leidingen
Wanneer een warmtenet wordt aangelegd heeft dit een impact op de ondergrond.
Er moeten nieuwe leidingen worden getrokken door de straten. In een straat wordt een aan- en een afvoerleiding geplaatst. Om te voorkomen dat warmte vanuit deze leidingen het water en elektranet nadelig beïnvloedt, is extra ruimte rondom de leidingen nodig.
De gemiddelde totale breedte (de ruimte die nodig is voor de aanvoer- en retourbuis samen, inclusief de tussenruimte) zijn als volgt:

- transportleiding ca. 2,5–3,5 m;
- hoofdleiding ca. 1,7–2,2 m;
- zijleiding ca. 1,3–1,7 m;
- distributieleiding ca. 1,0–1,3 m.

Figuur 16 geeft de ruimtelijke impact van een warmtenet in een straat weer.

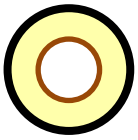
Figuur 16 - Schematische weergave van de ruimtelijke impact van een warmtenet



GLWC: gas, licht, water, communicatie.

De benodigde diameter van de leidingen van een warmtenet hangt samen met het benodigde vermogen en de temperatuur van het water. Hoe meer vermogen, hoe groter de diameter van de leidingen. Daarnaast geldt dat de leidingen van een LT-net een grotere diameter hebben omdat het vermogen van het water in de buiten lager is dan bij een HT-net. Daarentegen is er minder isolatie rondom de buizen nodig, omdat de warmteverliezen kleiner zijn door het geringere temperatuurverschil met de grond eromheen. De totale dikte van de buizen van een HT- en LT-warmtenet verschillen daarom niet zo veel.

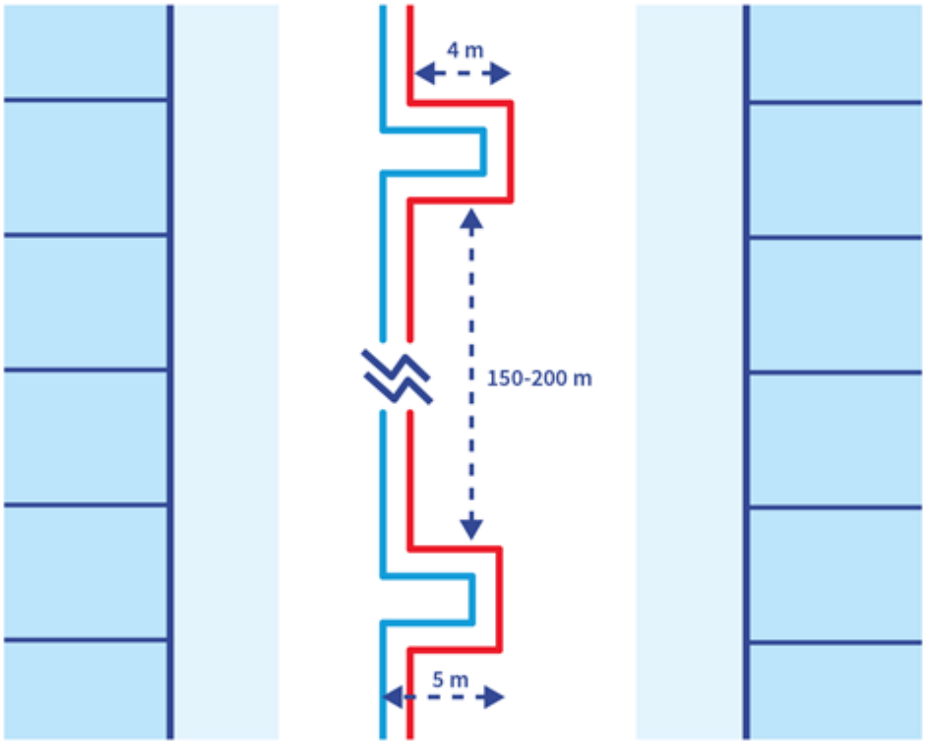
Een leiding van een warmtenet bestaat uit:
- stalen mediumvoerende leiding;
- isolatiemateriaal (PUR);
- PE-mantelbuis.



Expansielussen

Bij een distributienet zijn om de 150 m à 200 m expansielussen nodig om uitzetting van de leidingen op te vangen (zie Figuur 17). Deze ‘loops’ zijn circa 5 m breed (in hoofdnet oplopend tot 8 m). Deze kunnen bijvoorbeeld worden geplaatst op kruispunten van wegen, maar moeten soms ook in de straat worden ingepast. Bij lagere temperatuurnetten zijn er minder van deze expansielussen nodig.

Figuur 17 - Expansielussen



Ruimtelijke impact van de warmtebron

Naast het distributienet heeft de warmtebron ook een ruimtelijke impact op de omgeving. Hoeveel ruimte nodig is, verschilt per type warmtebron. Over het algemeen is de ruimtelijke impact van een warmtebron beperkt. Voor het gebruik van de meeste vormen van restwarmte is in de buurt van de warmtebron een plek nodig voor een warmtewisselaar.

Geothermie vormt hierop een uitzondering. Voor het boren naar aardwarmte is een werkterrein nodig van circa 0,5 tot 1 hectare (ongeveer één voetbalveld) en een tijdelijke toren van circa 50 meter hoog. Een aardwarmteboring neemt enkele maanden in beslag. Na het verwijderen van de boorinstallatie moet er bij de productie- en injectieput een klein gebouw (van circa 100 m^2) worden geplaatst waarin de warmtewisselaars voor het warmtenet staan.

Overige aandachtspunten bij het aanleggen van een warmtenet

- Een leiding van het warmtenet is niet te combineren met een waterleiding in de nabijheid. Het warmtenet zou dan namelijk het drinkwater kunnen opwarmen tot boven de 25˚C, waardoor Legionella kan groeien. De warmteleidingen moeten goed geïsoleerd zijn en voldoende afstand hebben van de waterleidingen om dit te voorkomen.
- Een leiding van het warmtenet is doorgaans ook niet te combineren met elektrakabels. Als de tracés parallel aan elkaar liggen zullen elektrakabels opwarmen. Door de opwarming van de elektrakabels neemt de elektrische capaciteit af.
- Warmteverliezen in de leidingen zijn afhankelijk van:

    - lengte van het transport: hoe groter de afstand, hoe groter de verliezen;
    - temperatuur warmtenet: hoe hoger de temperatuur, hoe groter de verliezen;
    - isolatie leidingen: hoe meer isolatie, hoe lager de verliezen.
- Bomen kunnen het aanleggen van warmtenet bemoeilijken.

C CBS-buurtindeling van Aalsmeer

De gemeente Aalsmeer bestaat uit drie wijken en negen buurten. Tabel 18 geeft een overzicht van de wijken met bijbehorende buurten. Daarnaast geeft Figuur 18 een overzicht van de buurtindeling.

Tabel 18 - Lijst van wijken en buurten in Aalsmeer

Wijk	Buurt
Aalsmeer	Centrum
	Stommeer
	Hornmeer
	Uiterweg
Kudelstraat en Kalslagen	Kudelstaart
Oosteinde	Bovenlanden
	Greenpark
	Oosteinde
	Schinkelpolder

Figuur 18 - De buurten van Aalsmeer



D Uitkomsten Startanalyse 2020

In Tabel 19 staan de uitkomsten met de nationale meerkosten zoals berekend in de Startanalyse 2020. De definitie van de nationale kosten volgens het PBL is als volgt:

> "Nationale kosten zijn de totale financiële kosten in Nederland van alle maatregelen die nodig zijn om ergens (bijvoorbeeld in een buurt) een strategie uit te voeren, ongeacht wie die kosten betaalt, inclusief de baten van energiebesparing, maar exclusief belastingen, heffingen en subsidies."

Nationale kosten zijn de kosten over de gehele keten:

- Productie: kosten voor het in gebruik nemen van warmtebronnen.
- Distributie: kosten voor het eventueel aanleggen van een warmtenet, verzwaren van het elektriciteitsnet, aanpassen of verwijderen van het gasnet.
- Gebouwmaatregelen: kosten voor de warmte-installatie en isolatiemaatregelen.
- Consumptie: inkoop van energie (zoals elektriciteit en warmte).

De meerkosten geven aan hoeveel een warmteoptie extra kosten ten opzichte van het referentiealternatief (een hr-ketel op basis van aardgas) in 2030.

Tabel 19 - Uitkomsten nationale meerkosten strategie met Laagste Nationale Kosten (LN-strategie)

Buurtnaam	Strategie met de laagste nationale kosten [19]	Nationale meerkosten [€ per jaar]	Nationale meerkosten per weq [€ per woning per jaar]
Centrum	42% warmtenet met LT-bron-TEO+wko, aanlevering 70°C, 58% individuele elektrische warmtepomp	2.209.346	906
Stommeer	Individuele elektrische warmtepomp-lucht-warmtepomp	4.265.704	1.164
Hornmeer	Individuele elektrische warmtepomp-lucht-warmtepomp	3.014.702	1.182
Uiterweg	Groengas met hybride warmtepomp	365.019	792
Kudelstaart	100% individuele elektrische warmtepomp, 0% warmtenet met LT-bron-LT-warmtebron, aanlevering 70°C	4.409.824	1.023
Bovenlanden	Individuele elektrische warmtepomp-lucht-warmtepomp	1.093.217	1.395
Greenpark	99% individuele elektrische warmtepomp, 1% Warmtenet met LT-bron-TEO+wko, aanlevering 70°C	943.106	936
Oosteinde	Individuele elektrische warmtepomp-lucht-warmtepomp	3.732.032	906
Schinkelpolder	92% individuele elektrische warmtepomp, 8% Warmtenet met LT-bron-TEO+wko, aanlevering 70°C	615.852	536

[19] Als de strategie met de laagste nationale kosten een warmtenet met een LT-bron is, dan kijkt de Startanalyse voor welk deel van de buurt (% woningequivalenten) zo'n warmtenet met LT-bron de laagste meerkosten heeft, en voor welk deel van de buurt dat geldt voor individuele elektrische warmtepompen. Als deze situatie zich voordoet, wordt in de tabel de verdeling van deze twee oplossingen weergegeven.

E Parameters nationale kosten

In deze bijlage is een overzicht opgenomen van de inputwaarden van het CEGOIA-model.

Ontwikkeling energieprijzen en leercurve

De investeringsparameters in het model zijn voorzien van een leercurve die aangeeft hoe de kosten zich in de loop van de tijd ontwikkelen. Er zijn twee verschillende leercurves gehanteerd: een langzame curve voor technieken die al verder doorontwikkeld zijn en een snelle curve voor nieuwe technieken waarbij wordt verwacht dat er nog veel kostendaling zal optreden. Voor de ontwikkeling van de gasprijs en elektriciteitsprijs zijn aparte leercurven gedefinieerd. Alle leercurves zijn te zien in Tabel 20.

Voor de energieprijzen wordt aangesloten bij het scenario uit de KEV 2019 (PBL, 2019). Dit scenario loopt tot 2035. Voor 2050 wordt aangenomen dat er geen aardgas meer beschikbaar is in de gebouwde omgeving, maar enkel nog groengas. De aangenomen prijzen staan in Tabel 21.
Deze gas- of elektriciteitsprijs vermenigvuldigd met de leercurve factor geeft de prijs is dat jaar. Voor de elektriciteitsprijs in 2050 wordt aangesloten bij het scenario 'Hoog' uit de studie Welvaart en Leefomgeving. Van 2035 tot 2050 wordt een lineaire stijging van de energieprijzen aangehouden.

Tabel 20 - Leercurves op investeringen door innovaties en de ontwikkeling van de gas- en elektraprijs

	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	Bron
Geen	1	1	1	1	1	1	1	Geen
Langzaam	1	0,95	0,9	0,88	0,85	0,82	0,8	Interpretatie Vesta 3.5
Snel	1	0,91	0,81	0,79	0,76	0,73	0,71	Interpretatie Vesta 3.5
Gasprijs	1	1	1	1	1	1	1	Geen
Elektriciteitsprijs	1	1,23	1,33	1,33	1,33	1,33	1,33	KEV2019
Geothermie investering	1	0,93	0,86	0,8	0,73	0,67	0,6	Opschaling aardwarmte in warmtenetten: Een analyse van de meerwaarde van de play-based portfoliobenadering, IF Technology, CE Delft en Berenschot, 2018
COP-warmte-pomp	1	1,16	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27	TKI Urban Energy
COP-wisselaar met individuele warmtepomp	1	1,16	1,27	1,27	1,27	1,27	1,27	TKI Urban Energy
Aandeel groengas	0	0,17	0,33	0,5	0,67	0,83	1	Aanname CE
Aardgasprijs	1	1,21	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32	KEV2019
Groengasprijs	1	1	1	1	1	1	1	Geen

Tabel 21 - De aangenomen kosten van de energiedragers

Energiedrager	Kosten	Bron
Elektriciteit	11,9 €/GJ	KEV 2019
Lucht	0 €/GJ	N.v.t.
Water bodem	0 €/GJ	N.v.t.
Biomassa	13 €/GJ	http://www.houtpellets-online.eu/kostenbesparing-pellets-tov-gas/
Waterstof	25,39 €/GJ	Waterstof voor Vesta-MAIS (Katja Kruit en Reinier van der Veen), op basis van bovenwaarde
Hernieuwbaar gas	25,39 €/GJ	Aanname gelijk aan waterstof
Groengas	21,3 €/GJ	Aanname CE
Aardgas	5,4 €/GJ	Aanname CE
Water warmtenet HT	0 €/GJ	N.v.t.
Water warmtenet MT	0 €/GJ	N.v.t.
Water warmtenet LT	0 €/GJ	N.v.t.
Water warmtenet ZLT	0 €/GJ	N.v.t.
Water koudenet wko	0 €/GJ	N.v.t.
Water warmtenet wko	0 €/GJ	N.v.t.
Gas	21,3 €/GJ	N.v.t.

Gehanteerde rentevoeten en afschrijftermijnen

Alle investeringen worden in het model omgerekend naar jaarlijkse kosten. Dit gebeurt met een specifieke rentevoet en afschrijftermijn, afhankelijk van het type investering.
De gehanteerde rentevoeten zijn weergegeven in Tabel 22 en de gehanteerde afschrijftermijnen in Tabel 23.

Tabel 22 - Gehanteerde rentevoeten

Onderdeel	Rentevoet	Bron
Utiliteit	3%	Vesta 3.5
Woning	3%	Vesta 3.5
Corporatiewoning	3%	Aanname CE Delft
Infrastructuur gas	3%	Vesta 3.5
Infrastructuur waterstof	3%	Aanname CE Delft
Infrastructuur elektriciteit	3%	Vesta 3.5
Warmtenet	3%	Vesta 3.5

Tabel 23 - Gehanteerde afschrijftermijnen

Onderdeel	Afschrijftermijn	Bron
Gebouw aanpassingen	25 jaar	Aanname CE
Gebouw installaties	15 jaar	Aanname CE
Collectieve installaties	25 jaar	Aanname CE
Infrastructuur	40 jaar	Netbeheerders

Technieken

De parameters voor de individuele warmtetechnieken zijn weergegeven in Tabel 24, voor collectieve warmtetechnieken Tabel 25 en de parameters voor de afgiftesystemen zijn weergegeven in Tabel 26.

Tabel 24 - Inputwaarden individuele warmtetechnieken

Techniek	Investering	Onderhouds-kosten	Leercurve	Bron
Warmtepomp - buitenlucht	€ 8.500	0,5%	Geen	Warmtetechnieken.nl
Warmtepomp - bodem	€ 12.500	0,4%	Geen	Warmtetechnieken.nl
Hr-ketel	€ 1.850	4%	Geen	N.v.t.
Hybride warmtepomp - ventilatielucht	€ 5.200	2%	Geen	N.v.t.
Hybride warmtepomp - buitenlucht	€ 5.000	2%	Geen	N.v.t.
Cv-ketel [vaste biomassa]	€ 7.000	5%	Geen	N.v.t.
Warmtenet HT	€ 2.000	2,5%	Geen	N.v.t.
Warmtenet MT	€ 2.000	2,5%	Geen	N.v.t.
Warmtenet LT met ind. warmtepomp	€ 8.600	2,5%	Geen	N.v.t.
Warmtenet ZLT met ind. warmtepomp	€ 8.600	2,5%	Geen	N.v.t.
Warmtenet LT	€ 2.000	2,5%	Geen	N.v.t.
Wko-net	€ 2.000	2,5%	Geen	N.v.t.
Hr-ketel [waterstof]	€ 3.350	4%	Geen	N.v.t.
Hybride warmtepomp - ventilatielucht [waterstof]	€ 6.700	2%	Geen	N.v.t.
Hybride warmtepomp - buitenlucht [waterstof]	€ 6.500	2%	Geen	N.v.t.
Mechanische ventilatie	€ 1.500	2%	Geen	Aanname CE
Splitsysteem	€ 2.000	2,5%	Geen	N.v.t.
Elektrische boiler	€ 1.250	2,5%	Geen	N.v.t.
Zonneboiler	€ 2.900	2,5%	Geen	Vesta 3.5
Wtw-douchepijp	€ 487	0%	Geen	Aanname CE
Zonnepanelen	€ 250	1,5%	Geen	Stichting de Woonmensen (Apeldoorn)

Tabel 25 - Inputwaarden collectieve warmtetechnieken

Techniek	Productie-kosten	Investerings-kosten	Onderhouds-kosten	Rende-ment	Leercurve	Leiding verlies	Bron
AVI	€ 3,75	€ 162,50	5%	1	Geen	20%	Vesta 3.5
BMC	€ 6,38	€ 162,60	5%	1	Geen	20%	Vesta FO 4.0
Warmtebron HT	€ 0	€ 0	5%	1	Geen	20%	Geen
Warmtebron MT	€ 0	€ 0	5%	1	Geen	15%	Geen
Warmtebron LT	€ 0	€ 0	5%	1	Geen	15%	Geen
STEG	€ 4,94	€ 162,70	5%	1	Geen	20%	Vesta 3.5
Geothermie HT	€ 0	€ 1.818	3%	20	Geothermie investering	15%	Platform geothermie

Techniek	Productie-kosten	Investerings-kosten	Onderhouds-kosten	Rende-ment	Leercurve	Leiding verlies	Bron
Geothermie MT	€ 0	€ 1.818	3%	20	Geothermie investering	15%	Platform geothermie
Restwarmte industrie	€ 0	€ 250	5%	20	Geen	20%	Vesta 3.5
Wkk	€ 0	€ 1.300	2%	0,5	Geen	20%	Vesta 3.5
Wko	€ 0	€ 1.133	2%	3,5	Geen	15%	vesta 2.0
TEO	€ 0	€ 1.000	2%	20	Geen	7,5%	Kengetallen aquathermie, IF technology 2019. Een studie uitgevoerd voor RVO.
PVT	€ 0	€ 259,50	2%	20	Geen	7,5%	Geen
Zeewater-centrale	€ 0	€ 250	2%	20	Geen	7,5%	Vesta functioneel ontwerp warmtenetten (concept 6 juni 2018)
LT-Restwarmte	€ 0	€ 250	5%	20	Geen	15%	Vesta 3.5

Tabel 26 - Inputwaarden afgiftesystemen per bruto vloeropppervlak

Afgiftesysteem	Investeringskosten	Bron
LT-radiatoren	35 €/m^2	Merosch 2020
HT-radiatoren	17,6 €/m^2	EPA maatregelenlijst 2017, individuele aanpak

Tabel 27 - Gehanteerde rendementen voor de verschillende technieken en bijbehorend isolatieniveau

Techniek	Functie	Isolatieniveau	Rendement	Energie-drager	Bron
Warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Woning : LT 30 kWh/m^2	4	Elektriciteit	Warmtetechnieken.nl
Warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Woning : LT 50 kWh/m^2	4	Elektriciteit	Warmtetechnieken.nl
Warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Utiliteit: Maximale verbetering	4	Elektriciteit	Warmtetechnieken.nl
Warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Utiliteit: Minimale verbetering	4	Elektriciteit	Warmtetechnieken.nl
Warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverkoeling	Alle	5	Elektriciteit	EPG NEN7120
Warmtepomp-buitenlucht	Warmtapwater	Alle	2,3	Elektriciteit	Warmtetechnieken.nl
Warmtepomp-bodem	Ruimteverwarming	Woning : LT 30 kWh/m^2	5	Elektriciteit	Warmtetechnieken.nl
Warmtepomp-bodem	Ruimteverwarming	Woning : LT 50 kWh/m2	5	Elektriciteit	Warmtetechnieken.nl
Warmtepomp-bodem	Ruimteverwarming	Utiliteit: Maximale verbetering	5	Elektriciteit	Warmtetechnieken.nl
Warmtepomp-bodem	Ruimteverwarming	Utiliteit: Minimale verbetering	5	Elektriciteit	Warmtetechnieken.nl
Warmtepomp-bodem	Ruimteverkoeling	Alle	8	Elektriciteit	EPG
Warmtepomp-bodem	Warmtapwater	Alle	3,25	Elektriciteit	Warmtetechnieken.nl
Hr-ketel	Ruimteverwarming	Alle	1	Elektriciteit	N.v.t.
Hr-ketel	Ruimteverwarming	Alle	0,94	Gas	Warmtetechnieken.nl
Hr-ketel	Warmtapwater	Alle	1	Elektriciteit	N.v.t.
Hr-ketel	Warmtapwater	Alle	0,65	Gas	Warmtetechnieken.nl
Hybride warmtepomp-ventilatielucht	Ruimteverwarming	Woning : LT 30 kWh/m^2	5,7	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-ventilatielucht	Ruimteverwarming	Woning : LT 50 kWh/m^2	5,1	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-ventilatielucht	Ruimteverwarming	Utiliteit: Maximale verbetering	5,7	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-ventilatielucht	Ruimteverwarming	Utiliteit: Minimale verbetering	5,1	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-ventilatielucht	Ruimteverwarming	Woning : MT 70 kWh/m^2	5	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-ventilatielucht	Ruimteverwarming	Woning : Huidig	5	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-ventilatielucht	Ruimteverwarming	Woning : LT 30 kWh/m^2	0,94	Gas	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-ventilatielucht	Ruimteverwarming	Woning : LT 50 kWh/m^2	0,94	Gas	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-ventilatielucht	Ruimteverwarming	Utiliteit: Maximale verbetering	0,94	Gas	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-ventilatielucht	Ruimteverwarming	Utiliteit: Minimale verbetering	0,94	Gas	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015

Techniek	Functie	Isolatieniveau	Rendement	Energie-drager	Bron
Hybride warmtepomp-ventilatielucht	Ruimteverwarming	Woning : MT 70 kWh/m^2	0,94	Gas	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-ventilatielucht	Ruimteverwarming	Woning : Huidig	0,94	Gas	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-ventilatielucht	Warmtapwater	Alle	1	Elektriciteit	N.v.t.
Hybride warmtepomp-ventilatielucht	Warmtapwater	Alle	0,65	Gas	Aanname CE
Hybride warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Woning : LT 30 kWh/m^2	4,8	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Woning : LT 50 kWh/m^2	3,9	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Utiliteit: Maximale verbetering	4,8	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Utiliteit: Minimale verbetering	3,9	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Woning : MT 70 kWh/m^2	3,68	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Woning : Huidig	3,7	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Utiliteit: Geen verbetering	3,7	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Woning : LT 30 kWh/m^2	0,94	Gas	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Woning : LT 50 kWh/m^2	0,94	Gas	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Utiliteit: Maximale verbetering	0,94	Gas	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Utiliteit: Minimale verbetering	0,94	Gas	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Woning : MT 70 kWh/m^2	0,94	Gas	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Woning : Huidig	0,94	Gas	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-buitenlucht	Ruimteverwarming	Utiliteit: Geen verbetering	0,94	Gas	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-buitenlucht	Warmtapwater	Alle	1	Elektriciteit	N.v.t.
Hybride warmtepomp-buitenlucht	Warmtapwater	Alle	0,65	Gas	Aanname CE
Cv-ketel [vaste biomassa]	Ruimteverwarming	Alle	1	Elektriciteit	N.v.t.
Cv-ketel [vaste biomassa]	Ruimteverwarming	Alle	0,95	Biomassa	Warmtetechnieken.nl
Wko-net	Ruimteverwarming	Alle	1	Elektriciteit	N.v.t.

Techniek	Functie	Isolatieniveau	Rendement	Energie-drager	Bron
Wko-net	Ruimteverwarming	Alle	1	Water warmtenet wko	N.v.t.
Wko-net	Ruimteverwarming	Alle	1	Water koudenet wko	N.v.t.
Wko-net	Ruimteverkoeling	Alle	1	Elektriciteit	N.v.t.
Wko-net	Ruimteverkoeling	Alle	1	Water warmtenet wko	N.v.t.
Wko-net	Ruimteverkoeling	Alle	1	Water koudenet wko	N.v.t.
Hr-ketel [waterstof]	Ruimteverwarming	Alle	1	Elektriciteit	N.v.t.
Hr-ketel [waterstof]	Ruimteverwarming	Alle	0,95	Waterstof	Aanname CE
Hr-ketel [waterstof]	Warmtapwater	Alle	1	Elektriciteit	N.v.t.
Hr-ketel [waterstof]	Warmtapwater	Alle	0,65	Waterstof	Aanname CE
Hybride warmtepomp-ventilatielucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Woning : LT 30 kWh/m^2	5,7	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-ventilatielucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Woning : LT 50 kWh/m^2	5,1	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-ventilatielucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Utiliteit: Maximale verbetering	5,7	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-ventilatielucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Utiliteit: Minimale verbetering	5,1	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-ventilatielucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Woning : MT 70 kWh/m^2	5	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-ventilatielucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Woning : Huidig	5	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-ventilatielucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Woning : LT 30 kWh/m^2	0,94	Waterstof	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-ventilatielucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Woning : LT 50 kWh/m^2	0,94	Waterstof	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-ventilatielucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Utiliteit: Maximale verbetering	0,94	Waterstof	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-ventilatielucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Utiliteit: Minimale verbetering	0,94	Waterstof	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-ventilatielucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Woning : MT 70 kWh/m^2	0,94	Waterstof	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-ventilatielucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Woning : Huidig	0,94	Waterstof	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-ventilatielucht [waterstof]	Warmtapwater	Alle	1	Elektriciteit	N.v.t.
Hybride warmtepomp-ventilatielucht [waterstof]	Warmtapwater	Alle	0,65	Waterstof	Aanname CE
Hybride warmtepomp-buitenlucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Woning : LT 30 kWh/m^2	4,8	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-buitenlucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Woning : LT 50 kWh/m^2	3,9	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-buitenlucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Utiliteit: Maximale verbetering	4,8	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet

Techniek	Functie	Isolatieniveau	Rendement	Energie-drager	Bron
Hybride warmtepomp-buitenlucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Utiliteit: Minimale verbetering	3,9	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-buitenlucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Woning : MT 70 kWh/m^2	3,68	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-buitenlucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Woning : Huidig	3,7	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-buitenlucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Utiliteit: Geen verbetering	3,7	Elektriciteit	Bewerking op HP cube factsheet
Hybride warmtepomp-buitenlucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Woning : LT 30 kWh/m^2	0,94	Waterstof	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-buitenlucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Woning : LT 50 kWh/m^2	0,94	Waterstof	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-buitenlucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Utiliteit: Maximale verbetering	0,94	Waterstof	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-buitenlucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Utiliteit: Minimale verbetering	0,94	Waterstof	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-buitenlucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Woning : MT 70 kWh/m^2	0,94	Waterstof	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-buitenlucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Woning : Huidig	0,94	Waterstof	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-buitenlucht [waterstof]	Ruimteverwarming	Utiliteit: Geen verbetering	0,94	Waterstof	ACM-Rekenmodel maximumprijs 2015
Hybride warmtepomp-buitenlucht [waterstof]	Warmtapwater	Alle	1	Elektriciteit	N.v.t.
Hybride warmtepomp-buitenlucht [waterstof]	Warmtapwater	Alle	0,65	Waterstof	Aanname CE
Warmtenet HT	Ruimteverwarming	Alle	1	N.v.t.	N.v.t.
Warmtenet HT	Ruimteverwarming	Alle	1	Water warmtenet HT	N.v.t.
Warmtenet HT	Warmtapwater	Alle	1	Elektriciteit	N.v.t.
Warmtenet HT	Warmtapwater	Alle	1	Water warmtenet HT	N.v.t.
Warmtenet MT	Ruimteverwarming	Alle	1	Elektriciteit	N.v.t.
Warmtenet MT	Ruimteverwarming	Alle	1	Water warmtenet MT	N.v.t.
Warmtenet MT	Warmtapwater	Alle	1	Elektriciteit	N.v.t.
Warmtenet MT	Warmtapwater	Alle	1	Water warmtenet MT	N.v.t.
Warmtenet LT	Ruimteverwarming	Alle	1	Elektriciteit	N.v.t.
Warmtenet LT	Ruimteverwarming	Alle	1	Water warmtenet LT	N.v.t.
Warmtenet LT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Woning : LT 30 kWh/m^2	6,1	Elektriciteit	None
Warmtenet LT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Woning : LT 50 kWh/m^2	6,1	Elektriciteit	None

Techniek	Functie	Isolatieniveau	Rendement	Energie-drager	Bron
Warmtenet LT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Woning : MT 70 kWh/m^2	5,5	Elektriciteit	None
Warmtenet LT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Utiliteit: Minimale verbetering	5,5	Elektriciteit	None
Warmtenet LT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Utiliteit: Maximale verbetering	6,1	Elektriciteit	None
Warmtenet LT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Woning : LT 30 kWh/m^2	6,1	Water warmtenet LT	N.v.t.
Warmtenet LT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Woning : LT 50 kWh/m^2	6,1	Water warmtenet LT	N.v.t.
Warmtenet LT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Woning : MT 70 kWh/m^2	5,5	Water warmtenet LT	N.v.t.
Warmtenet LT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Utiliteit: Minimale verbetering	5,5	Water warmtenet LT	N.v.t.
Warmtenet LT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Utiliteit: Maximale verbetering	6,1	Water warmtenet LT	N.v.t.
Warmtenet LT met ind. warmtepomp	Ruimteverkoeling	Alle	41	Elektriciteit	None
Warmtenet LT met ind. warmtepomp	Ruimteverkoeling	Alle	41	Water warmtenet LT	N.v.t.
Warmtenet LT met ind. warmtepomp	Warmtapwater	Alle	4	Elektriciteit	None
Warmtenet LT met ind. warmtepomp	Warmtapwater	Alle	4	Water warmtenet LT	N.v.t.
Warmtenet ZLT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Woning : LT 30 kWh/m^2	6,1	Elektriciteit	None
Warmtenet ZLT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Woning : LT 50 kWh/m^2	6,1	Elektriciteit	None
Warmtenet ZLT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Woning : MT 70 kWh/m^2	5,5	Elektriciteit	None
Warmtenet ZLT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Utiliteit: Minimale verbetering	5,5	Elektriciteit	None
Warmtenet ZLT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Utiliteit: Maximale verbetering	6,1	Elektriciteit	None
Warmtenet ZLT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Woning : LT 30 kWh/m^2	6,1	Water warmtenet ZLT	N.v.t.
Warmtenet ZLT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Woning : LT 50 kWh/m^2	6,1	Water warmtenet ZLT	N.v.t.
Warmtenet ZLT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Woning : MT 70 kWh/m^2	5,5	Water warmtenet ZLT	N.v.t.
Warmtenet ZLT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Utiliteit: Minimale verbetering	5,5	Water warmtenet ZLT	N.v.t.
Warmtenet ZLT met ind. warmtepomp	Ruimteverwarming	Utiliteit: Maximale verbetering	6,1	Water warmtenet ZLT	N.v.t.
Warmtenet ZLT met ind. warmtepomp	Ruimteverkoeling	Alle	20	Elektriciteit	None
Warmtenet ZLT met ind. warmtepomp	Ruimteverkoeling	Alle	20	Water warmtenet ZLT	Aanname CE
Warmtenet ZLT met ind. warmtepomp	Warmtapwater	Alle	4	Elektriciteit	None
Warmtenet ZLT met ind. warmtepomp	Warmtapwater	Alle	4	Water warmtenet ZLT	N.v.t.

Infrastructuur

De kostenparameters voor de infrastructuur zijn weergeven in Tabel 28 en Tabel 29.

Tabel 28 - Inputwaarden voor infrastructuur kosten en kosten voor aansluiting in de woning

Infrastructuur	Investering per meter	Investering per woning	Operationele kosten per meter	Operationele kosten per woning	Bron
Elektriciteit	110 €/m	758,33 €/aansluiting	19,80 €/m/jaar	13,73 €/ aansluiting/jaar	Basisdocument over energie-infrastructuur, Netbeheer Nederland 2019
Gas	300 €/m	858 €/aansluiting	30 €/m/jaar	19 €/ aansluiting/jaar	Basisdocument over energie-infrastructuur, Netbeheer Nederland 2019
Waterstof	330 €/m	944 €/aansluiting	33 €/m/jaar	20,90 €/ aansluiting/jaar	10% hoger dan kosten aardgasnet, inschatting op basis van Vesta MAIS 4.0, Studie Waterstof voor Vesta, CE Delft, KIWA en mondelinge conversatie Albert van der Molen van Stedin

Tabel 29 - Kosten voor aansluiting utiliteit in €/m^2/jaar

Infra-structuur	Kantoor	Winkel	Gezond-heidszorg	Logies	Onder-wijs	Bijeen-komst	Sport	Cel	Anders	Bron
Elektriciteit	1,43	1,11	0,49	0,49	0,49	0,49	0,48	0,49	1,43	RVO-module
Gas	0,48	0,26	0,23	0,15	0,25	0,23	0,19	0,22	0,12	Basisdocument over energie-infrastructuur, Netbeheer Nederland 2019
Waterstof	0,53	0,29	0,25	0,17	0,28	0,25	0,21	0,24	0,13	10% hoger dan kosten aardgasnet, inschatting op basis van Vesta MAIS 4.0, Studie Waterstof voor Vesta, CE Delft, KIWA en mondelinge conversatie Albert van der Molen van Stedin

Overige parameters

De huidige warmtevraag voor woningen is afhankelijk van het type woning en het bouwjaar van de woning. De kentallen voor de warmtevraag per m^2 zijn weergegeven in Tabel 30.

Tabel 30 - De huidige warmtevraag voor ruimteverwarming van woningen per woningtype en bouwjaarcategorie

Woningtype	Bouwjaar	Huidige warmtevraag [kWh/m²]	Bron
Vrijstaand	Voor 1900	127	Merosh
Vrijstaand	1900 tot 1945	127	Merosh
Vrijstaand	1946 tot 1991	113	Merosh
Vrijstaand	1992 tot 2005	85	Merosh
Vrijstaand	Na 2005	71	Merosh
Hoekwoning	Voor 1900	114	Merosh
Hoekwoning	1900 tot 1945	114	Merosh
Hoekwoning	1946 tot 1991	95	Merosh
Hoekwoning	1992 tot 2005	61	Merosh
Hoekwoning	Na 2005	41	Merosh
Rijwoning	Voor 1900	114	Merosh
Rijwoning	1900 tot 1945	114	Merosh
Rijwoning	1946 tot 1991	95	Merosh
Rijwoning	1992 tot 2005	61	Merosh
Rijwoning	Na 2005	43	Merosh
Twee-onder-een-kap	Voor 1900	110	Merosh
Twee-onder-een-kap	1900 tot 1945	110	Merosh
Twee-onder-een-kap	1946 tot 1991	102	Merosh
Twee-onder-een-kap	1992 tot 2005	73	Merosh
Twee-onder-een-kap	Na 2005	52	Merosh
Appartement	Voor 1900	109	Merosh
Appartement	1900 tot 1945	109	Merosh
Appartement	1946 tot 1991	90	Merosh
Appartement	1992 tot 2005	63	Merosh
Appartement	Na 2005	42	Merosh

In Cegoia gaan we uit van drie isolatieniveaus, een middentemperatuurniveau met een warmtevraag van 70 kWh/m² en twee lagetemperatuurniveaus; één met een warmtevraag van 50 kWh/m² en één met een warmtevraag van 30 kWh/m².

Tabel 31 - De kosten om te isoleren per woningtype en bouwjaar voor drie verschillende isolatieniveaus

Woningtype	Bouwjaar	MT 70 kWh/m²	LT 50 kWh/m²	LT 30 kWh/m²	Bron
Vrijstaand	Voor 1900	€ 172	€ 330	€ 482	Merosch
Vrijstaand	1900 tot 1945	€ 172	€ 330	€ 482	Merosch
Vrijstaand	1946 tot 1991	€ 150	€ 236	€ 590	Merosch
Vrijstaand	1992 tot 2005	€ 0	€ 149	€ 296	Merosch
Vrijstaand	Na 2005	€ 0	€ 0	€ 38	Merosch
Hoekwoning	Voor 1900	€ 114	€ 179	€ 283	Merosch
Hoekwoning	1900 tot 1945	€ 114	€ 179	€ 283	Merosch
Hoekwoning	1946 tot 1991	€ 103	€ 161	€ 358	Merosch
Hoekwoning	1992 tot 2005	€ 0	€ 110	€ 231	Merosch
Hoekwoning	Na 2005	€ 0	€ 0	€ 32	Merosch
Rijwoning	Voor 1900	€ 114	€ 179	€ 283	Merosch
Rijwoning	1900 tot 1945	€ 114	€ 179	€ 283	Merosch
Rijwoning	1946 tot 1991	€ 103	€ 161	€ 358	Merosch

Woningtype	Bouwjaar	MT 70 kWh/m²	LT 50 kWh/m²	LT 30 kWh/m²	Bron
Rijwoning	1992 tot 2005	€ 0	€ 110	€ 231	Merosch
Rijwoning	Na 2005	€ 0	€ 0	€ 32	Merosch
Twee-onder-een-kap	Voor 1900	€ 111	€ 201	€ 311	Merosch
Twee-onder-een-kap	1900 tot 1945	€ 111	€ 201	€ 311	Merosch
Twee-onder-een-kap	1946 tot 1991	€ 107	€ 164	€ 430	Merosch
Twee-onder-een-kap	1992 tot 2005	€ 0	€ 136	€ 279	Merosch
Twee-onder-een-kap	Na 2005	€ 0	€ 0	€ 29	Merosch
Appartement	Voor 1900	€ 96	€ 160	€ 320	Merosch
Appartement	1900 tot 1945	€ 96	€ 160	€ 320	Merosch
Appartement	1946 tot 1991	€ 62	€ 122	€ 350	Merosch
Appartement	1992 tot 2005	€ 0	€ 93	€ 223	Merosch
Appartement	Na 2005	€ 0	€ 0	€ 46	Merosch

De warmtevraag voor utiliteit is afhankelijk van de utiliteitsfunctie. Voor utiliteit gaan we uit van twee isolatieniveaus, minimale besparing (Niveau B) en maximale besparing (Niveau A). De kosten voor isolatie zijn weergegeven in Tabel 33.

Tabel 32 - De warmtevraag van utiliteit in GJ/m² voor verschillende isolatieniveaus

Functie	Bouwjaar	Warmtevraag huidig [GJ/m²]	Warmtevraag Niveau B [GJ/m²]	Warmtevraag Niveau A [GJ/m²]	Bron
Kantoor	Voor 1920	0,98	0,36	0,15	Vesta 3.5
Kantoor	1920 tot 1974	0,77	0,21	0,15	Vesta 3.5
Kantoor	1975 tot 1989	0,21	0,21	0,15	Vesta 3.5
Kantoor	1990 tot 1994	0,36	0,36	0,15	Vesta 3.5
Kantoor	Na 1994	0,3	0,3	0,15	Vesta 3.5
Winkel	Voor 1920	0,49	0,19	0,12	Vesta 3.5
Winkel	1920 tot 1974	0,39	0,11	0,07	Vesta 3.5
Winkel	1975 tot 1989	0,11	0,11	0,07	Vesta 3.5
Winkel	1990 tot 1994	0,19	0,19	0,07	Vesta 3.5
Winkel	Na 1994	0,15	0,15	0,12	Vesta 3.5
Gezondheidszorg	Voor 1920	1,12	0,45	0,23	Vesta 3.5
Gezondheidszorg	1920 tot 1974	0,82	0,27	0,19	Vesta 3.5
Gezondheidszorg	1975 tot 1989	0,27	0,27	0,19	Vesta 3.5
Gezondheidszorg	1990 tot 1994	0,45	0,45	0,19	Vesta 3.5
Gezondheidszorg	Na 1994	0,38	0,38	0,23	Vesta 3.5
Logies	Voor 1920	0,72	0,3	0,26	Vesta 3.5
Logies	1920 tot 1974	0,58	0,2	0,14	Vesta 3.5
Logies	1975 tot 1989	0,2	0,2	0,14	Vesta 3.5
Logies	1990 tot 1994	0,3	0,3	0,14	Vesta 3.5
Logies	Na 1994	0,26	0,26	0,26	Vesta 3.5
Onderwijs	Voor 1920	0,52	0,2	0,11	Vesta 3.5
Onderwijs	1920 tot 1974	0,39	0,11	0,08	Vesta 3.5
Onderwijs	1975 tot 1989	0,11	0,11	0,08	Vesta 3.5
Onderwijs	1990 tot 1994	0,2	0,2	0,08	Vesta 3.5
Onderwijs	Na 1994	0,16	0,16	0,11	Vesta 3.5
Bijeenkomst	Voor 1920	0,56	0,62	0,17	Vesta 3.5
Bijeenkomst	1920 tot 1974	0,81	0,27	0,19	Vesta 3.5
Bijeenkomst	1975 tot 1989	0,37	0,37	0,26	Vesta 3.5

Functie	Bouwjaar	Warmtevraag huidig [GJ/m^2]	Warmtevraag Niveau B [GJ/m^2]	Warmtevraag Niveau A [GJ/m^2]	Bron
Bijeenkomst	1990 tot 1994	0,62	0,62	0,27	Vesta 3.5
Bijeenkomst	Na 1994	0,44	0,44	0,17	Vesta 3.5
Sport	Voor 1920	0,72	0,33	0,28	Vesta 3.5
Sport	1920 tot 1974	0,54	0,21	0,15	Vesta 3.5
Sport	1975 tot 1989	0,21	0,21	0,15	Vesta 3.5
Sport	1990 tot 1994	0,33	0,33	0,15	Vesta 3.5
Sport	Na 1994	0,28	0,28	0,28	Vesta 3.5
Cel	Voor 1920	1,17	0,47	0,38	Vesta 3.5
Cel	1920 tot 1974	0,8	0,28	0,19	Vesta 3.5
Cel	1975 tot 1989	0,28	0,28	0,19	Vesta 3.5
Cel	1990 tot 1994	0,47	0,47	0,19	Vesta 3.5
Cel	Na 1994	0,38	0,38	0,38	Vesta 3.5

Tabel 33 - De investeringskosten voor isolatiemaatregelen in €/m^2 voor utiliteit

Functie	Bouwjaar	Isolatiekosten niveau B (€/m^2)	Isolatiekosten niveau A (€/m^2)	Bron
Kantoor	Before-1920	77,76	104,47	Geen
Kantoor	1920-1974	124,46	149,52	Geen
Kantoor	1975-1989	114,89	140,98	Geen
Kantoor	1990-1994	0	119,01	Geen
Kantoor	After-1994	66,77	93,48	Geen
Winkel	Before-1920	91,75	121,24	Geen
Winkel	1920-1974	155,39	186,45	Geen
Winkel	1975-1989	141,5	173,84	Geen
Winkel	1990-1994	0	148	Geen
Winkel	After-1994	77,33	106,82	Geen
Gezondheidszorg	Before-1920	91,69	121,92	Geen
Gezondheidszorg	1920-1974	130,44	156,51	Geen
Gezondheidszorg	1975-1989	119,42	146,8	Geen
Gezondheidszorg	1990-1994	0	125	Geen
Gezondheidszorg	After-1994	78,05	108,28	Geen
Logies	Before-1920	87,51	117,36	Geen
Logies	1920-1974	123,48	148,54	Geen
Logies	1975-1989	114,47	140,47	Geen
Logies	1990-1994	0	118,03	Geen
Logies	After-1994	75,72	105,57	Geen
Onderwijs	Before-1920	84,9	114,07	Geen
Onderwijs	1920-1974	111,54	133,6	Geen
Onderwijs	1975-1989	99,48	122,85	Geen
Onderwijs	1990-1994	0	106	Geen
Onderwijs	After-1994	69,16	98,33	Geen
Bijeenkomst	Voor 1920	77,6	105,78	Geen
Bijeenkomst	1920-1974	154,34	184,42	Geen
Bijeenkomst	1975-1989	141,89	173,53	Geen
Bijeenkomst	1990-1994	0	146,96	Geen
Bijeenkomst	Na 1994	66,32	94,49	Geen
Sport	Voor 1920	128,05	180,09	Geen

Functie	Bouwjaar	Isolatiekosten niveau B (€/m²)	Isolatiekosten niveau A (€/m²)	Bron
Sport	1920-1974	180,04	216,18	Geen
Sport	1975-1989	162,61	201,31	Geen
Sport	1990-1994	0	171,98	Geen
Sport	Na 1994	105,36	157,4	Geen
Cel	Voor 1920	53,45	71,72	Geen
Cel	1920-1974	126,47	152,51	Geen
Cel	1975-1989	118,04	144,95	Geen
Cel	1990-1994	0	121	Geen
Cel	Na 1994	46,72	64,99	Geen

Tabel 34 - Overige energievragen woningen

Isolatieniveau	Ventilatie (GJ/m²)	Koude (GJ/m²)	Hulpenergie (GJ/m²)	Warmtapwater (GJ/persoon)	Bron
LT 30 kWh/m²	0,03	0,05	0,01	4	Aanname CE
LT 50 kWh/m²	0,02	0,05	0,01	4	Aanname CE
MT 70 kWh/m²	0	0	0,01	4	Aanname CE
Huidig	0	0	0,01	4	Aanname CE

Tabel 35 - Overige energievragen van utiliteit

Functie	Ventilatie (GJ/m²)	Koude (GJ/m²)	Hulpenergie (GJ/m²)	Apparaten (GJ/m²)	Warm-tapwater (GJ/m²)	Bron
Bijeenkomst	0,05	0,18	0,01	0,13	0,03	Vesta 3.5
Cel	0,05	0,09	0,01	0,45	0,0	Vesta 3.5
Gezondheidszorg	0,05	0,03	0,01	0,23	0,04	Vesta 3.5
Kantoor	0,02	0,09	0,01	0,45	0,0	Vesta 3.5
Logies	0,05	0,16	0,01	0,09	0,04	Vesta 3.5
Onderwijs	0,01	0,0	0,01	0,15	0,01	Vesta 3.5
Anders	0	0,09	0,01	0,45	0,0	Vesta 3.5
Sport	0,08	0,09	0,01	0,45	0,0	Vesta 3.5
Winkel	0,01	0,04	0,01	0,57	0,0	Vesta 3.5

Tabel 36 - Ouderdomsfactoren: kostenverhogende factor vanwege ouderdom van de gebouwen

Investeringsonderdeel	Bouwjaar voor 1900	Bouwjaar 1900-1945	Bouwjaar 1945	Bron
Energie-infrastructuur	2,5	1,5		Aanname CE
Isolatiemaatregelen	2	1		Aanname CE
Amovering	2	1		Aanname CE

Tabel 37 - Inputwaarden potentieel dakoppervlakte zon-PV

Onderdeel	Factor	Bron
Beschikbaar oppervlak gestapelde woningen	0,5	Aanname CE
Gestapelde woningen	0,25	Aanname CE
Beschikbaar oppervlak grondgebonden woningen	0,33	Aanname CE
Grondgebonden woningen	0,33	Aanname CE

De kosten voor netverzwaring bij gebruik van elektrische warmtepompen bedragen 938 €/kW (zonder leercurve).

Tabel 38 - Inputwaarden netverzwaring elektriciteit

Techniek	Isolatieschil	Netverzwaring (kW/woning)	Bron
Warmtepomp-bodem	LT 30 kWh/m^2	2	Mondelinge toelichting Stedin naar aanleiding van Toelichting Gegevens Leidraad Warmtetransitie over Distributienetten per CBS-Buurt via Stedin website
Warmtepomp-bodem	LT 50 kWh/m^2	2	Mondelinge toelichting Stedin naar aanleiding van Toelichting Gegevens Leidraad Warmtetransitie over Distributienetten per CBS-Buurt via Stedin website
Warmtepomp-bodem	MT 70 kWh/m^2	2	Mondelinge toelichting Stedin naar aanleiding van Toelichting Gegevens Leidraad Warmtetransitie over Distributienetten per CBS-Buurt via Stedin website
Warmtepomp-buitenlucht	LT 30 kWh/m^2	2	
Warmtepomp-buitenlucht	LT 50 kWh/m^2	2	Mondelinge toelichting Stedin naar aanleiding van Toelichting Gegevens Leidraad Warmtetransitie over Distributienetten per CBS-Buurt via Stedin website
Warmtepomp-buitenlucht	MT 70 kWh/m^2	2	Mondelinge toelichting Stedin naar aanleiding van Toelichting Gegevens Leidraad Warmtetransitie over Distributienetten per CBS-Buurt via Stedin website

Voor warmtelevering met een warmtenet wordt een leidingverlies aangehouden, voor de waarde hiervan zie Tabel 25. De gelijktijdigheidsfactor voor de aansluitingen op het warmtenet wordt verondersteld op 50%.

Tabel 39 - Inputwaarden warmtenet

Type gebouw	Aansluitkosten	Aansluitwaarde	Bron
Grondgebonden woning	10.000 €/weq	7,5 kW/weq	Nuon
Grondgebonden woning	10.000 €/weq	9 kW/weq	Nuon
Gestapelde woning	6.000 €/weq	7,5 kW/weq	Nuon
Woning met blokverwarming	2.000 €/weq	7,5 kW/weq	Geen
Utiliteit	150 €/m^2	0,05 kW/m^2	Nuon

Tabel 40 - Inputwaarden aansluiting warmtenet

Onderdeel	Waarde	Bron
Investering onderstation	135 €/kW	Vesta 3.5
Onderhoud onderstation	3%	Vesta 2.0
Onderhoud transportleiding	3%	Vesta 2.0
Onderhoud hoofdleiding	3%	Vesta 2.0
Onderhoud zijleiding	3%	Vesta 2.0
Investering wos	100 €/kW	Rotterdam Engineering
Investering wos exclusief piekinstallatie	75 €/kW	Vesta 2.0
Onderhoud wos	3%	Vesta 3.5
Onderhoud aansluiting	2,5%	Vesta 2.0
Investering collectieve warmtepomp	680 €/kW	Vesta 3.5
Onderhoud collectieve warmtepomp	0 -	Vesta functioneel ontwerp warmtenetten (concept 6 juni 2018)

Tabel 41 - Bijstook factoren voor collectieve warmtebronnen

Onderdeel	Waarde	Bron
Bijstook woningen LT 30 kWh/m^2	0,1	Geen
Bijstook woningen LT 50 kWh/m^2	0,15	Geen
Bijstook woningen MT 70 kWh/m^2	0,2	Geen
Bijstook woningen Huidig	0,25	Geen
Bijstook utiliteit Maximale verbetering	0,1	Geen
Bijstook utiliteit Minimale verbetering	0,15	Geen
Bijstook utiliteit Geen verbetering	0,25	Geen

Tabel 42 - Bijstookfactoren geothermie

Onderdeel	Waarde	Bron
Bijstook woningen LT 30 kWh/m^2	0,2	Geen
Bijstook woningen LT 50 kWh/m^2	0,25	Geen
Bijstook woningen MT 70 kWh/m^2	0,3	Geen
Bijstook woningen Huidig	0,35	Geen
Bijstook utiliteit Maximale verbetering	0,38	Geen
Bijstook utiliteit Minimale verbetering	0,25	Geen
Bijstook utiliteit Geen verbetering	0,23	Geen

Tabel 43 - Belastingtarieven

Onderdeel	Woningen	Utiliteit	Bron
Btw	0,21%	0%	Geen
Energiebelasting elektriciteit	27,06 €/GJ	10,21 €/GJ	Geen
Energiebelasting gas	9,47 €/GJ	9,47 €/GJ	Geen
Opslag duurzame energie elektriciteit	7,56 €/GJ	7,75 €/GJ	Geen
Opslag duurzame energie gas	2,2 €/GJ	2,2 €/GJ	Geen

Gemeente Aalsmeer

Kosten en betaalbaarheid van verduurzaming voor bewoners

In het nationale Klimaatakkoord is afgesproken dat alle Nederlandse gemeenten in 2050 aardgasvrij zijn. En Aalsmeer wil in 2040 al een fossielonafhankelijke gemeente zijn. Aardgasvrij betekent dat er geen aardgas meer wordt gebruikt voor het verwarmen van gebouwen. Dit heeft voor bijna iedereen directe gevolgen, want de meeste huizen gebruiken aardgas om te verwarmen, te koken en te douchen.

Een belangrijk uitgangspunt bij de overstap naar aardgasvrij is betaalbaarheid, voor de samenleving als geheel maar vooral ook voor de bewoner. Om hier inzicht in te geven heeft de gemeente deze factsheets laten maken. Deze factsheets zijn vooral van toepassing op eigenaar-bewoners.

Factsheets:
Verduurzamingskosten voor eigenaar-bewoners

De volgende factsheets geven antwoord op vragen als:

- Wat zijn de kosten van het verduurzamen van mijn woning?
- Hoe hoog zijn de investeringen?
- Wat is het effect van deze verduurzaming op mijn energierekening?

We hebben factsheets opgesteld voor de volgende zes woningtypen en voor elk van de woningtypen hebben we de kosten berekend van zes verschillende verduurzamingsopties/warmtetechnieken:

6 WONINGTYPEN:	6 WARMTETECHNIEKEN*:
1) Oude weinig geïsoleerde rijwoning	**A. Gasketel — referentie** *(huidige isolatieniveau)*
2) Matig geïsoleerde rijwoning	**B. Gasketel + isolatie** *(isolatieniveau van 50 kWh/m²)*
3) Recente goed geïsoleerde rijwoning	**C. Hybride warmtepomp** *(isolatieniveau 70 kWh/m²/jaar)*
4) Oude slecht geïsoleerde vrijstaande woning	**D. Elektrische warmtepomp** *(isolatieniveau 50 kWh/m²/j)*
5) Recent goed geïsoleerd appartement	**E. Warmtenet 50°C** *(isolatieniveau 50 kWh/m²/jaar)*
6) Oude slecht geïsoleerde 2-1-kap woning	**F. Warmtenet 70°C** *(isolatieniveau 70 kWh/m²/jaar)*

Voor meer informatie over de warmtetechnieken, kijk op www.warmtetechnieken.nl

Disclaimer

Let op! De kostenberekeningen hebben als doel om een indicatief beeld te geven van de 'nieuwe energierekening' én benodigde investeringen van een bewoner-eigenaar bij de overgang naar aardgasvrij verwarmen. We hebben de kosten met een model berekend. Uw werkelijke situatie kan hiervan afwijken omdat u bijvoorbeeld uw verwarming vaker of minder vaak aan heeft staan dan in dit model is meegenomen. Of omdat uw woning verschilt van de standaardwoningen uit het model, omdat u bijvoorbeeld al energiebesparende maatregelen heeft genomen.

* Een woning met een warmtevraag van 50 kWh/m²/jaar is vergelijkbaar met een label A/B woning met hr ketel en geen zonnepanelen. Een woning met een warmtevraag van 70 kWh/m²/jaar is vergelijkbaar met een label D woning met hr ketel en geen zonnepanelen.

Gemeente Aalsmeer

1. Oude weinig geïsoleerde rijwoning



Woningtype	Tussenwoning
Bouwjaarrange	1946-1964
Label	E
Oppervlakte (m²)	87
Gasverbruik (m³)	1131
Elektriciteitsverbruik (kWh)	2830
Komt veel voor in energiebuurt	Stommeer labels E, F, G

Investeringen (€)

Het is aangeraden een oude woning met een energielabel E te isoleren als eerste stap in de verduurzaming. Bij aansluiten op een warmtenet zijn daarnaast vooral de aansluitkosten en leidingaanpassingen in de woning relevant. De overige alternatieven investeren meer in verwarming- en koelinstallaties.

	A GASKETEL	B GASKETEL + ISOLATIE	C HYBRIDE WARMTEPOMP	D ALL-ELECTRIC WARMTEPOMP	E WARMTENET 50C	F WARMTENET 70C
Isolatie	0	17.030	13.900	17.030	17.030	13.900
Warmteafgiftesysteem	0	0	0	4.490	4.490	0
Verwarming-/ koelinstallatie	2.280	4.310	6.450	10.660	4.060	0
Eenmalige aanpassingen	0	0	550	1.060	5.120	5.120
Ventilatie	0	1.770	0	1.770	1.770	0
Elektrisch koken	0	0	0	960	960	960
Warmtenetaansluiting	0	0	0	0	5.030	5.030
Subsidie	*0*	*-2.440*	*-3.210*	*-4.340*	*-7.060*	*-5.240*
Totaal	**2.280**	**20.670**	**17.690**	**31.630**	**31.400**	**19.770**
Jaarlijkse investeringskosten (€/jaar)	**140**	**1.260**	**1.080**	**1.930**	**1.920**	**1.210**

Jaarlijkse investeringskosten volgen uit de aflossing van een Energiebespaarlening Duurzaam Warmtefonds (2,2% rente over 20 jaar)

Energierekening (€/jaar)

Door isolatie daalt het energieverbruik. De hybride warmtepomp gebruikt efficiënt elektriciteit en gas om de woning te verwarmen. Een all-electric warmtepomp verbruikt helemaal geen gas meer en heeft de laagste energiekosten. Tarieven voor warmtelevering zijn vergelijkbaar met de kosten van de gasketel.

Elektriciteit	990	1.080	1.180	1.570	1.390	990
Gas	1.200	890	760	0	0	0
Warmte	0	0	0	0	760	1.220
Vermindering energiebelasting	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*
Jaarlijkse energiekosten	**1.630**	**1.410**	**1.380**	**1.010**	**1.590**	**1.650**

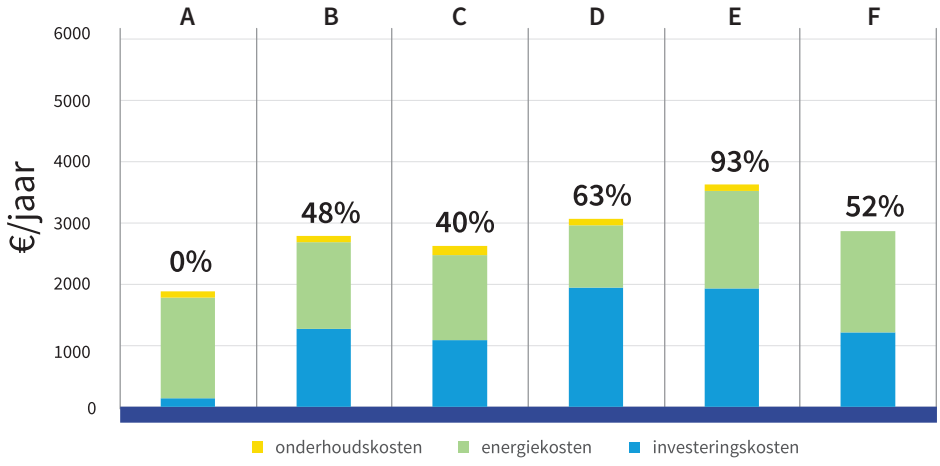
Onderhoud (€/jaar)

Een verwarmingsinstallatie zoals een gasketel en warmtepomp heeft regelmatig onderhoud nodig om goed te functioneren.

Onderhoud	100	100	150	110	110	0
Jaarlijkse onderhoudskosten	**100**	**100**	**150**	**110**	**110**	**0**

Jaarlijkse kosten (€/jaar)

In deze grafiek zijn de eenmalige investeringen opgeteld bij de energiekosten. Alle verduurzamingsopties geven hogere jaarlijkse kosten voor de bewoner. Dit komt door de hoge investeringskosten.



Gemeente Aalsmeer

2. Matig geïsoleerde rijwoning



Woningtype	Tussenwoning
Bouwjaarrange	1975-1991
Label	C
Oppervlakte	106 m²
Gasverbruik	1071 m³
Elektriciteitsverbruik	2830 kWh
Komt veel voor in energiebuurt	Kudelstaart label C en corporatiebezit

Investeringen (€)

Deze rijwoning met label C is voldoende geïsoleerd om met een hybride warmtepomp te verwarmen of aan te sluiten op een warmtenet van 70°C. Bij de andere technieken wordt aanvullend geïsoleerd. Bij aansluiten op een warmtenet zijn vooral de aansluitkosten en leidingaanpassingen in de woning relevant. De overige alternatieven investeren meer in verwarming- en koelinstallaties.

	A GASKETEL	B GASKETEL + ISOLATIE	C HYBRIDE WARMTEPOMP	D ALL-ELECTRIC WARMTEPOMP	E WARMTENET 50C	F WARMTENET 70C
Isolatie	0	18.090	0	18.090	18.090	0
Warmteafgiftesysteem	0	0	0	5.470	5.470	0
Verwarming-/ koelinstallatie	2.280	4.310	6.450	10.660	4.060	0
Eenmalige aanpassingen	0	0	550	1.060	5.120	5.120
Ventilatie	0	1.770	0	1.770	1.770	0
Elektrisch koken	0	0	0	960	960	960
Warmtenetaansluiting	0	0	0	0	5.030	5.030
Subsidie	*0*	*-2.610*	*-1.300*	*-4.510*	*-7.230*	*-3.330*
Totaal	**2.280**	**21.560**	**5.700**	**33.500**	**33.270**	**7.780**
Jaarlijkse investeringskosten (€/jaar)	**140**	**1.320**	**350**	**2.050**	**2.030**	**480**

Jaarlijkse investeringskosten volgen uit de aflossing van een Energiebespaarlening Duurzaam Warmtefonds (2,2% rente over 20 jaar)

Energierekening (€/jaar)

De hybride warmtepomp zet zuinig elektriciteit samen met gas om de woning te verwarmen. Een all-electric warmtepomp verbruikt helemaal geen gas meer en is het zuinigste. Tarieven voor warmtelevering volgen het NMDA-principe en zijn daarmee vergelijkbaar met de gasketel.

	A	B	C	D	E	F
Elektriciteit	990	1.100	1.220	1.660	1.450	990
Gas	1.150	980	720	0	0	0
Warmte	0	0	0	0	800	1.320
Vermindering energiebelasting	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*
Jaarlijkse energiekosten	**1.580**	**1.520**	**1.380**	**1.100**	**1.690**	**1.750**

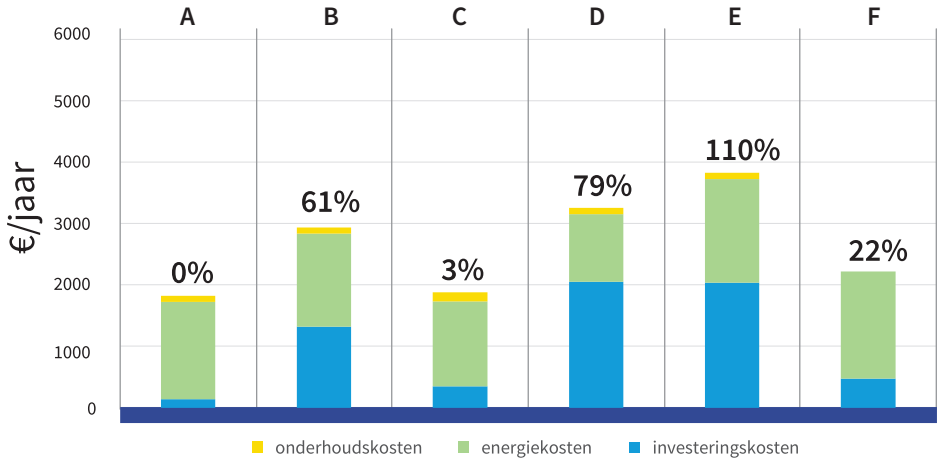
Onderhoud (€/jaar)

Een verwarmingsinstallatie zoals een gasketel en warmtepomp heeft regelmatig onderhoud nodig om goed te functioneren.

	A	B	C	D	E	F
Onderhoud	100	100	150	110	110	0
Jaarlijkse onderhoudskosten	**100**	**100**	**150**	**110**	**110**	**0**

Jaarlijkse kosten (€/jaar)

In deze grafiek zijn de eenmalige investeringen opgeteld bij de energiekosten. Alle verduurzamingsopties geven hogere jaarlijkse kosten voor de eindgebruiker. De hybride warmtepomp blijkt bijna voordelig. De woning hoeft niet extra geïsoleerd te worden en er wordt bespaard op de energierekening.



Gemeente Aalsmeer

3. Recente goed geïsoleerde rijwoning



Woningtype	Tussenwoning
Bouwjaarrange	na 2005
Label	A
Oppervlakte	114 m²
Gasverbruik	809 m³
Elektriciteitsverbruik	2830 kWh
Komt veel voor in energiebuurt	Oosteinde Oost en Kudelstaart nieuw

Investeringen (€)

Deze recente rijwoning met label A beschikt over voldoende isolatie. De investeringsbedragen voor verduurzaming liggen daarom een stuk lager dan bij de andere rijwoningen.

	A GASKETEL	B GASKETEL + ISOLATIE	C HYBRIDE WARMTEPOMP	D ALL-ELECTRIC WARMTEPOMP	E WARMTENET 50C	F WARMTENET 70C
Isolatie	0	0	0	0	0	0
Warmteafgiftesysteem	0	0	0	5.880	5.880	0
Verwarming-/ koelinstallatie	2.280	2.280	6.450	10.660	4.060	0
Eenmalige aanpassingen	0	0	550	1.060	5.120	5.120
Ventilatie	0	0	0	0	0	0
Elektrisch koken	0	0	0	960	960	960
Warmtenetaansluiting	0	0	0	0	5.030	5.030
Subsidie	*0*	*0*	*-1.300*	*-1.900*	*-4.630*	*-3.330*
Totaal	**2.280**	**2.280**	**5.700**	**16.660**	**16.420**	**7.780**
Jaarlijkse investerings-kosten (€/jaar)	**140**	**140**	**350**	**1.020**	**1.000**	**480**

Jaarlijkse investeringskosten volgen uit de aflossing van een Energiebespaarlening Duurzaam Warmtefonds (2,2% rente over 20 jaar)

Energierekening (€/jaar)

Een goed geïsoleerde woning heeft een lage warmtevraag en een lage energierekening. De woning is al best duurzaam (maar nog niet aardgasvrij). Er kan nog wat extra bespaard worden op de energierekening door aanvullende verduurzaming.

Elektriciteit	990	990	1.180	1.430	1.270	990
Gas	930	930	650	0	0	0
Warmte	0	0	0	0	780	1.100
Vermindering energiebelasting	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*
Jaarlijkse energiekosten	**1.360**	**1.360**	**1.270**	**870**	**1.490**	**1.530**

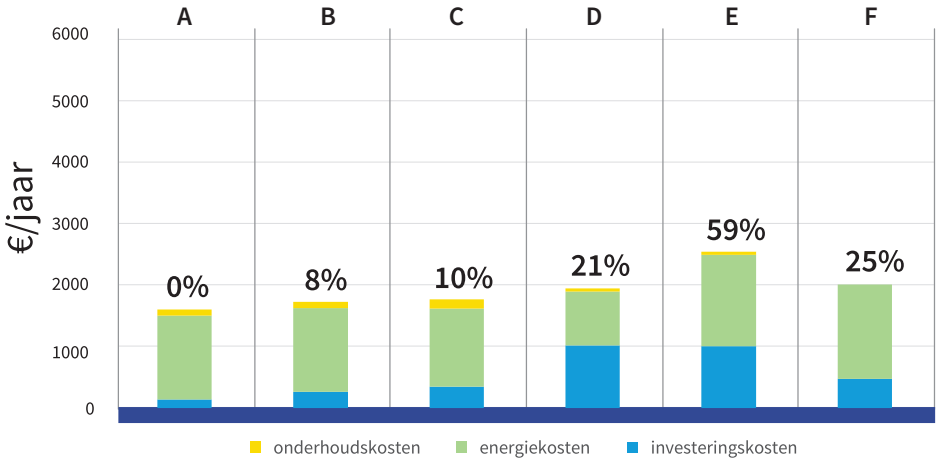
Onderhoud (€/jaar)

Een verwarmingsinstallatie zoals een gasketel en warmtepomp heeft regelmatig onderhoud nodig om goed te functioneren.

Onderhoud	100	100	150	110	110	0
Jaarlijkse onderhoudskosten	**100**	**100**	**150**	**110**	**110**	**0**

Jaarlijkse kosten (€/jaar)

In deze grafiek zijn de eenmalige investeringen opgeteld bij de energiekosten. Alle verduurzamingsopties geven hogere jaarlijkse kosten voor de bewoner. De warmtepomptechnieken komen naar voren als goedkoopste opties.



Gemeente Aalsmeer

4. Oude slecht geïsoleerde vrijstaande woning



Woningtype	Vrijstaand
Bouwjaarrange	t/m 1945
Label	G
Oppervlakte	130 m²
Gasverbruik	1885 m³
Elektriciteitsverbruik	3950 kWh
Komt veel voor in energiebuurt	Lintbebouwing Aalsmeer en lintbebouwing bedrijventerreinen

Investeringen (€)

Het is aangeraden een oude woning met een slecht energielabel G te isoleren als eerste stap in de verduurzaming. De isolatiekosten van een vrijstaande woning zijn hoog. Een vrijstaande woning is vaak groter dan een rijwoning en heeft bovendien meer buitenmuren en raamoppervlak.

	A GASKETEL	B GASKETEL + ISOLATIE	C HYBRIDE WARMTEPOMP	D ALL-ELECTRIC WARMTEPOMP	E WARMTENET 50C	F WARMTENET 70C
Isolatie	0	45.330	29.890	45.330	45.330	29.890
Warmteafgiftesysteem	0	0	0	6.710	6.710	0
Verwarming-/ koelinstallatie	2.280	4.310	6.450	10.660	4.060	0
Eenmalige aanpassingen	0	0	550	1.060	5.120	5.120
Ventilatie	0	3.320	0	3.320	3.320	0
Elektrisch koken	0	0	0	960	960	960
Warmtenetaansluiting	0	0	0	0	5.030	5.030
Subsidie	*0*	*-7.620*	*-5.500*	*-9.520*	*-12.250*	*-7.530*
Totaal	**2.280**	**45.340**	**31.390**	**58.520**	**58.280**	**33.470**
Jaarlijkse investeringskosten (€/jaar)	**140**	**2.770**	**1.920**	**3.580**	**3.560**	**2.050**

Jaarlijkse investeringskosten volgen uit de aflossing van een Energiebespaarlening Duurzaam Warmtefonds (2,2% rente over 20 jaar)

Energierekening (€/jaar)

Een oude vrijstaande woning heeft een hoge warmtevraag. Er kan dus stevig bespaard worden op de energierekening. Een all-electric warmtepomp verbruikt helemaal geen gas meer en is het zuinigste. Tarieven voor warmtelevering volgen het NMDA-principe en zijn daarmee vergelijkbaar met de gasketel.

	A	B	C	D	E	F
Elektriciteit	1.240	1.370	1.530	2.020	1.770	1.240
Gas	1.780	1.090	890	0	0	0
Warmte	0	0	0	0	850	1.480
Vermindering energiebelasting	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*
Jaarlijkse energiekosten	**2.460**	**1.900**	**1.860**	**1.460**	**2.060**	**2.160**

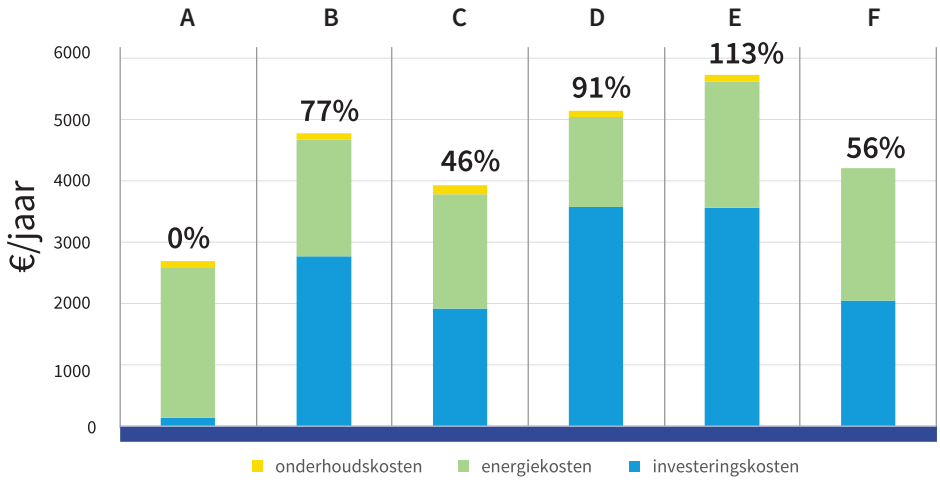
Onderhoud (€/jaar)

Een verwarmingsinstallatie zoals een gasketel en warmtepomp heeft regelmatig onderhoud nodig om goed te functioneren.

	A	B	C	D	E	F
Onderhoud	100	100	150	110	110	0
Jaarlijkse onderhoudskosten	**100**	**100**	**150**	**110**	**110**	**0**

Jaarlijkse kosten (€/jaar)

In deze grafiek zijn de eenmalige investeringen opgeteld bij de energiekosten. Alle verduurzamingsopties geven hogere jaarlijkse kosten voor de eindgebruiker. Dit komt vooral door de hoge jaarlijkse investeringskosten ten gevolge van isolatie.



5. Recent goed geïsoleerd appartement



Woningtype	Appartement
Bouwjaarrange	na 2005
Label	A
Oppervlakte	79 m²
Gasverbruik	612 m³
Elektriciteitsverbruik	1970 kWh
Komt veel voor in energiebuurt	Centrum Nieuw en Oud, Kudelstaart centrum, Oosteinde West

Investeringen (€)

Dit nieuwbouwappartement met label A beschikt over voldoende isolatie.

	A GASKETEL	B GASKETEL + ISOLATIE	C HYBRIDE WARMTEPOMP	D ALL-ELECTRIC WARMTEPOMP	E WARMTENET 50C	F WARMTENET 70C
Isolatie	0	0	0	0	0	0
Warmteafgiftesysteem	0	0	0	4.080	4.080	0
Verwarming-/ koelinstallatie	2.280	2.280	6.450	10.290	4.060	0
Eenmalige aanpassingen	0	0	550	1.060	5.120	5.120
Ventilatie	0	0	0	0	0	0
Elektrisch koken	0	0	0	960	960	960
Warmtenetaansluiting	0	0	0	0	5.030	5.030
Subsidie	*0*	*0*	*-1.300*	*-1.300*	*-4.630*	*-3.330*
Totaal	**2.280**	**2.280**	**5.700**	**15.090**	**14.620**	**7.780**
Jaarlijkse investerings-kosten (€/jaar)	**140**	**140**	**350**	**920**	**890**	**480**

Jaarlijkse investeringskosten volgen uit de aflossing van een Energiebespaarlening Duurzaam Warmtefonds (2,2% rente over 20 jaar)

Energierekening (€/jaar)

Een goed geïsoleerde appartement heeft een lage warmtevraag en een lage energierekening. De woning is al best duurzaam, maar nog niet aardgasvrij. Er kan nog wat extra bespaard worden op de energierekening door aanvullende verduurzaming.

	A	B	C	D	E	F
Elektriciteit	790	790	910	1.140	1.010	790
Gas	770	770	590	0	0	0
Warmte	0	0	0	0	700	940
Vermindering energiebelasting	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*
Jaarlijkse energiekosten	**1.000**	**1.000**	**940**	**580**	**1.150**	**1.170**

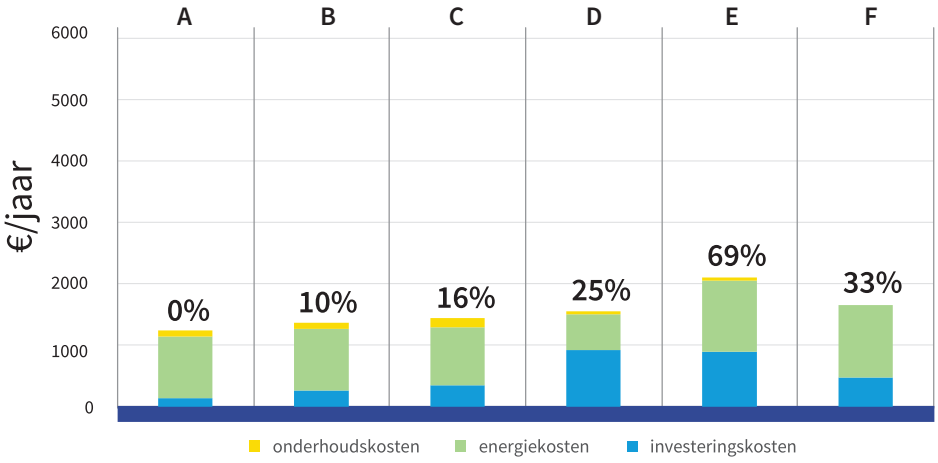
Onderhoud (€/jaar)

Een verwarmingsinstallatie zoals een gasketel en warmtepomp heeft regelmatig onderhoud nodig om goed te functioneren.

	A	B	C	D	E	F
Onderhoud	100	100	150	110	110	0
Jaarlijkse onderhoudskosten	**100**	**100**	**150**	**110**	**110**	**0**

Jaarlijkse kosten (€/jaar)

In deze grafiek zijn de eenmalige investeringen opgeteld bij de energiekosten. Alle verduurzamingsopties geven hogere jaarlijkse kosten voor de bewoner. De warmtepomptechnieken komen naar voren als goedkoopste opties, waar een elektrische warmtepomp de laagste energiekosten heeft.



Gemeente Aalsmeer

6. Oude slecht geïsoleerde 2-onder-1-kap woning



Woningtype	2-1 kap
Bouwjaarrange	t/m 1945
Label	G
Oppervlakte	130 m²
Gasverbruik	1859 m³
Elektriciteitsverbruik	3270 kWh
Komt veel voor in energiebuurt	Lintbebouwing Aalsmeer

Investeringen (€)

Het is aangeraden een oude woning met een slecht energielabel G te isoleren als eerste stap in de verduurzaming. De isolatiekosten van een 2-onder-1-kap woning zijn hoog. Een 2-onder-1-kap woning is heeft meer buitenmuren en raamoppervlak dan de rijwoning, maar minder dan de vrijstaande woning.

	A GASKETEL	B GASKETEL + ISOLATIE	C HYBRIDE WARMTEPOMP	D ALL-ELECTRIC WARMTEPOMP	E WARMTENET 50C	F WARMTENET 70C
Isolatie	0	34.550	23.590	34.550	34.550	23.590
Warmteafgiftesysteem	0	0	0	6.710	6.710	0
Verwarming-/ koelinstallatie	2.280	4.310	6.450	10.660	4.060	0
Eenmalige aanpassingen	0	0	550	1.060	5.120	5.120
Ventilatie	0	1.770	0	1.770	1.770	0
Elektrisch koken	0	0	0	960	960	960
Warmtenetaansluiting	0	0	0	0	5.030	5.030
Subsidie	*0*	*-5.770*	*-4.630*	*-7.670*	*-10.400*	*-6.650*
Totaal	**2.280**	**34.860**	**25.960**	**48.040**	**47.800**	**28.050**
Jaarlijkse investeringskosten (€/jaar)	**140**	**2.130**	**1.590**	**2.940**	**2.920**	**1.710**

Jaarlijkse investeringskosten volgen uit de aflossing van een Energiebespaarlening Duurzaam Warmtefonds (2,2% rente over 20 jaar)

Energierekening (€/jaar)

Een oude woning heeft een hoge warmtevraag. Er kan dus stevig bespaard worden op de energierekening. Een all-electric warmtepomp verbruikt helemaal geen gas meer en is het zuinigste. Tarieven voor warmtelevering volgen het NMDA-principe en zijn daarmee vergelijkbaar met de gasketel.

Elektriciteit	1.090	1.220	1.380	1.870	1.620	1.090
Gas	1.820	1.090	890	0	0	0
Warmte	0	0	0	0	850	1.480
Vermindering energiebelasting	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*	*-560*
Jaarlijkse energiekosten	**2.350**	**1.750**	**1.710**	**1.310**	**1.910**	**2.010**

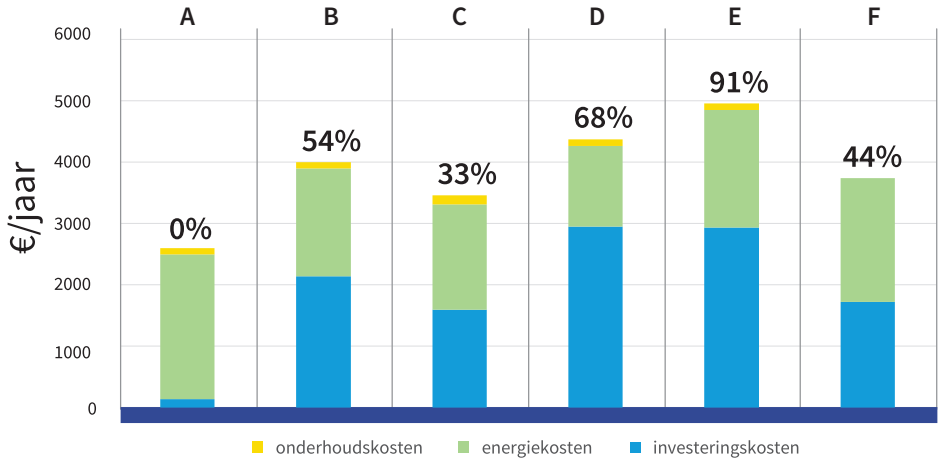
Onderhoud (€/jaar)

Een verwarmingsinstallatie zoals een gasketel en warmtepomp heeft regelmatig onderhoud nodig om goed te functioneren.

Onderhoud	100	100	150	110	110	0
Jaarlijkse onderhoudskosten	**100**	**100**	**150**	**110**	**110**	**0**

Jaarlijkse kosten (€/jaar)

In deze grafiek zijn de eenmalige investeringen opgeteld bij de energiekosten. Alle verduurzamingsopties geven hogere jaarlijkse kosten voor de eindgebruiker. Dit komt vooral door de hoge jaarlijkse investeringskosten ten gevolge van isolatie.



Gemeente Aalsmeer



PARTICIPATIE ACTIVITEITEN

Toelichting:

Hieronder vindt u de bijlagen met betrekking tot de participatie-activiteiten die zijn uitgevoerd in het kader van de ontwikkeling van de warmtevisie Aalsmeer. Over het hoe en waarom van deze activiteiten leest u in hoofdstuk 2.2 van de warmtevisie. De onderstaande bijlagen geven een goed beeld van de input vanuit de samenleving voor de ontwikkeling van de warmtevisie. Deze bijlage bevat de volgende documenten:

1.1 Klankbordgroep vragen, opmerkingen en input Warmtevisie Aalsmeer en ambtelijke reacties van gemeente Aalsmeer

1.2 Resultaten van de enquête Aalsmeer aardgasvrij, 7 april 2021

1.3 Publieksversie Enquête Aalsmeer Aardgasvrij?

1.4 Overzicht van vier interviews in de Nieuwe Meerbode i.k.v. Aalsmeer aardgasvrij?

- Interview met wethouder W. Alink-Scheltema 1 april 2021
- Interview met klankbordgroep-leden J. Overbeek W. van de Merbel, 8 april 2021
- Interview met Eigen Haard en HAK, 15 april 2021

Interview met CE Delft, 22 april 2021

1.5 Facebook Reacties Enquête 'Aalsmeer Aardgasvrij?' & Dorpsgesprekken

1.6 Presentatie Dorpsgesprekken Gemeente Aalsmeer

1.7 Presentatie Dorpsgesprekken CE Delft

1.8 Mentimeter uitslagen Dorpsgesprek 20 april 2021

1.9 Mentimeter uitslagen Dorpsgesprek 22 april 2021

1.10 Mentimeter uitslagen Dorpsgesprek 29 april 2021

1.11 Q&A: vragen en antwoorden Dorpsgesprekken

1.1 1-ste Klankbordgroep bijeenkomst; vragen, opmerkingen en input voor de Warmtevisie Aalsmeer en ambtelijke reacties van gemeente Aalsmeer

Toelichting

Tijdens de eerste klankbordgroep bijeenkomst rond de Warmtevisie Aalsmeer heeft de gemeente de klankbordgroepleden gevraagd om te reageren op vier vragen. Dat hebben een aantal leden gedaan, een aantal anderen hebben deels de vragen beantwoord en deels ook andere punten aangeroerd waarvoor zij aandacht vragen. Daarom is deze notitie ingedeeld in twee delen:

Deel I: Weergave van de antwoorden op de 4 gestelde vragen (pag. 2 t/m 4)
Deel II: Verder genoemde punten en opmerkingen van de klankbordgroep (pag. 5 t/m 9)

In beide gevallen geven we vanuit de gemeente in cursief een reactie op de verschillende punten. In de volgende vergadering van de klankbordgroep op 23 maart a.s. zullen we aandacht besteden aan deze notitie, in die zin dat, als er nog vragen zijn, we die verder bespreken.

Deel I: Weergave van de antwoorden op de 4 gestelde vragen door de gemeente aan de klank-bordgroep Warmtevisie Aalsmeer

Tijdens de eerste bijeenkomst van de klankbordgroep Warmtevisie Aalsmeer in januari 2021 heeft de gemeente de leden vier vragen voorgelegd. De leden van de klankbordgroep die hier-onder genoemd staan, hebben daarop gereageerd. Hieronder de gestelde vier vragen en de verkregen antwoorden.

Vraag 1. Wat zijn uw belangrijkste zorgen rond het aardgasvrij worden van Aalsmeer?

HAK:

1. Met de kennis van nu en ervan uitgaand dat het gehele traject zorgvuldig wordt begeleid en uitgevoerd heeft HAK op dit moment geen zorgen.

Dat is natuurlijk fijn om te horen.

X:

2. Een overhaast traject waarbij onnodige vermijdbare investeringen gedaan moeten woden en geen of onvoldoende aandacht is voor het behoud van de bestaande infrastructuur van gasleidingen die uitstekend gebruikt kunnen worden voor of (aard-)gas, groen gas, combinaties van waterstof en gas. Voorlopig zijn er meer dan voldoende (aard-)gas en andere oplossingen beschikbaar en wordt op diverse fronten hard gewerkt aan voorzieningen. (En zeker niet alleen uit Rusland!) De huidige technieken hiervoor zijn nu al in hoge mate beproefd en van hoge kwaliteit.

Dit is een goed punt. Het is heel belangrijk om gasinfra niet voortijdig te verwijderen, mede in verband met de mogelijkheden van het huidige aardgasnet om op termijn hernieuwbare gassen te transporteren. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan groengas en waterstof. De gemeente is zich bewust van het belang van flexibiliteit t.a.v. innovaties en technieken zoals hernieuwbare gassen, en daarmee het voorkomen van onnodig verwijderen van bestaande gasinfrastructuur. Op dit moment zijn hernieuwbare gassen onvoldoende beschikbaar. Via deze link is meer informatie te vinden.

De Warmtevisie is een eerste stap in het onderzoek naar een optimale duurzame warmtevoorziening per buurt of wijk. Als die visie klaar is volgt een traject per wijk waarin er met de wijkbewoners nader wordt bekeken hoe de realisatie van een aardgasvrije wijk gestalte kan krijgen. Dat zal gebeuren in een zogenaamd Wijkuitvoeringsplan waarin zorgvuldig en gefaseerd te werk wordt gegaan. Van een overhaast traject zal geen sprake zijn, al was het alleen al omdat alle woningeigenaren een belangrijke rol spelen in de realisatie, zonder hen gaat het niet.

Er wordt inderdaad hard gewerkt aan duurzame waterstof (opgewekt met schone energie), maar er zijn twee redenen om daar voor de gebouwde omgeving niet op in te zetten in de komende jaren. De eerste reden daarvoor is, dat waterstof eerst wordt ingezet voor de (energie-intensieve) industrie waar hoge temperaturen nodig zijn. Grootschalige toepassing van waterstof in de gebouwde omgeving is vanwege de schaarste nog niet mogelijk. Bovendien zal waterstof door die schaarste vrij duur kunnen zijn. Zie ook deze kamerbrief, waarin te lezen is dat waterstof zeker tot

2030 geen significante rol zal spelen bij het verduurzamen van de gebouwde omgeving. Met de kennis van nu zullen hernieuwbare gassen in 2030 waarschijnlijk enkel een logische optie zijn als er geen andere reële warmtealternatieven voorhanden zijn.

Een andere reden is, dat waterstof weliswaar een goed opslagmedium voor energie is, maar dat het ook veel energie kost om duurzame waterstof te produceren. Hiervoor is duurzame elektriciteit nodig. Bij de productie van waterstof uit elektriciteit gaat een deel van de energie verloren. Om groene waterstof in grote hoeveelheden te maken zijn er vele extra wind- of zonneparken nodig.

Het kan natuurlijk zijn, dat over 15-20 jaar de ontwikkelingen zover zijn, dat de situatie rond waterstof aantrekkelijker wordt, maar dat is nu zeker niet aan de orde. Hoe dan ook is het van belang om woningen goed te isoleren. Daarmee kan worden voorgesorteerd op alle mogelijke duurzame warmtetechnieken.

3. De infrastructuur voor elektra is onvoldoende. Investeringen zijn duur en kosten (veel) tijd.

Dat is inderdaad waar. Als gevolg van verschillende ontwikkelingen neemt de vraag naar elektriciteit toe. Denk aan: economische groei, woningbouw, de digitale samenleving, de energietransitie waaronder energieopwek, elektrisch vervoer en elektrificatie van de warmtevoorziening en industriële processen. De netbeheerders zijn dan ook druk bezig met voorbereidingen voor het aanpassen van het verzwaren van de infrastructuur. Door de plannen vast te leggen in de Warmtevisie en wijkuitvoeringsplannen, kan de netbeheerder beter voorspellen op welke locaties in de toekomst extra capaciteit nodig is op het elektriciteitsnet. De netbeheerder van het elektriciteitsnet in Aalsmeer is Liander. Liander denkt mee vanuit de projectgroep Warmtevisie Aalsmeer.

Alle kosten die worden gemaakt voor het uitbreiden van het elektranet zijn gesocialiseerd en wordt via vastrecht door alle aangeslotenen betaald. Om de (nationale) kosten van de energietransitie zo laag mogelijk te houden is dit een belangrijk aandachtspunt in de Warmtevisie. Keuzes die in de warmtetransitie worden gemaakt zijn hier mede van invloed op. Netbeheerders hanteren hiervoor onderstaande uitgangspunten:

a. Benut de bestaande energie-infrastructuur optimaal. Sluit nieuwe projecten voor het opwekken van energie aan op plekken waar nu ruimte op het net is.
b. Combineer opwek en verbruik. Plaats projecten voor het opwekken van energie in de buurt van plekken waar veel energie nodig is. Zo minimaliseren we het energietransport over lange afstanden.
c. Zorg voor een constante productie van energie. Combineer zon en wind in een 50/50-vermogensverdeling, omdat zon en wind verschillende opwekpieken hebben.
d. Cluster projecten voor duurzame opwek. Zet in op grootschalige projecten. Het is makkelijker om eenmalig aanpassingen te doen in een groot gebied, dan meerdere aanpassingen in kleinere gebieden.
e. Gebruik slimme technische oplossingen: cablepooling (zon- en wind combineren op één aansluiting), curtailment (beperken van de opwekpiek), redundantie loslaten (door gebruik te maken van de reserve capaciteit op stations).

4. De aanpassingen en kosten achter de deur bij overschakelen naar lage(re) temperatuur verwarming zijn hoog en zouden (deels) vermeden kunnen worden.

Dat hangt erg van de situatie per woning af; een slecht geïsoleerd huis heeft een andere startpositie dan een goed geïsoleerd huis. Isolatie verdient zich vaak binnen een redelijke termijn terug door een lagere energierekening en bovendien werkt het comfortverhogend.

Ook de keuze voor de warmtetechniek hangt samen met het vermijden van een deel van de kosten. Als voorbeeld: bij een HT (hoge temperatuur) warmtenet hoeven woningen niet of veel minder geïsoleerd te worden dan voor een MT of LT oplossing. Een andere manier om structurele kosten te vermijden zijn hybride oplossingen waarbij een warmtepomp in combinatie met een gasketel werkt. Waarbij de gasketel bijspringt op momenten dat de warmtepomp te hard moet werken op koude dagen.

De verdere technische aanpassingen brengen ook kosten met zich mee. Bekend is dat maatregelen zich lang niet altijd terugverdienen. Het is dan ook van belang dat de rijksoverheid hierbij financiële mogelijkheden ontwikkelt voor woningeigenaren.

Misschien kunt u uw standpunt over het (deels) vermijden van kosten toelichten op de volgende bijeenkomst?

5. Hybride vraagt ook om een gasaansluiting.

Inderdaad. Hybride oplossing helpen een geleidelijke overgang naar een duurzame warmtevoorziening mogelijk te maken. Dat is duidelijk een overgangstechniek. Voordeel is dat de kosten over het algemeen relatief laag zijn en de CO_2 uitstoot (waar het allemaal om gaat) ook vermindert. Nadeel is dat er alsnog een stap gemaakt moet worden naar volledig aardgasloos.

X:

6. Mijn grote zorg is dat we de samenleving niet mee krijgen in deze transitie. Ik proef in mijn directe omgeving zoveel weerstand tegen de energietransitie dat ik mij werkelijk ongerust maak. Deels komt dat door de frames van diverse kanten over "van gas los", aan de andere kant merk ik de invloed van diverse media die de energietransitie trachten te ondergraven.

Die zorg deelt de gemeente met u. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente en de rijksoverheid dan ook om het traject naar een aardgasvrije wijk zorgvuldig te doorlopen, met transparante, eerlijke en heldere informatievoorziening, zorgvuldig, stap voor stap en steeds in samenspraak met bewoners en woningeigenaren. Zonder hen gaat het niet. Veel verwarring ontstaat over de kosten van de transitie. Als het uitgangspunt betaalbaarheid wordt genoemd moet ook worden geconcludeerd dat alternatieven voor aardgas nog steeds duurder zijn. Mensen ervaren dat dus niet als betaalbaar, want krijgen te maken met meerkosten, die zich lang niet altijd volledig terugverdienen. Dit zijn terechte zorgen.

Daarom is het belangrijk om steeds de vraag te stellen wanneer bewoners aardgasvrij wonen acceptabel zouden vinden en op basis van de antwoorden daarop het proces verder te ontwikkelen. Subsidies en (ontwikkeling van nieuwe) financieringsmodellen zijn belangrijk.
De Rijksoverheid heeft hier een belangrijk aandeel in.

X:

7. Ik maak mij het meest zorgen over het feit dat naar mijn idee nog steeds niet iedereen is doorgedrongen hoe hoog het water ons aan de lippen staat. De opwarming van de aarde is in 2020 erger geworden dan de wetenschap heeft voorspelt. Er is geen tijd te verliezen. Te veel mensen wachten. Op de overheid? Ik maak mij zorgen dat de factor geld straks de overhand gaat krijgen in keuzes die gemaakt "moeten" gaan worden. Geld boven leven!

Dat is inderdaad een realiteit waarmee we moeten omgaan. Maar geld is natuurlijk ook een heel plausibele reden; niet iedereen heeft geld voor een aardgasvrij huis op de plank liggen en zelfs als dat wel zo is, wil men het misschien liever aan iets anders uitgeven, of ziet niets in argumenten voor klimaat en milieu.

X:

8. Dat bewoners/eigenaren woningen harder worden aangepakt dan de bedrijven.

Binnen het klimaatakkoord wordt van alle partijen, alle sectoren verwacht dat zij maatregelen gaan nemen. De Lucht- en scheepvaart sector zijn hierop een ongemakkelijke uitzondering.

9. Dat de participatie een flop wordt en de protesten pas komen nadat de beslissingen zijn genomen.

Dat zijn we niet met u eens; we verzamelen in deze fase een hoop zorgen en vragen van mensen waarmee we rekening zullen moeten houden. Dat is de bedoeling van de participatie in deze fase. In de wijken die als eerste aan de beurt zijn, zal de participatie een intensiever karakter krijgen en zullen ook veel meer bewoners mee willen praten. Zie ook bij het begin van onze reactie op punt 2, de 2e alinea van ons antwoord.

10. Dat aan de voorwaarde van betaalbaarheid niet kan worden voldaan en de eigenaren worden opgezadeld met extra leningen.

Een ding is duidelijk; woningeigenaren gaan over hun eigen huis en hun eigen geld. Niemand, ook de gemeente niet, kan mensen dwingen om maatregelen te nemen of een lening af te sluiten. Er zal nog veel op financieel gebied moeten gebeuren, om het voor bewoners aantrekkelijker te maken om maatregelen te nemen. Denk aan nieuwe financieringsmodellen zoals gebouw gebonden financiering en of maatschappelijke ESCo's (Energy Service Company's)
Het is aan de rijksoverheid om dat te faciliteren.

11. Aardgasvrij is naar mijn mening symbolisch, doelstelling is reduceren van CO2 uitstoot, liefst tot nul. Zou jammer zijn als dit uitgangspunt wordt ondergesneeuwd.

Een terechte opmerking. Bij de concept uitgangspunten voor de Warmtevisie is dit op de volgende wijze geformuleerd: 'Duurzaamheid is belangrijk bij de keuze van warmtetechnieken: de gemeente wil fossielonafhankelijk zijn in 2040, maar stelt CO_2-reductie voorop." Concreet betekent dit bijv. dat isolatie en hybride oplossingen betrokken worden in de Warmtevisie. Dit om een meer geleidelijke overgang naar een CO_2 arme toekomst mogelijk te maken en ook om bijv. meer recht te kunnen doen aan het uitgangspunt betaalbaarheid.

12. Hoe leggen we uit, dat aan bedrijven andere eisen gesteld (kunnen) worden, b.v. aan het productieproces.

In de verschillende sectoren worden hierover verschillende afspraken gemaakt. Binnen het klimaatakkoord wordt van alle partijen, alle sectoren verwacht dat zij maatregelen gaan nemen. De Lucht- en scheepvaart sector zijn hierop een (ongemakkelijke) uitzondering.

Vraag 2. Hoe zou de gemeente met die zorgen rekening kunnen houden?

HAK:

1. Dit is een zeer belangrijk en langlopend traject. HAK weet dat de gemeenteraad heeft besloten om slechts faciliterend op te treden. HAK vindt echter, gezien de belangrijkheid van het traject, dat de gemeente en gemeenteraad ook sturend optreedt op het moment dat dit nodig is.

De gemeente onderschrijft het belang van dit traject ook. Onduidelijk is wat precies wordt bedoeld met de opmerking dat de gemeenteraad heeft besloten slechts faciliterend op te treden. De gemeenteraad heeft formeel nog geen besluit genomen over de rol die ze ambieert in de energietransitie of de warmtetransitie. Naar aanleiding van de Warmtevisie wordt mogelijk een voorstel voorbereid om de rol van gemeente Aalsmeer in de energietransitie helder te krijgen.

X:

2. Door niet op voorhand de meest populaire (populistische) oplossingen voor te leggen en ook deze alternatieven te (laten) onderzoeken.
Aalsmeer is niet de enige gemeente met deze problematiek (en er zijn ook meerdere adviseurs).
De vraag over betaalbaarheid sluit hier op aan.
Betaalbaarheid gaat over het totale plaatje.
Subsidies moeten ook betaald worden.

Onduidelijk is wat wordt bedoeld met de zin: "Door niet op voorhand de meest populaire (populistische) oplossingen voor te leggen en ook deze alternatieve te (laten) onderzoeken." Dit maakt een reactie lastig te formuleren. Belangrijk is te vermelden dat de Warmtevisie Aalsmeer uit zal gaan van alle huidige beschikbare technieken. Betaalbaarheid zal een belangrijk uitgangspunt worden, op basis van:

- *de input van de Klankbordgroep,*
- *de Enquête,*
- *Facebook reacties en naar verwachting;*
- *Dorpsgesprekken*
- *De input van de Projectgroep met professionele stakeholders*
- *De input van de gemeenteraad*
- *De kaders die de Rijksoverheid en het Klimaatakkoord hebben meegegeven aan de Transitievisies Warmte (Laagst mogelijke maatschappelijke kosten)*

Betaalbaarheid gaat inderdaad over het totale plaatje. Daarom onderzoeken we zowel de aardgasvrije warmtetechnieken met de laagste totale kosten voor de maatschappij (nationale kosten) als de warmtetechnieken met de laagste kosten voor bewoners. Hoe lager de totale kosten van een warmtetechniek zijn, hoe betaalbaarder voor de bewoner.

De opmerking over subsidies kloppen. Toch is het belangrijk om te weten dat subsidies worden ingezet om te helpen een proces op gang te brengen en zo bij te dragen aan de oplossing van een probleem, in dit geval het klimaatprobleem.

3. "Afvalwarmte" uit datacenters is niet gegarandeerd altijd beschikbaar.

De warmtewet stelt dat bij levering van warmte (via warmtenetten) aan woningen, leveringszekerheid moet worden geboden, om te voorkomen dat mensen in de kou zitten als een datacenter geen warmte meer kan leveren. Deze garantie op leveringszekerheid zorgt ervoor dat aanvullende maatregelen genomen moeten worden om die zekerheid te kunnen geven.

X:

4. Daarom is het advies van onze Werkgroep "communicatie, communicatie en communicatie". Er moet een duidelijke en strategische campagne komen om de transitie te begeleiden. Dat betekent niet alleen gericht communiceren als er iets te melden valt, maar met een persberichtenreeks de hele campagne van opwarming van de aarde, Parijsakkoord, doelstellingen tot aan concrete maatregelen onder de aandacht brengen en dat blijven herhalen. Dit moet gebeuren op landelijk en lokaal niveau. De afdeling communicatie van de Gemeente Aalsmeer of de persvoorlichtster van wethouder Alink kan hierin een belangrijke rol spelen.

Communicatie is inderdaad belangrijk, daarom hebben we onder andere op basis van de input van de Klankbordgroep ingezet op extra communicatie activiteiten zoals interviews in de krant en mogelijk op de radio, en wordt gewerkt aan uitbreiding van de gemeente website op dit onderwerp. Dit buiten de al geplande communicatie en participatie activiteiten zoals enquête, postercampagne, dorpsgesprekken en formele inspraak, waarbij steeds gecommuniceerd wordt via verschillende kanalen. Wij hopen dat Klankbordgroepleden mee willen werken aan bijv. de interviews.

X:

5. En dan technisch. Ik heb meegedaan aan het onderzoek voor isolatie aan woningen. Mijn woning staat model voor deze wijk. Isolatie is een iets waar tijdens de 1e klankbord groep veel over gesproken is. Mijn woning dateert uit 1996. Alleen mijn zolder kan beter geïsoleerd worden. Er staat water in de kruipruimte. Maar het bedrijf wat is uitgekozen om hiervoor eventueel langs te komen geeft aan hier weinig heil in te zien. Wordt het isoleren van woningen voor huizen vanaf 1996 niet te zwaar benadrukt? Moeten we ons niet veel meer richten op oudere huizen. Ik durf, en zal zodra de kans zich voordoet, zonder extra veel isolatie over te stappen op vloerverwarmingen en een warmtepomp.

De activiteiten waar op wordt gedoeld zijn de Buurtacties Energiezuinig Wonen. Deze voorlichtingstrajecten richten zich vooral op het doel mensen bewust te maken van de mogelijkheden van verduurzamen en om kennis mee te geven over de beste volgorde en manieren om dit te kunnen doen. Deze acties worden Aalsmeer breed uitgevoerd (Kudelstaart, Hornmeer, Stommeer, Oosteinde) en richten zich niet specifiek op woningen vanaf 1996. Dat zou ook een verkeerde keuze zijn. Hoe ouder de woningen, des te minder er is geïsoleerd bij de bouw. Woningen vanaf 2007 zijn over het algemeen op het gebied van isolatie klaar voor een toekomst zonder aardgas. De Warmtevisie gaat over alle woningen in Aalsmeer

X:

6. Het lijkt mij toch verstandig bewoners te adviseren als ze voorop willen lopen, dat de geadviseerde volgorde is: isoleren, beslissing over wijkgerichte aanpak afwachten en dan investeren.

Gemeente Aalsmeer onderschrijft deze gedachte. Sterker nog, via het Regionaal Energieloket maar ook vanuit de gemeente wordt dit advies regelmatig verstrekt, met de nuance dat we mensen adviseren eerst te isoleren en in combinatie de ventilatie op orde brengen en zonneenergie op te wekken. En dat het verstandig is de plannen van de gemeente af te wachten voor de laatste stap 'verwarmingssystemen aanpassen'. Mede omdat er op dit moment nog geen collectieve warmteoplossingen voorhanden zijn is dit advies van belang. En de verwachting is dat collectieve oplossingen voor veel woningen een betaalbaardere oplossing zijn dan een individuele warmtepomp oplossing. Inwoners die desondanks toch een individuele oplossing willen, worden wel ondersteund. En als veel woningen overstappen op een individuele warmtepomp raakt een business case voor een collectieve oplossing steeds verder uit beeld.

Vraag 3. Wanneer is het aardgasvrij worden van Aalsmeer voor u acceptabel, onder welke voorwaarden?

HAK:

1. Voor HAK is het belangrijkste dat ook de gemeente Aalsmeer CO_2 neutraal wordt binnen de regels die in Europa hiervoor zijn opgesteld.

Gemeente Aalsmeer werkt vanuit haar voorbeeldfunctie aan een fossiel onafhankelijke organisatie in 2030 en draagt zorg om tijdig te voldoen aan eventuele nationale en of Europese wetgeving op dit gebied. Voor het hele grondgebied van de gemeente geldt de ambitie om in 2040 volledig fossiel onafhankelijk te zijn. Eerder onderzoek toonde aan dat die ambitie niet haalbaar is, met name door de geringe invloed op de verduurzaming van de mobiliteit en de electriciteitsmix van het stroomnet. Desondanks doet de gemeente haar best om deze ambitie zoveel mogelijk binnen bereik te houden.

X:

2. Hierbij in aanmerking genomen dat het alleen de woningen betreft. De "industrie" beslaat een veelvoud van dit quotum aan brandstof en vraagt een aparte benadering. Wanneer is helaas niet aan ons - de voorwaarden dienen te zijn dat dit zo geruisloos mogelijk gebeurd en zonder verlies aan comfort, zonder (onnodige) extra kosten aan investering en duurdere instandhouding. De nieuwe technieken zijn veelomvattender en complexer, dus duur.

De opmerking klopt. De Warmtevisie richt zich op woningen en utiliteit (denk aan scholen en kantoren bijvoorbeeld). In het Klimaatakkoord zijn ook afspraken gemaakt voor de industrie en tuinbouw bijvoorbeeld (voor Aalsmeer en omgeving relevant). Het is goed te vernemen dat het voorkomen van comfortverlies en onnodige kosten belangrijke voorwaarden zijn om aardgasvrij te kunnen worden. Toch moet ook worden gezegd dat op dit moment aardgas nog steeds de goedkoopste manier is om woningen (of andere gebouwen) te verwarmen. En dat investeringen in aardgasloze woningen zich voor een groot deel nog niet terugverdienen.

X:

3. Aardgasvrij is voor mij acceptabel als iedereen hierin mee kan doen en er een soort van evenwichtigheid is in de kosten van de maatregelen en de opbrengsten (kostenneutraliteit).

Een terechte opmerking. Dit geldt bijvoorbeeld voor mensen met een laag of minimum inkomen en ook ouderen. En het geldt niet alleen voor de financiering maar ook voor

de ondersteuning. Kosten neutraliteit klinkt als een mooi uitgangspunt maar betekent wel een forse uitdaging.

Vraag 4. Welke eerste eisen en wensen kunnen we op basis van de bespreking van bovenstaande vragen formuleren?

HAK:

1. De bovenstaande antwoorden spreken voor zich. Dank voor de reacties!

X:

2. Bezint eer gij begint, onderzoekt alles en behoud het goede. Zet (breed) in op (nog meer) isoleren.

Dat doen we; er zijn diverse richtlijnen voor gemeenten bij het opstellen van de Warmtevisie. Een van de richtlijnen is te beschrijven hoeveel woningen zullen worden (na)geïsoleerd als voorbereiding op een toekomst zonder aardgas. Ook moet worden aangegeven hoeveel woningen (welke buurten) voor 2030 aardgasvrij worden. Qua onderzoek worden diverse studies en analyse modellen gebruikt en vergeleken om daarmee bij te dragen aan een gedegen onderbouwing van de (nog te maken) keuzes die in de Warmtevisie Aalsmeer zullen worden voorgesteld. De modellen en studies die zijn en worden betrokken worden genoemd in de (bijlagen) van de Warmtevisie.

X:

3. Maak inzichtelijk wat het voor mensen gaat betekenen en dat niet alles binnen een 5 of 10 ar gerealiseerd hoeft te worden. Mijn buurman van 82 hoeft zich geen zorgen te maken hierover. Als hij, of zijn erfgenamen, zijn woning gaat verkopen als hij in het verpleeghuis zit, komt pas de vraag aan de orde van verbouwen, isoleren en welke warmtebron.

Dank voor deze tip. Het is nadrukkelijk de bedoeling mensen goed uit te leggen wat het betekent om aardgasvrij te worden. Daarmee onderschrijven wij het belang van goede, zorgvuldige en heldere informatievoorziening. De Warmtevisie is daarbij een richtinggevend visiedocument dat periodiek wordt geactualiseerd. In de wijkuitvoeringsplannen die volgen wordt een definitief besluit genomen over het alternatief voor aardgas voor die buurt of wijk. Daarna is ongeveer 8 tot 10 jaar de tijd om gebouwen en energie-infra aan te passen aan het alternatief voor aardgas. Bij het traject om te komen tot een wijkuitvoeringsplan zal zowel op gebied van communicatie als participatie intensief moeten worden ingezet.

Deel II: Verder genoemde opmerkingen van de klankbordgroep Warmtevisie Aalsmeer bij verschillende onderwerpen naar aanleiding van de 1e klankbordgroepbijeenkomst

Onderwerp 1: Klimaatprobleem en klimaatbeleid

X:

1. Klimaatverandering is een gegeven. Het klimaat verandert door menselijke toedoen waardoor de CO_2 uitstoot te hoog wordt en de aarde opwarmt. Er zijn partijen die dit ontkennen, m.n. de Telegraaf is een woordvoerder van dit geluid. Dit zal ook een discussie item worden in het gesprek met de raadsleden. We kunnen argumenten uitwisselen, maar het debat heeft geen zin. Klimaatbeleid moet gevoerd worden om CO_2 stijging en opwarming aarde te voorkomen.

Gemeenten hebben een belangrijke rol in het energietransitie, met het ontwikkelen van een Transitievisie Warmte (in Aalsmeer 'Warmtevisie' genoemd) en wijkuitvoeringsplannen.

Gemeente Aalsmeer onderschrijft de visie op de oorzaak van klimaatverandering door toedoen van menselijk handelen. Een van de redenen waarom in 2016 de aanpak Duurzaamheid is vastgesteld waarin de ambitie Aalsmeer Fossiel Onafhankelijk 2040 is vastgelegd. De warmtevisie is in hoofdlijnen richtinggevend, in de wijkuitvoeringsplannen zal in nauw overleg met de direct belanghebbenden worden uitgewerkt hoe het aardgasvrij worden van een wijk of buurt daadwerkelijk gerealiseerd kan worden.

Vragen X en X:

2. Bestaan er recente beleidsnota's Aalsmeer over klimaat?

3. Zijn er eerdere Aalsmeerse klimaatprojecten, presentaties daarvan?

Ja deze zijn er. Een niet uitputtende opsomming:

- *Aanpak Duurzaamheid Aalsmeer (2016)*
- *Plan van aanpak 2019 -2021 Aalsmeer Fossiel Onafhankelijk (2019)*
- *Concept Regionale Energiestrategie Noord-Holland Zuid*
- *Kaders Zonne-energie Aalsmeer (2020)*
- *Actieplan Klimaat Adaptatie*
- *Scan Circulaire Economie Greenpark Aalsmeer*
- *etc*

Onderwerp 2. Organisatie van uitvoering van klimaatbeleid

X:

1. Er is nu een kleine afdeling binnen de gemeentelijke organisatie. Ik hoop dat het komende jaren een succes wordt en noemt ook Verkeer/Vervoer en opwek van duurzame energie. Gaat het niet te snel, van belang dat het plan te behappen is.

Als gevolg van het Klimaatakkoord hebben gemeenten extra taken en verantwoordelijkheden gekregen. Vanuit het Rijk en VNG is onderzocht wat gemeenten nodig hebben voor de uitvoeringslasten van het Klimaatakkoord. Klik hier om het onderzoek te downloaden.

X:

2. Bij alle toe te passen technieken is het van belang om de warmtevraag te beperken. Isoleren dient daarom in de uitvoering voorop te staan!

Gemeente is gevraagd in de Warmtevisie aan te geven welke woning aantallen zullen worden geïsoleerd en welke woningen al daadwerkelijk aardgasvrij kunnen worden. Om in 2040 fossiel onafhankelijk te zijn moet 38% van de energievraag worden gereduceerd en de resterende 62% moet duurzaam worden opgewekt. Gemeente Aalsmeer deelt de zienswijze dat isoleren (no regret aanpak) een voornaam onderdeel van de warmtetransitie is. Dit is tijdsvolgordelijk ook handig. Want indien er op korte termijn nog geen duurzame bronnen kunnen worden ontsloten kan wel werk worden gemaakt van het beperken van de energievraag. Overigens is er recent een groepsaankoop isolatie uitgevoerd voor woningeigenaren.

3. Ik zou wat duidelijker in de stukken vermeld willen zien dat er pas een definitieve beslissing over een wijk wordt genomen nadat er een aparte klankbordgroep voor deze wijk is geformeerd en gehoord is.

Het is een goede suggestie dat aan het begin van een 'Wijkuitvoeringsplan' een klankbordgroep van bewoners wordt gevormd waarmee nauw wordt overlegd, naast dat er ook regelmatig overleggen zijn voor alle bewoners van een wijk. Het zal niet zo gaan, dat de hele wijk met elkaar één besluit neemt. Ook zal niet iedereen het eens zijn met de keuze die voor die wijk wordt gemaakt. Het staat echter wel iedere individuele bewoner vrij om mee te gaan in een verandering; voorlopig heeft elke bewoner nog recht op een aardgasaansluiting. Dat kan mogelijk veranderen, op welke termijn is onbekend. Ook is dat een politieke keuze. Tot die tijd hoeft geen enkele bewoner gedwongen mee te doen aan het aardgasvrij maken van zijn huis als hij dat niet wil.

X:

4. De warmtevisie moet door de inwoners en stakeholders gedragen moet worden. Het gaat om een proces dat veel langer reikt dan de zomer van 2021. Het gaat om gedragsverandering, investeringen op basis van toereikend inzicht. De vraag is of dat binnen een half jaar gaat lukken. Neem daar tijd voor.

Gemeente Aalsmeer werkt reeds jaren aan het stimuleren van bewustwording en het ondersteunen van inwoners in de energietransitie. Aanvullend nemen we nu en vooral ook in de wijken die als eerste geselecteerd zullen worden de tijd. In de wijkuitvoeringsplannen is de tijdsspanne waaraan wordt gedacht 8-10 jaar. Los van een voorbereidingstijd van 2 tot 3 jaar.

5. Organisatiemodel, taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Ik stel voor om bij het Plan van Aanpak een matrix van Taken, Bevoegdheden en Verantwoordelijkheden (TBV) op te nemen: wat mag en kan iedereen doen die deelneemt. De gemeente is opdrachtgever, CE Delft het verlengde van de beleidsadviseur. Organisatiemodel: stuurgroep, projectgroep en adviesgroep als organisatorische rode draad. Het liefst gesteund door een Kwaliteitscommissie. Je zou ervoor kunnen kiezen de dorpsgesprekken geen onderdeel te laten uitmaken van de Projectorganisatie.

Het proces om te komen tot de Warmtevisie is beschreven in de startnotitie. Gemeente Aalsmeer wil vasthouden aan deze opzet. Toch waarderen wij dat wordt meegedacht op het niveau van proces en organisatie.

6. Ik stel voor een deelnemer uit de adviesgroep (klankbordgroep) ook plaats te geven in de stuurgroep, zo ook een vertegenwoordiger van de bewoners. Hiermee kan een goede waarborg ontstaan als het gaat om te nemen besluiten. Er ontstaat - indien deze deelnemers ook voldoende vertrouwen meekrijgen -een krachtig commitment. Deze buurt/wijkvertegenwoordiger kan ook zorgen voor coördinatie met de andere buurten/wijken in de stuurgroep.

Er is geen sprake van een stuurgroep. Daarmee is deze suggestie lastig op te volgen. Ook moet gezegd worden dat de ambtelijke organisatie met ondersteuning van CE Delft en Kroese & Kroese, de Projectgroep, de Klankbordgroep en input van inwoners (enquête en dorpsgesprekken, inspraak) input ophalen die van belang is voor een Warmtevisie die past bij Aalsmeer. De uitkomsten worden verwerkt in een concept visie die ter inzage wordt gelegd. Na verwerking van de inspraak wordt de Warmtevisie aan de gemeenteraad aangeboden voor besluitvorming.

7. Van wezenlijke betekenis vind ik ook dat je in dit project plaats geeft aan individuele ondernemers/ bewoners oriëntaties. De inzet op collectieve aanpak per wijk/buurt(solidariteit) zal niet steeds tot volle deelname leiden van de buurt. (ondanks een krachtige verleidingsstrategie) Zie hiervoor de Volkskrant van 18 januari 2021," Ten Eerste" blz. 15 t/m 17).
De escape van een individuele oplossing moet je dan wel achter de hand hebben.

Helemaal eens, een klankbordgroep van een wijkuitvoeringsplan kan daar veel in betekenen. Toch willen we ook benadrukken dat, om een collectieve oplossing (warmtenet), realiseerbaar te houden, het belangrijk is dat een groot deel van de buurtbewoners meedoet.

Onderwerp 4: Communicatie en participatie
X:
1. Bij de vertaling van beleid naar uitvoering is interne en externe communicatie belangrijk en de samenwerking met externe partijen

Helemaal eens

X:
2. Is participatie m.b.v. digitale technieken voldoende of kunnen er pas ingrijpende beslissingen genomen worden, nadat bewoners fysiek in de gelegenheid gesteld zijn inspraak te hebben? M.i. zal daar de Gemeenteraad over moeten beslissen.

De gemeente heeft in het proces voorzien in het 'ter inspraak aanbieden' van de Concept Warmtevisie. Ook krijgen mensen de gelegenheid in te spreken bij de behandeling van de Warmtevisie in de gemeenteraad. Welke mogelijkheden voor fysieke inspraak er zijn is vanwege Corona nog even de vraag.

X:
3. Titel project:
Communicatief gezien is het woord transitie minder passen bij de doelgroep. Het ademt een ambtelijke sfeer. Een meer publiek toegankelijke term verdient aanbeveling.*

Ik vraag me af of bij figuur 1 de juiste term is gebezigd (participatie): ik zie de enquête niet uitsluitend als participatief: eerder een manier om data te verzamelen. In de dorpsgesprekken daarentegen is participatie de kern van de Bottom-up-benadering: actieve deelname via dialoog, debat, met het oog op deelname aan besluitvorming over de Warmtevisie.

Het woord Transitievisie vinden wij ook geen goede term, daarom hebben we de term 'Warmtevisie' gekozen en niet de officiële titel Transitievisie Warmte. In de participatie en communicatie kiezen we voor verschillende mogelijkheden; sommige mensen vullen liever thuis een enquête in en geven daarin aan wat ze willen, sommige mensen willen liever naar een dorpsgesprek, anderen bewandelen liever de weg van de formele inspraak. Door verschillende mogelijkheden aan te bieden, hopen we een groter publiek te bereiken. Deelname aan besluitvorming is overigens voorbehouden aan de gemeenteraad van Aalsmeer.

4. Wat betreft de poster wordt een voorsprong genomen op het integrale communicatie verhaal bij dit project. Ik zou deze daar plek geven. Dit idee is denk ik prima om aandacht te trekken. Voor de continuïteit kan je misschien de oogst hiervan in de loop van het proces teruggeven via buurt gerelateerde voortgang. Op die manier krijg je een werkende communicatieketen. Voor de zichtbaarheid is het goed om de posters te hebben, voor de respons op de enquête bleken de posters minder waardevol.

Voor de zichtbaarheid is het goed om de posters te hebben, voor de respons op de enquête bleken de posters minder waardevol. De suggestie om inwoners gebiedsgericht te informeren over de vastgestelde Warmtevisie en betekenis ervan waarderen we en nemen we in overweging.

5. Over de enquête:
Ik wil jullie graag ook in overweging geven, of je de deelnemers aan de enquête ook scenario's kan voorleggen: daarmee kan je ondervangen dat in de looptijd van het project (startuitvoering 2030) (onvoorziene) ontwikkelingen/innovaties (wo. Bv Waterstofgas) kunnen worden ingepast. Bovendien zijn er bij andere scenario's andere randvoorwaarden en gevolgen.
Sommige vragen in de enquête, bv de belangrijkste zorgen activeren een enorme band-breedte aan uitingen, waarmee je de Warmtevisie overlaadt met een veelheid van niet aan het project gelieerde zaken. Je moet ze anderzijds wel serieus nemen en er eventueel op reageren.

De enquête is vanaf begin februari online gezet. Daarom kunnen we deze suggestie niet meer meenemen. Andere voorstellen vanuit de klankbordgroep zijn verwerkt (zie daarvoor het document 'Opmerkingen over de enquête door de klankbordgroep'. De ervaring leert dat mensen niet te lang met een enquête bezig willen zijn, daarom stellen we vooral korte, multiple choice vragen. Maar bedankt voor de suggestie; bespreken van scenario's kan bijvoorbeeld interessant zijn in de dorpsgesprekken.

6. Inspraak op alle niveaus.
   Het inrichten van een projectorganisatie in een project wat draagvlak moet genereren en daarnaast een gedragen visie moet opleveren verdient zorgvuldig denkwerk. We willen dan ook adviseren op alle niveaus een vorm van inspraak, meespraak en tegenspraak te organiseren. Het klinkt als een last maar uiteindelijk gaat dat in de toekomst tot minder weerstand leiden. Met andere woorden: in de stuurgroep (op strategisch niveau), in het projectteam (op operationeel niveau) en in de wijkraden (op informeel niveau). Daarmee kan er een gedragen visie ontstaan met medeweten, -denken en -beslissen van de Aalsmeerders.

Zo is inderdaad de opzet. Daarbij zullen in de wijken niet alleen de wijkraden worden gevraagd, maar ook alle andere bewoners in de wijk die graag kritisch mee willen denken. Overigens hebben wij niet de illusie dat we, ondanks intensieve inzet op gebied van bijv. participatie, debat en gesprek, alle Aalsmeerders kunnen overtuigen om aardgasvrij te (willen) zijn, de Warmtevisie of toekomstige Wijkuitvoeringsplannen te omarmen. Ook bij de coronacrisis zie je dat lang niet alle mensen overtuigd zijn van de noodzaak van de verschillende maatregelen.

7. Formele inspraak nog nodig?
   Misschien gaat dat in tegen de gangbare praktijk maar als de projectorganisatie is ingericht, waarbij in de stuurgroep ook vanuit de adviesgroep en eindgebruikers meegedacht en beslist wordt, dan lijkt me de fase van formele inspraak over het geheel niet echt meer relevant. In de operationele fase per buurt, zal dit veel meer van betekenis zijn.

Wij zijn van mening dat voor een goed democratisch proces in beide fases, zowel van de warmtevisie als van de wijkuitvoeringsplannen, formele inspraak en een raadsbesluit aan de orde zijn.

8. Expositie in Community house.
   Je zou zelfs kunnen overwegen om in het op te richten Communityhouse een permanente compacte en dynamische expo/info op te richten (evt. bemenst door betrokken vrijwilligers, in afwisseling), waardoor er een epicentrum van Warmtevise gaat ontstaan. Mogelijk geflankeerd met een mobiele unit die per resultaat uit het buurt afwegingskader op locatie informatie verstrekt en de stappen vooruit toelicht.

Hartelijk dank voor deze tips, die mogelijk bij Wijkuitvoeringsplannen een goede optie zijn om Aalsmeer breed en buurtgericht aanwezig te zijn.

Onderwerp 5: Monitoring /Middelen
Werd genoemd als aandachtspunt, verder geen opmerking daarbij

Gemeente Aalsmeer werkt aan een Energietransitie Model dat inzicht geeft in de ontwikkelingen en meer sturing mogelijk moet maken.

Onderwerp 6: Kosten en betaalbaarheid
X:
1. De prijs van aardgas zal gaan stijgen door een extra energiebelasting. De prijs van elektra zal gaan dalen. De regering stuurt daarmee op de onaantrekkelijkheid van aardgas t.o.v. andere, duurzame warmte. Het is logisch dat huishoudens bijdragen aan de energietransitie, echter de laagste inkomens moeten worden ontzien. Hiervoor is landelijk beleid nodig.

Helemaal eens, laagste inkomens hebben hierbij extra aandacht nodig. Ook de rijksoverheid heeft dat op het netvlies. Energiearmoede is een belangrijk onderwerp. Zie verder ook onze bovenstaande reacties over kosten en betaalbaarheid.

.
X:
2. Dit onderwerp mag nog wel eens terugkomen op de agenda. Behalve vele technisch/ economische aspecten heeft dit ook iets te maken met inkomenspolitiek en daar zou een gemeente terughoudend in moeten zijn.

Betaalbaarheid is een belangrijk benoemd uitgangspunt voor de Warmtevisie, de verwachting is dat een belangrijk deel van het debat over de Warmtevisie zich zal richten op dit onderwerp. Hierbij moet worden begrepen dat de Warmtevisie richting gevend is en de Wijkuitvoeringsplannen een definitieve verandering betekenen.
Ook in het Werk Atelier en de Klankbordgroep bijeenkomst in mei zal betaalbaarheid naar verwachting een gespreksonderwerp zijn.

Onderwerp 7: Economische kansen:
X:
1. Energietransitie biedt economische kansen en schept werkgelegenheid. Bedrijven moeten bijdragen door CO_2 heffing. Hiervoor is landelijk en Europees beleid in ontwikkeling. Dat maakt 'schoon' produceren aantrekkelijker. Nederland heeft wat betreft het aandeel duurzame energievoorziening een inhaalslag te maken.

U bent goed op de hoogte van de actuele ontwikkelingen.

Onderwerp 8: Gebouwde omgeving

X:

1. Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat de vergunning-aanvragen vanaf 1 januari 2021 moeten voldoen aan de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG). Die eisen vloeien voort uit het Energieakkoord voor duurzame groei en uit de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD).

U bent goed op de hoogte van de actuele ontwikkelingen.

Verdere punten

De onderstaande punten zijn verder nog genoemd.

X:

9. Voorraden Fossiele brandstoffen. Deze is eindig, als we zo doorgaan putten we de aarde uit. Maar het belangrijkste is de gevolgen voor het klimaat .

Dank voor uw zienswijze. De gevolgen voor het klimaat zijn inderdaad dé reden om stappen te gaan ondernemen. De eindigheid van fossiele brandstoffen zijn dat niet zozeer; wereldwijd is er bijvoorbeeld nog voor honderden jaren steenkool. Aardgas is er ook nog volop, en kan afhankelijk van de vraag (en dus de prijs) nog steeds ruim gewonnen worden. De reden om ermee te stoppen is vooral het voorkomen van CO_2 uitstoot en ook andere vervuiling.

10. X noemt verder 'aanpakcijfers'. We weten niet wat hiermee wordt bedoeld.

Gemeente Aalsmeer werkt een Energietransitie Model uit die de ontwikkelingen in de energietransitie inzichtelijk maakt. En de invloed van gemeentelijk beleid daarop laat zien.

1.2 Resultaten van de enquête Aalsmeer aardgasvrij

Samenvatting en conclusies

Door middel van deze enquête heeft de gemeente gepeild hoe Aalsmeerse bewoners aan kijken tegen de warmtetransitie en het aardgasvrij worden van woningen.

De belangrijkste uitkomst is dat een groot deel van de deelnemers daar op dit moment niet positief tegen overstaat en zich er niet in verdiept (ruim 46%). De verwachte hoge (investeringskosten) spelen daarbij de grootste rol. Op de vraag naar de belangrijkste zorgen van inwoners/deelnemers antwoordt ruim 51% namelijk bang te zijn voor de hoge kosten. Naast de genoemde 46% die duidelijke bedenkingen heeft, staat een groep deelnemers positiever tegenover aardgasvrij wonen. Sommigen van hen hebben zich al in het thema verdiept (23%) of willen dat gaan doen (9%), sommigen willen duidelijkere informatie (10%), een klein aantal van hen weet al wat ze gaan doen om aardgasvrij te worden (4%),een aantal deelnemers heeft al maatregelen hebben genomen, maar is nog niet helemaal aardgas (6%) en enkelen wonen al aardgasvrij (1%). Samen telt dit op tot ruim 53% van de deelnemers. Er is dus een hoop weerstand tegen aardgasvrij wonen maar er is ook een grote groep die er over nadenkt en er al mee bezig is.

Op de vraag naar wanneer aardgasvrij worden wél acceptabel zou zijn, antwoordt 30% "Nooit, want ik wil het helemaal niet". 31% zegt het wel te willen als de kosten gelijk blijven en nog eens 36% antwoord met "Als de investeringskosten niet te hoog zijn."
Ook is gevraagd of mensen willen dat hun buurt als een van de eerste buurten aardgasvrij zou worden. Dan geeft een 60% van de respondenten aan dat niet te willen.

We hebben de deelnemers naar hun mening gevraagd over de ambitie van Nederland (In 2050 moeten alle Nederlandse woningen aardgasvrij zijn) en over de ambitie van Aalsmeer (Aalsmeer wil in 2040 aardgasvrij zijn). 395 Van de 404 deelnemers hebben hierop gereageerd.
Veruit het merendeel van de deelnemers ziet niets in de doelstellingen; 37% van hen vindt de landelijke doelstellingen niet realistisch, terwijl zo'n 30% het helemaal niet eens is met het streven aardgasvrij te worden.

De behoefte aan een heldere informatievoorziening over de plannen en de planning van de gemeente blijkt groot; een redelijk aantal mensen geeft bij verschillende vragen aan dat ze willen wachten tot duidelijker is wat de gemeente wil gaan doen, om daar hun eigen plannen op af te stemmen.

Daarnaast is er veel animo voor energiebesparingsmaatregelen. Dit blijkt uit dat veel deelnemers al kleine en grotere isolatiemaatregelen hebben genomen. Zo heeft 58% geïnvesteerd in glasisolatie en 50% in dakisolatie. Deelnemers noemen met name kostenbesparing, comfortverhoging en het milieu als reden voor het treffen van deze maatregelen.

1. Inleiding

Gedurende bijna de gehele maand februari 2021 zijn Aalsmeerders via sociale media, de krant en posters op straat uitgenodigd om mee te praten over 'Aalsmeer aardgasvrij?'. Dat meepraten kon, in dit geval, door het invullen van een enquête.

De enquête is onderdeel van een bredere aanpak om Aalsmeerders bij de ontwikkeling van de Warmtevisie Aalsmeer te betrekken. In de Warmtevisie zal de gemeente de verschillende, kansrijke technieken beschrijven om woningen per buurt op een aardgasvrije manier te verwarmen. Betaalbaarheid, praktische haalbaarheid en duurzaamheid zijn daarbij belangrijke punten die bepalen of een techniek kansrijk is. Uitgangspunt is dat woningen ter voorbereiding op aardgasvrij verwarmen goed worden geïsoleerd. Naast kansrijke technieken per buurt, geeft de Warmtevisie ook weer welke buurten er tot aan 2030 aardgasvrij kunnen worden.

Bij de ontwikkeling van de Warmtevisie Aalsmeer zijn professioneel belanghebbenden betrokken, zoals de netbeheerders Stedin (Gas) en Liander (elektra) en woningcorporatie Eigen Haard. Daarnaast hecht gemeente Aalsmeer grote waarde aan het betrekken van bewoners en bedrijven bij de ontwikkeling van de Warmtevisie. Dat doen we op drie manieren:

- Door het houden van een enquête onder bewoners
- Door een klankbordgroep van bewoners en bedrijven die de ontwikkeling van de Warmtevisie nauwkeurig volgt en reacties geeft.
- Door drie dorpsgesprekken die eind april (20,22 en 29 april) digitaal gehouden zullen worden.

Hieronder geven we de resultaten van de enquête uitgebreid weer. Het gaat in de enquête met name om de beantwoording van multiple choice vragen, waarbij in sommige gevallen meerdere antwoordenopties mogelijk waren. Dat maakt dat in die gevallen, bij de opsommingen van percentages het geheel optelt tot meer dan 100%. De percentages die genoemd worden zijn steeds afgerond naar hele getallen.

Het invullen van de enquête kon anoniem gebeuren via deze webpagina (de enquête zelf is daar inmiddels weggehaald). Mensen die liever een papieren enquête wilden invullen, kregen een papieren versie toegestuurd. Om een beeld te krijgen van het totaal aantal antwoorden per vraag, verwijzen we naar de bijla-ge, waar de resultaten per vraag zowel in aantallen als in percentages zijn weergegeven.

2. Wie hebben de enquête ingevuld?

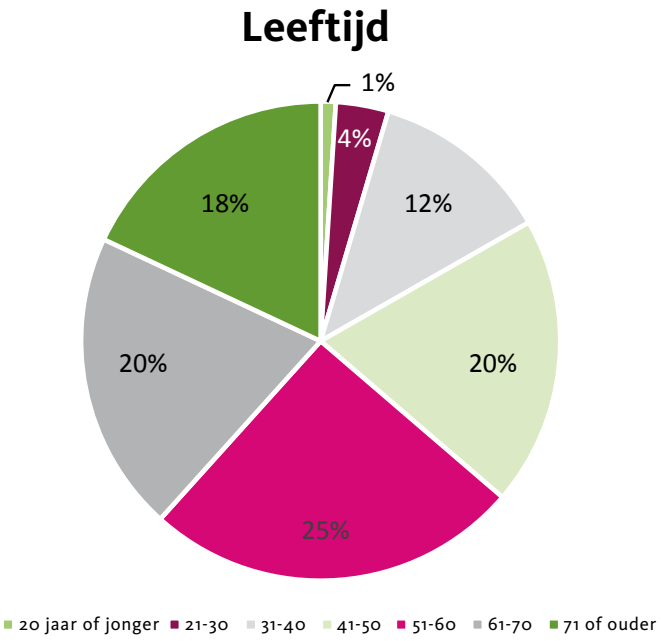
In totaal is de enquête door 404 mensen ingevuld, twee mensen hebben een papieren enquête ingevuld. Sommige vragen zijn door veel minder mensen ingevuld. Dit heeft te maken met het feit dat niet alle vragen voor iedereen relevant waren, zoals bij de specifieke vragen aan huurders of leden van een Vereniging van Eigenaren.

Er is geen sprake van een volledig representatieve afspiegeling van alle Aalsmeerse inwoners, omdat bijvoorbeeld jongeren ondervertegenwoordigd zijn onder de respondenten. De percentages in deze rapportage geven de antwoorden van de deelnemers aan de enquête weer, dus niet van alle inwoners van de gemeente. We hebben het hier dan ook verder over 'de deelnemers'. Dit zijn alle mensen die de enquête hebben ingevuld.

49% van de deelnemers woont in postcodegebied 1431 (Centrum, Hornmeer, Stommeer), 34% woont in 1433 (Kudelstaart) en 18% in 1432 (Oosteinde). (Alle percentages zijn in dit geval naar boven afgerond, wat tot 101% optelt.)

84% van de deelnemers aan de enquête heeft een koopwoning; voor 77% is dat een eengezinswoning en voor 7 % is dat binnen een Vereniging van Eigenaren (VvE). 16 % is huurder, waarvan veruit de meeste mensen huren bij woningcorporatie Eigen Haard. In werkelijkheid ligt die verdeling anders en heeft 64% van de Aalsmeerders een koopwoning en 36% een huurwoning. Een mogelijke verklaring is dat deze enquête door een groter percentage eigenaarbewoners is ingevuld, dat mogelijk meer geïnteresseerd is in het onderwerp omdat de warmtetransitie een directe invloed heeft op woningeigenaren. Dit in verband met benodigde aanpassingen aan de woningen. Huurders zijn afhankelijk van de plannen van de verhuurder.

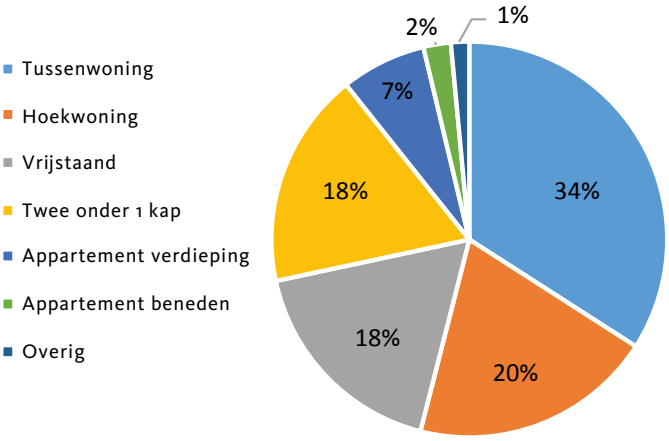
De deelnemers zijn qua leeftijd redelijk verdeeld tussen alle leeftijdscategorieën (ca. 20% per categorie) Met twee uitschieters naar beneden; 12% van de deelnemers is tussen de 31 en 40 jaar en een kleine 4% mensen tussen de 21 en 30 jaar.



Daarmee zijn de verschillende leeftijdscategorieën redelijk vertegenwoordigd, met uitzondering van de jongste categorie.

Die is in verhouding zeer sterk ondervertegenwoordigd in deze enquête. Waarschijnlijk omdat veel mensen in deze leeftijd deels nog thuis wonen en/of (nog) geen koopwoning hebben.

Hoe wonen de deelnemers aan de enquête?



Aalsmeer kent een groot aantal grondgebonden woningen. Ook uit deze grafiek blijkt dat 90% van de deelnemers in een eengezinswoning woont en slechts een kleine 10 % in een appartement. In werkelijkheid woont 78% van de Aalsmeerders in een eengezinswoning en 22% in een appartement.

Ruim 12% van de woningen is van vóór 1945. 42% is van 1945 tot 1995. 15% heeft een bouw-jaar tussen 1996 en 2005. Vanaf die periode is redelijk energiezuinig gebouwd. Woningen uit die bouwperiode hebben doorgaans minimaal energie label B. 30% van de deelnemers woont in huizen die vanaf 2005 zijn gebouwd, die doorgaans label A hebben.

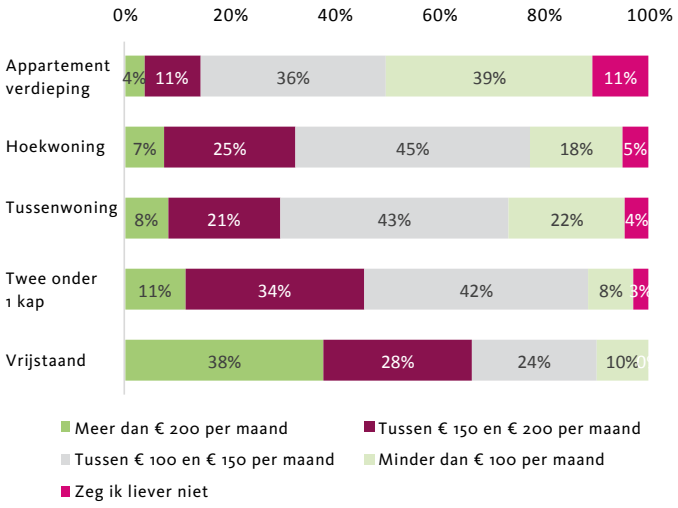
Als gevolg van de steeds strenger wordende energie eisen in het bouwbesluit zijn nieuwe woningen steeds energiezuiniger en hebben een gunstig energielabel. Oudere woningen hebben vaker een slecht energielabel.

96% van de woningen wordt verwarmd met een cv-ketel op aardgas. 2% heeft een warmtepomp, een enkeling verwarmt nog met gaskachels. 7% heeft een houtkachel als (bij-)verwarming. Ruim 60% van de deelnemers kookt op aardgas, een kleine 40% kookt elektrisch.

50% van de deelnemers woont met z'n tweeën, 42% met meer dan 2 personen, terwijl een kleine 8% alleen woont.

3. Energierekening en energiebesparende maatregelen

De vraag naar de hoogte van de energierekening is door 335 van de 404 mensen beantwoord. Van de mensen die deze vraag hebben beantwoord, betaald ca. 17% minder dan € 100 per maand, een kleine 40% tussen de € 100 en € 150 per maand, 23 % tussen € 150 en € 200 en 15% meer dan € 200 per maand.



Op zich zeggen deze cijfers nog niet zoveel over de energiezuinigheid of onzuinigheid van de mensen en hun woningen; een groot huishouden in een grote woning vraagt doorgaans meer energie dan een klein huishouden in een kleine woning.

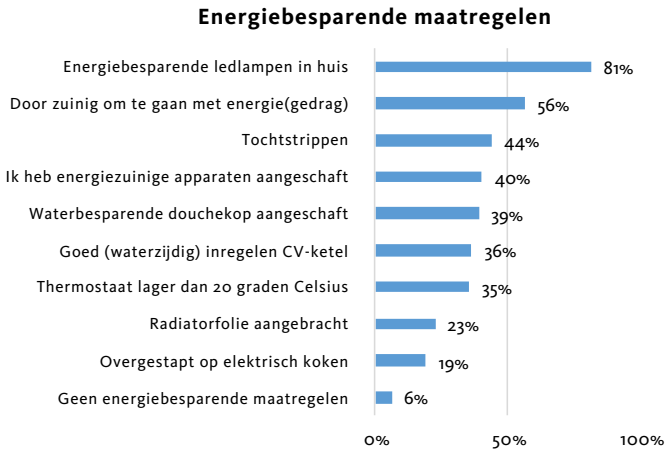
Oude woningen vragen meer energie voor verwarming dan nieuwe woningen, maar uit onderzoek blijkt ook dat mensen in een oude, tochtige woning, vaak heel zuinig met energie omgaan en eerder geneigd zijn een dikke trui aan te trekken om het warm te hebben dan mensen in een nieuwere woning.

Uit de grafiek blijkt duidelijk , en niet verrassend, dat bijna 40% bewoners van vrijstaande woningen meer dan € 200 per maand aan energie betaalt, in tegenstelling tot de veel lagere percentages bij de andere woningen.

4. Genomen energiebesparende maatregelen in huis

We hebben gevraagd of bewoners kleine maatregelen hebben genomen om energie te besparen. Deze vraag gaat over maatregelen die zowel huurders als kopers konden invullen. Ledverlichting is de gangbare manier van verlichten geworden. 56% van deelnemers zegt zuinig om te gaan met energie.

Hoe wonen de deelnemers aan de enquête?

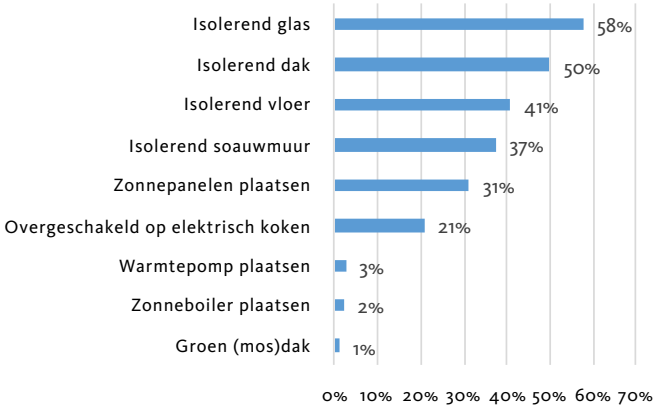


Tochtstrippen besparen niet alleen energie, maar zijn ook comfort-verhogend en bovendien makkelijk aan te brengen. Zij scoren met 44 % dan ook redelijk hoog.

Ook andere maatregelen zijn door veel mensen al genomen, anderzijds valt er hier door relatief kleine maatregelen mogelijk nog veel te doen.

Mensen met een eengezinswoning (koop) hebben we gevraagd welke grotere maatregelen zij (of vorige bewoners) al hebben genomen om hun woning duurzamer te maken. Uit de antwoorden blijkt dat isolerend glas- en dakisolatie hoog scoren. Vloer- en spouwmuurisolatie zijn in mindere mate toegepast. Ook is bekend dat 'huidige bewoners' vaak niet precies weten welke maatregelen 'vorige bewoners' al hebben toegepast.

Genomen energiebesparende maatregelen

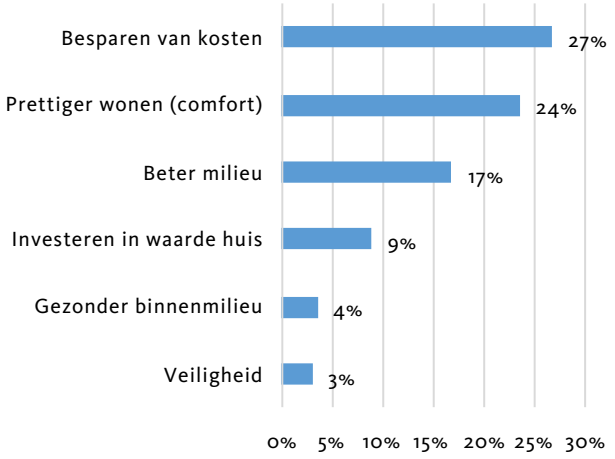


We hebben ook de vraag gesteld of mensen binnen de komende 5 jaar van plan zijn om energiebesparende maatregelen te nemen. Ruim 72% beantwoordt die vraag met 'Nee'.
Gevraagd naar de redenen van deze deelnemers met een koophuis (zonder VvE) om géén maatregelen te nemen. 239 van de 404 mensen hebben hierop gereageerd. Ruim de helft van hen zegt dat hun huis goed genoeg is zoals het is, 17% vindt het te duur, 13 % wacht af wat de gemeente gaat doen. Een kleine 6% zou wel iets willen doen, maar weet niet goed wat. Dat betekent dat een kleine 20% mogelijk wel maatregelen zou willen nemen op het moment dat duidelijk is wat er in de wijk gaat gebeuren. Een kleine 5% is op leeftijd en denkt 'Het zal mijn tijd wel duren.' Ca. 3% ziet niets in de argumenten om maatregelen te nemen ten behoeve van klimaat en milieu. En een kleine 3% gaat (op termijn) verhuizen en wil daarom geen maatregelen nemen.

Mensen die wél plannen hebben, willen de spouwmuur (9%), de vloer (7%) of het dak (6%) isoleren en nog eens een kleine 6% wil beter isolerend glas. Voor mensen uit een VvE hebben we deze vraag apart gesteld, zie verder hieronder.

Voor isolatiemaatregelen is de vraag gesteld in hoeverre mensen zelf klussen in hun woning. Die vraag is door 75 mensen beantwoord. 13% van hen doet alles zelf, 61% doet veel zelf als het niet te veel gedoe is, ruim 20% doet niets zelf en 2% weet het niet.

Redenen voor het nemen van maatregelen



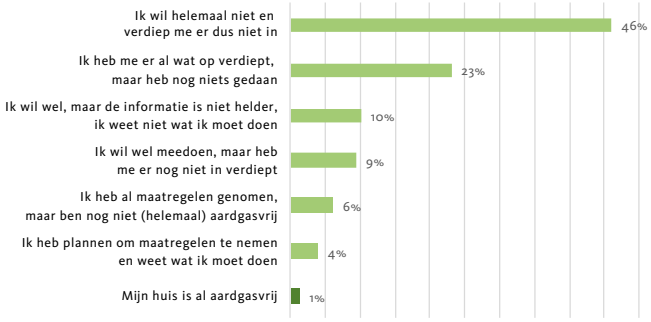
Slechts 75 deelnemers (zonder VvE) hebben de vraag over de redenen voor het nemen van maatregelen beantwoord . 'Besparen van kosten' en 'wooncomfort' scoren beide hoog. Een beter milieu is goed voor een derde plaats.

Andere mogelijke redenen zoals investeren in de waarde van het huis of een gezonder binnen-milieu worden veel minder genoemd. We hebben overigens ook gevraagd naar geluidsisolatie in verband met Schiphol. Opvallend is dat ruim 82% van de deelnemers geen geluidsisolatie heeft aangebracht en een kleine 5% van plan is om dat nog te gaan doen.

5. Denken over en voorbereiden op aardgasvrij wonen

Naast de vragen over energiebesparende maatregelen hebben we in de enquête ook gevraagd hoe mensen staan tegenover aardgasvrij wonen; denken ze er al over na of nog helemaal niet, zijn ze al flink op weg of zijn ze misschien zelfs al aardgasvrij?

Attitude gasvrij maken woning



308 Van de 404 deelnemers hebben deze vraag beantwoord, waarvan ruim 46% zegt het helemaal niet te willen en zich er dus ook niet in te verdiepen. De verwachte hoge (investeringskosten) spelen daarbij de grootste rol. Op de vraag naar de belangrijkste zorgen die mensen hebben, antwoordt ruim 51% namelijk bang te zijn voor de hoge kosten. Naast de genoemde 46% die duidelijke bedenkingen heeft, staat een groep deelnemers die positiever tegenover aardgasvrij wonen. Sommigen van hen hebben zich al in het thema verdiept (23%) of willen dat gaan doen (9%), sommigen willen duidelijkere informatie (10%), een klein aantal van hen weet al wat ze gaan doen om aardgasvrij te worden (4%), een aantal deelnemers heeft al maatregelen genomen, maar is nog niet helemaal aardgasvrij (6%) en enkelen wonen al aardgasvrij (1%). Dit telt op tot ruim 53%.

Er is dus een hoop weerstand tegen aardgasvrij wonen maar er is ook een grote groep die er over nadenkt en er al mee bezig is.

Gevraagd naar de redenen om te denken over aardgasvrij wonen, zegt 56% daar geen reden voor te zien. Ruim 28% van de deelnemers vindt het belangrijk voor het tegengaan van klimaatverandering en nog eens 28% noemt kostenbesparing als reden. Voor 15% is investeren in de waarde van het huis een reden om over aardgasvrij wonen te denken, 8% noemt comfortverbetering en 1% noemt veiligheid als reden.

6. Verenigingen van Eigenaren, isolatiemaatregelen, denken en voorbereiden op aardgasvrij wonen

De vraag over het denken over en voorbereiden op aardgasvrij wonen hebben we ook specifiek aan de VvE's gesteld. Hier hebben 14 mensen op geantwoord. Een kleine 43% van hen zegt dat hun VvE verdeeld is en men er zich niet in heeft verdiept. Ruim 21% heeft zich er al wel in verdiept, maar nog niets gedaan. 21% wil wel iets doen, maar vindt de informatie niet helder. Ruim 7% wil wel maar heeft zich nog niet verdiept, terwijl een andere ruim 7% al in een aardgasvrij appartementencomplex woont.

Daarnaast hebben we de VvE's ook gevraagd naar de reden om te denken over aardgasvrij wonen. Ruim 61% ziet geen reden om aardgasvrij te worden, ruim 38% noemt het tegengaan van klimaatverandering als belangrijke reden. 23% Ziet kostenbesparing als reden, 8% noemt waardestijging van de appartementen en nog eens 8% noemt veiligheid.

Aan deelnemers die lid zijn van een VvE hebben we ook apart de vraag naar plannen voor energie-besparende maatregelen voorgelegd. 12 Deelnemers van de 404 hebben hierop als volgt geantwoord: het merendeel van hen zegt niets te doen en eerst de plannen van de gemeente af te wachten, een klein deel wil sowieso niets doen. Dit antwoord maakt duidelijk dat heldere informatie vanuit de gemeente over planning en plannen van groot belang is voor bewoners, zodat ze weten waar ze aan toe zijn en daarop hun eigen plannen kunnen afstemmen.

7. Mening over de Nederlandse en Aalsmeerse aardgasvrije ambities

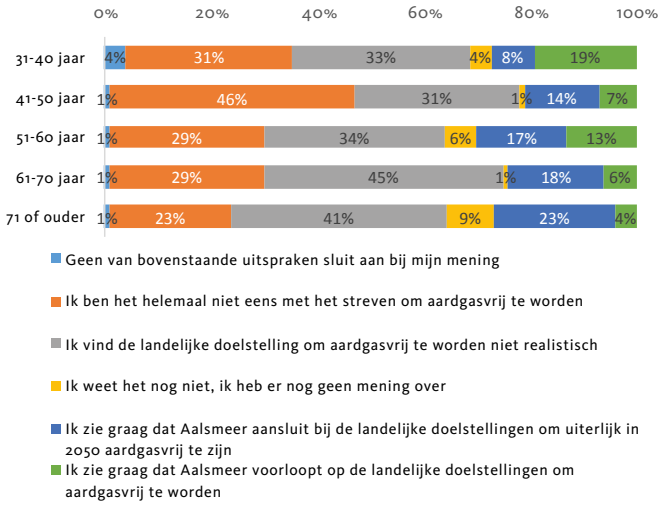
We hebben alle deelnemers naar hun mening gevraagd over de ambitie van Nederland (In 2050 moeten alle Nederlandse woningen aardgasvrij zijn) en over de ambitie van Aalsmeer (Aalsmeer wil in 2040 aardgasvrij zijn). 395 Van de 404 deelnemers hebben hierop gereageerd.

Veruit het merendeel van de deelnemers ziet niets in de doelstellingen; ruim 37% van hen vindt de landelijke doelstellingen niet realistisch, terwijl zo'n 30% het er helemaal niet mee eens is.

Als we deze twee categorieën bij elkaar optellen, zien we dat ruim 67% van de deelnemers niets ziet in de doelstellingen.

Daartegenover staat dat bijna 16% wil dat Aalsmeer aansluit bij de landelijke doelstellingen en ruim 10% ziet graag dat Aalsmeer voorop zou lopen. Als we de laatste twee categorieën optellen (landelijke ambities volgen en voorop lopen), zien we dat ruim 26% van de deelnemers sowieso positief staat tegenover aardgasvrij. De overige deelnemers, een kleine 6%, heeft er nog geen mening over of vindt de antwoorden niet aansluiten bij de eigen mening.

In de onderstaande figuur hebben we de leeftijd van de deelnemers gerelateerd aan hun mening over de rijks en de gemeentelijke ambities. Daarbij vallen een aantal punten op:



Niets zien in aardgasvrij

- In de leeftijdscategorieën 31-40, 51-60 en 61-70 jaar ziet ca. 30% niets in aardgasvrij
- De groep van 41 tot 50 jarigen springt daar op dit punt met 46% duidelijk bovenuit, terwijl
- De groep van 71 jaar en ouder met 23% op dit punt duidelijk milder is

Aardgasvrij niet realistisch

- Dit punt komt in bijna alle leeftijdscategorieën als grootste naar boven; men vindt de doelstelling om aardgasvrij te worden niet realistisch. We hebben niet doorgevraagd over waarom men de doelstelling niet realistisch vindt, maar nemen aan dat kosten en praktische uitvoerbaarheid hierbij een hoofdrol spelen.

Aansluiten bij landelijke doelstelling

- Van de mensen die hebben aangeven graag te zien dat Aalsmeer zich aansluit bij de landelijke doelstelling, zitten de meeste mensen in de groep van 71 jaar en ouder.

Aalsmeer voorop

- In de leeftijdscategorie van 31 tot 40 jaar zitten de meeste deelnemers die Aalsmeer graag voorop zien lopen om aardgasvrij te worden (19%)

Ook valt te zien dat in alle leeftijdsgroepen ruim 25% van de deelnemers in de categorie valt die positief tegenover aardgasvrij staat, met uitzondering van de leeftijdsgroep 41-50 jarigen die veel lager scoort, maar juist het hoogste scoort in niets zien in aardgasvrij. Het aantal mensen dat niets ziet in aardgasvrij dan wel het geen realistisch doel vindt, heeft in alle leeftijdscategorieën veruit de overhand.

8. Grootste zorgen van deelnemers



Zoals op basis van bovenstaande uitkomsten te verwachten, springt de zorg voor hoge kosten met 51% hoog boven andere zorgen uit. Ook de vraag wat er gebeurt als je niet mee wilt doen springt eruit.

9. Uw buurt binnen 10 jaar aardgasvrij?

We hebben deelnemers de vraag voorgelegd hoe ze het zouden vinden als hun buurt als een van de eerste van het aardgas af zou gaan.

36% Van de 391 respondenten op deze vraag ziet daar niets in,21% vindt het veel te vroeg en zou liever nog wachten. 18% Staat er niet onwelwillend tegenover maar laat het afhangen van wat er moet gebeuren, 15% vindt het prima, onder de voorwaarde dat men goed ondersteund wordt en goed geïnformeerd over kosten en wat het verder betekent. Een kleine 4% vindt het prima en wel zo snel mogelijk.

Bij elkaar opgeteld staat 37% van de deelnemers er niet onwelwillend tegenover als eerste aardgasvrij worden. Ook hierbij is betaalbaarheid de belangrijkste factor. Een kleine 5% zegt er nog te weinig van te weten om er een oordeel over te kunnen geven.

10. Initiatieven in de buurt en deelname aan initiatieven

Omdat we een idee wilden hebben van hoe actief bewoners zijn in hun buurt, hebben we ook gevraagd of mensen bekend zijn met buurtinitiatieven en daar zelf aan deelnemen.

391 Mensen hebben daarop geantwoord; een kleine 40% is daar niet bekend mee, 27% geeft aan dat er geen initiatieven in de buurt zijn. Een kleine 30% zegt bekend te zijn met initiatieven, maar niet betrokken te zijn en slechts 5% is zelf actief betrokken bij buurtinitiatieven.

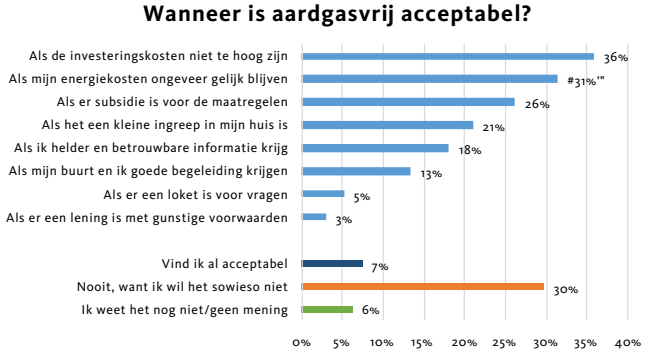
We hebben gevraagd wat bewoners vinden van de stelling 'Als er in mijn buurt een initiatief wordt gestart voor aardgasvrij wonen, ben ik de eerste die meedoet." Ruim 60 % is het daarmee oneens tot zeer oneens. Een kleine 20% is neutraal, ca. 12 % is het met de stelling eens tot zeer eens en 6% weet het niet.

11. Wanneer is aardgasvrij acceptabel

Als laatste inhoudelijke vraag hebben we alle bewoners gevraagd naar voorwaarden waaronder zij aardvrij wonen acceptabel zouden vinden. 391 mensen hebben daarop gereageerd.

De meeste voorwaarden gaan over geld:
Veruit de meeste mensen vinden aardgasvrij wonen acceptabel als de investeringskosten niet te hoog zijn (37%) en/of de energiekosten ongeveer gelijk blijven (33%). 27 % Noemt subsidie als voorwaarde.
Verder noemt 21% dat het acceptabel is als het om een kleine ingreep in huis gaat. Verder wordt heldere en betrouwbare informatie door 19% van de deelnemers genoemd en 13% wil graag goede begeleiding. Opvallend is verder dat slechts 5% een loket noemt waar men heen kan voor vragen en 3% een lening onder gunstige voorwaarden.

De antwoorden op deze vraag vormen belangrijke input bij de vormgeving van de verdere ondersteuning van bewoners.



1.4 Overzicht van vier interviews in de Nieuwe Meerbode Aalsmeer in het kader van 'Aalsmeer aardgasvrij?.

Toelichting

In deze bijlage bij de Warmtevisie Aalsmeer vindt u vier interviews die in april 2021 in de Nieuwe Meerbode Aalsmeer hebben gestaan. Ze zijn gehouden in het kader van de ontwikkeling van de Warmtevisie van de gemeente. Onder de noemer 'Aalsmeer aardgasvrij?' is er een klankbordgroep opgericht, is er enquête onder bewoners gehouden en zijn er drie digitale dorpsgesprekken geweest.

De interviews zijn gehouden in april 2021. Het doel was om de lezer vanuit verschillende invalshoeken bekend te maken met de ontwikkeling van de warmtevisie én de lezer attent op en uit te nodigen voor de drie digitale dorpsgesprekken die eind april in de gemeente zijn gehouden.

De interviews op een rijtje:

1e interview: *editie 1 april, pag. 22, interview met wethouder Alink-Scheltema*
2e interview: *editie 8 april, pag. 26, interview met twee klankbordgroepleden*
3e interview: *editie 15 april, pag. 28, interview met huurdersvereniging HAK en woningcoöperatie Eigen Haard*
4e interview: *editie 22 april, pag. 7, interview met onderzoeks- en adviesbureau CE Delft*



Voorbeeld van aankondiging dorpsgesprekken in de Nieuwe Meerbode Aalsmeer

Interview 1: *met wethouder Wilma Alink-Scheltema, 1 april 2021, pagina 22*
https://www.meerbode.nl/news_am/am13-2021.pdf

Wethouder Alink: "Zorgvuldig en stapsgewijs naar aardgasvrij"

Aalsmeer - Het rijk heeft opdracht gegeven aan alle Nederlandse gemeenten in 2021 een Transitievisie Warmte op te stellen. In Aalsmeer wordt dit de Warmtevisie genoemd. Een Warmtevisie geeft bewoners, huis- en gebouweigenaren een eerste beeld van de stappen en het tijdpad richting aardgasvrij wonen. Ook moet worden beschreven welke toekomstige warmtevoorziening(en) kansrijk zijn per buurt of wijk. Daar komt heel wat bij kijken.
Tijdens het eerste deel van de participatie, de enquête op participatie.aalsmeer.nl, kwamen met zowel via de enquête als op Facebook veel kritische reacties binnen. Begrijpelijk, vindt de gemeente. Er is dus meer informatie nodig. In deze vierdelige serie over 'Aalsmeer aardgasvrij' interviewen we de mensen die bij de ontwikkeling van de Warmtevisie betrokken zijn. Vandaag beginnen we met wethouder Duurzaamheid Wilma Alink.

Aalsmeer wil fossiel onafhankelijk worden. Waarom is dat nodig?
"We hebben met elkaar een klimaatprobleem en dat moeten oplossen. Niet alleen voor onszelf, maar ook voor onze kinderen en kleinkinderen. Dat is belangrijk. Daarom streeft de gemeente Aalsmeer ernaar om een 'fossiel onafhankelijke gemeente te worden'. Dat betekent ook dat we op termijn geen aardgas meer zullen gebruiken. In de Warmtevisie die we nu gaan maken, wordt een eerste stap gezet. De Warmtevisie geeft richting aan de warmtetransitie in Aalsmeer. Het is heel belangrijk dat we dit zorgvuldig en stapsgewijs doen, want aardgasvrij worden heeft een grote impact op onze inwoners. Iedereen weet dat alternatieven voor aardgas nog steeds duurder zijn en dat je flink moet investeren om je woning of gebouw aan te kunnen passen. Daarom is het belangrijk dat we realistisch zijn in het tempo en de manier waarop. Dus misschien moeten we eerst meer aandacht hebben voor het isoleren van woningen, in plaats van direct doorschakelen naar aardgasvrij. De Warmtevisie maakt overigens nog geen definitieve keuzes, maar brengt in beeld welke buurten met welke technieken kansrijk zijn om voor 2030 richting aardgasvrij te gaan. Definitieve keuzes worden pas gemaakt in de zogenaamde wijkuitvoeringsplannen, die we met de bewoners zullen opstellen na vaststelling van de Warmtevisie. In zo'n plan besluit de gemeenteraad uiteindelijk over het alternatief voor aardgas in die buurt. En daarna is er zo'n 8 tot 10 jaar de tijd om dit uit te voeren."

Dat is nogal wat, veel mensen hebben vragen en zorgen. Hoe gaat u daarmee om?
"Wij vinden al die vragen en zorgen heel belangrijk. We moeten daar rekening mee houden in de planvorming. We willen een Warmtevisie die past bij onze gemeente. En ik begrijp die zorgen van de bewoners ook heel goed. Ruim 400 bewoners hebben de enquête ingevuld. Daaruit blijkt bijvoorbeeld dat veel mensen zich grote zorgen maken over de kosten. Dat zagen we ook bij de Facebookreacties. Hoe bewoners dat moeten gaan betalen is natuurlijk niet alleen in Aalsmeer, maar ook landelijk een grote vraag. We gaan ervan uit dat het Rijk daar oplossingen voor gaat bieden. Want één ding is duidelijk: alternatieven voor aardgas zijn duurder en we hebben de medewerking van onze inwoners en bedrijven wel nodig. Mensen hebben ook aangegeven dat ze behoefte hebben aan duidelijke informatie over de plannen en de planning. De Warmtevisie is de eerste belangrijke stap om die duidelijkheid te kunnen gaan bieden."

Kunnen bewoners nog meepraten over Aalsmeer aardgasvrij?
"Ja, dat kan. Naast de enquête die we gehouden hebben, organiseren we op 20, 22 en 29 april digitale dorpsgesprekken waaraan iedereen die wil mee kan doen. Dit doen we per dorpskern: Aalsmeer, Kudelstaart en Oosteinde. Behalve dat we daar meer vertellen over de Warmtevisie, luisteren we natuurlijk naar de zorgen, vragen en ideeën van de deelnemers. Want dan kunnen we die meenemen in de planvorming. We hopen dat veel inwoners bereid zijn om mee te praten."

Dorpsgesprekken
Wilt u ook deelnemen aan een van de dorpsgesprekken? Dan kunt u zich vast aanmelden via energietransitie@aalsmeer.nl. Alvast meer lezen? Kijk dan op participatie.aalsmeer.nl/projects/warmtevisie. Daarop zijn vanaf 8 april ook de resultaten van de enquête te lezen.



Wethouder Duurzaamheid, Wilma Alink.

Interview 2: *met klankbordgroepleden, Nieuwe Meerbode Aalsmeer, 8 april 2021, pagina 26.*
https://www.meerbode.nl/news_am/am14-2021.pdf

Jaap Overbeek en Wim v/d Merbel over 'Aalsmeer aardgasvrij'

Aalsmeer - Het Rijk heeft opdracht gegeven aan Nederlandse gemeenten in 2021 een Transitievisie Warmte opstellen. In Aalsmeer wordt dit de Warmtevisie genoemd. Een Warmtevisie geeft bewoners, huis- en gebouweigenaren een eerste beeld van de stappen en het tijdpad richting aardgasvrij wonen. Ook wordt beschreven welke toekomstige warmtevoorziening(en) kansrijk zijn per buurt of wijk. Daar komt heel wat bij kijken.
In deze vierdelige serie over 'Aalsmeer aardgasvrij' interviews met mensen die bij de ontwikkeling van de Warmtevisie betrokken zijn. Na het gesprek met wethouder Wilma Alink vorige week, vandaag twee eigenaar/bewoners aan het woord die in de klankbordgroep voor de Warmtevisie zitten: Jaap Overbeek en Wim van de Merbel.

Hoe zijn jullie bij het onderwerp Aalsmeer aardgasvrij betrokken geraakt?
Jaap: "Toen de gemeente met de warmtevisie begon hebben ze meteen een klankbordgroep van bewoners en andere belanghebbenden opgericht. Daar hebben ze mij voor uitgenodigd, omdat ik in de werkgroep 'Aalsmeer gasloos' zit. Ik ben niet technisch geschoold, maar ben wel geïnteresseerd in het onderwerp aardgasvrij."
Wim: "Ik ben technische geschoold en heb me jarenlang beziggehouden met energietechniek en energiebesparing in de glastuinbouw. Ik vind het onderwerp belangrijk en interessant."

Wat vinden jullie van het streven om aardgasvrij te worden?
Wim: "Aardgasvrij gaat mij voorlopig een stap te ver. Laten we eerst maar eens heel goed gaan isoleren. Want alles wat je niet aan energie nodig hebt, hoef je ook niet op te wekken. Dat bespaart allemaal kosten. Veel mensen vinden het best ingewikkeld en iedereen kijkt op tegen de kosten. Ook daarom zeg ik: Leg eerst de nadruk op flink isoleren en energie besparen, besteed daar alle tijd aan, dat is te behappen. Ik ben er voor dat we de aarde niet uitputten en veel moeten doen om dat te voorkomen."
Jaap: "Ik vind het streven naar aardgasvrij wél belangrijk als stip op de horizon. Maar ik ben het met Wim eens dat het stapsgewijs moet. Isoleren is daarbij stap één. Zo'n stap is voor iedereen te volgen. Ook dan zijn er genoeg vragen te beantwoorden. Bijvoorbeeld 'Wat ga ik doen als mijn CV-ketel het begeeft?' Misschien is leasen dan een optie, dat kan tegenwoordig ook."

Hebben jullie zelf al iets aan jullie huizen gedaan?
Jaap: "Ik woon zelf in een hoekhuis van 1978. Het isoleren van huizen stelde toen niet zoveel voor. Dus ik heb veel overnieuw gedaan. Ik had al vloerverwarming en bodemisolatie. Op de begane grond heb ik het dubbel glas van 40 jaar terug laten vervangen voor HR++ glas. Ik heb, toen ik zonnepanelen liet plaatsen, eerst het dak opnieuw geïsoleerd en de spouwmuur na laten isoleren. Mijn huis heeft nu energielabel A. Ik heb vorig jaar een hybride warmtepomp aangeschaft. Het heeft me al met al 15.000 euro gekost. Het levert ons een lage energierekening en veel comfort op en ik heb het ook gewoon over voor het milieu. Ook onze kleinkinderen hebben recht op een mooie aarde."
Wim: "Ik heb een vrijstaand huis uit 1990 aan de Hornweg (Jaap: Daar ben ik geboren, de mooiste straat van Aalsmeer!). Het heeft energielabel C. De isolatie is redelijk goed, maar de isolatiekwaliteit van het glas laat te wensen over. Dat moet nog anders. Ik zou een hybride warmtepomp aan kunnen schaffen. Dan heb je ook andere radiatoren nodig. Bij elkaar zijn dat best hoge kosten. Voor mij is kijken naar de terugverdientijd wel belangrijk, dat heb ik altijd gedaan. En dat geldt voor veel Aalsmeerders, er zitten hier veel ondernemers die allemaal zo denken. Bovendien, als particulier iets doen voor het klimaat met Schiphol naast je deur vind ik iets raars hebben."
Jaap: "Ik vind het belangrijk iets bij te dragen aan de klimaatverandering. Denken in terugverdientijd voor je huis is voor mij minder belangrijk; zo denk je toch ook niet als je een nieuwe keuken koopt of een nieuwe auto? Daarnaast is het ook een comfortkwestie én je doet iets voor het milieu."

Wat moet de gemeente vooral doen bij de ontwikkeling van de warmtevisie?
Jaap en Wim: "Haalbare doelen stellen en zorgen dat mensen goed geïnformeerd worden."

Dorpsgesprekken
De Gemeente Aalsmeer organiseert drie dorpsgesprekken over Aalsmeer aardgasvrij: Op 20 april voor Kudelstaart, 22 april voor Oosteinde en 29 april voor het Centrum. Ook meepraten? Opgeven kan via energietransitie@aalsmeer.nl. Alvast meer lezen? Kijk dan op participatie.aalsmeer.nl/projects/warmtevisie. Daar is vanaf vandaag, donderdag 8 april, ook de resultaten van de enquête in te zien.

Interview 3: *met huurdervereniging HAK en woningcorporatie Eigen Haard, Nieuwe Meerbode Aalsmeer, 15 april 2021, pagina 28. https://www.meerbode.nl/news_am/am15-2021.pdf*

Jeroen (Eigen Haard) en Bea van HAK over 'Aalsmeer aardgasvrij'

Aalsmeer - Het Rijk heeft opdracht gegeven aan Nederlandse gemeenten in 2021 een Transitievisie Warmte op te stellen. In Aalsmeer wordt dit de Warmtevisie genoemd. Een Warmtevisie geeft bewoners, huis- en gebouweigenaren een eerste beeld van de stappen en het tijdpad richting aardgasvrij wonen. Ook wordt beschreven welke toekomstige warmtevoorziening(en) kansrijk zijn per buurt of wijk. Daar komt heel wat bij kijken.

In deze vierdelige serie over 'Aalsmeer aardgasvrij' worden mensen geïnterviewd die bij de ontwikkeling van de Warmtevisie betrokken zijn. Er zijn inmiddels twee interviews geweest: met wethouder Wilma Alink en met Jaap Overbeek en Wim van de Merbel. Vandaag het woord aan Bea van Doorn, voorzitter van Huurdersvereniging Aalsmeer Kudelstaart (HAK), en Jeroen Ohlenbusch, beleidsadviseur bij woningcorporatie Eigen Haard. Eigen Haard verhuurd circa 3000 woningen in de gemeente Aalsmeer.

Hoe denken jullie over aardgasvrij wonen?
Jeroen: "Het belangrijkste doel is het verminderen van CO2 uitstoot, daar staan we helemaal achter. Van het aardgas af is een belangrijk middel om dat doel te bereiken. Onze ambitie is dat in 2028 al onze woningen 'aardgasvrij ready' zijn. Dat betekent dat alle woningen dan goed geïsoleerd zijn, zodat ze daarna in principe/meestal aardgasvrij verwarmd kunnen worden. Daar zijn we nu druk mee bezig. We hebben al heel wat woningen met een energielabel E, F of G verbeterd naar minimaal energielabel B. Dat project heet 'Samen verduurzamen; SAVE'. Terwijl bewoners in hun huis kunnen blijven wonen, nemen we isolatiemaatregelen. Daarnaast vinden wij het vooral ook belangrijk dat onze huurders betaalbaar en comfortabel kunnen wonen."
Bea: "Wij zijn als huurdersvereniging Aalsmeer Kudelstaart (HAK) erg voor het meehelpen om de opwarming van de aarde tegen te gaan. Daarvoor is aardgasvrij worden nodig, daar kan je toch niet tegen zijn. Tegelijkertijd moeten we er rekening mee houden dat veel huurders van Eigen Haard financieel niet al teveel speelruimte hebben. Alles wat er aan kosten bij komt kan problematisch worden."
Jeroen: "Daarom brengen we in onze SAVE projecten ook geen extra kosten voor verduurzamingsmaatregelen in rekening bij de zittende huurders. Dat betekent dat ze dezelfde huur blijven betalen."

Dat klinkt goed, dezelfde huur mét het voordeel van een lagere energierekening?
Jeroen: "Ja, als het goed is wel. Maar dat hangt natuurlijk ook af van het gedrag van huurders en hoe bewust ze met energie om gaan. We zien in de praktijk dat huurders, na oplevering van hun woning, het soms lastig vinden om te gaan met hun (nieuwe) installatie. Maar als ze zich meer bewust zijn van een goed geïsoleerd huis en hoe daar mee om te gaan, kan dat uiteindelijk veel geld schelen. We hebben daarvoor energiecoaches die bij mensen langskomen om hen daar meer over te vertellen."
Bea: "Daar ligt een verantwoordelijkheid bij de huurders. Bewoners kunnen zich bewust worden van wat ze zelf kunnen doen. Je gedrag en hoe zuinig je omgaat met energie is heel bepalend voor je energierekening. We moeten allemaal een bijdrage leveren, zowel de huurders als de verhuurder. Daarom maken we met Eigen Haard ook prestatieafspraken. We kijken nu bijvoorbeeld mee in een project hoe huizen geïsoleerd kunnen worden en in welk tempo en wat dat voor de huurders betekent."

Wat verwachten jullie daarbij van de gemeente?
Jeroen: "We worden door de gemeente goed betrokken bij het ontwikkelen van de warmtevisie. De warmtevisie zelf zal meer duidelijkheid gaan verschaffen over de warmtetechnieken. We vinden het belangrijk dat we daarover goed geïnformeerd worden. Nu hebben we daar nog onvoldoende zicht op; wat zijn de mogelijkheden voor de buurten waar onze huizen staan? We nemen daarom nu vooral maatregelen waarvan we zeker weten dat ze ook in de toekomst iets opleveren/van waarde zijn, zoals de woningen isoleren en in ieder geval zoveel mogelijk aardgasvrij klaar maken. Verder willen we eerst veel meer informatie krijgen van de gemeente maar ook van het rijk. We werken met maatschappelijk geld, we moeten goed weten waar we dat aan uitgeven en of dat ook op de lange termijn een goede en zinvolle investering is."
Bea: "Inderdaad. Daarnaast is het ook belangrijk om de huurders te informeren; moet het gasfornuis eruit en inductie erin? En heb je dan nieuwe pannen nodig of niet? En wat kost dat dan? Dat zijn allemaal vragen die mensen bezighouden. Duidelijkheid over wat er moet gebeuren en hoeveel tijd mensen hebben om iets te doen is heel belangrijk."
Jeroen: "Daarnaast hebben we ook wooncomplexen waar een deel van de bewoners eigenaar is van de woning. Daarmee vormen we samen een Vereniging van Eigenaren (VvE). Het probleem is vaak dat deze eigenaar-bewoners onvoldoende geld hebben om (extra) te investeren in duurzaamheidsmaatregelen. Het zou goed zijn als de gemeente in zo'n geval de regie pakt en meedenkt en bewoners stimuleert om mee te doen."

Stap voor stap
Bea: "We doen het ergens voor, we hebben met z'n allen een probleem op te lossen. Als HAK kijken we daarbij ook naar de kosten voor huurders. Dat is het belangrijkste. Daarom moeten we dit samen doen. En er zijn ook voordelen; een goed geïsoleerd (én geventileerd) huis is gezond, comfortabel en kost minder energie."
Beide: "Er zijn nog veel hobbels te nemen, maar stap voor stap komen we er wel."
Bent u huurder bij Eigen Haard en wilt u meer weten over energiecoaches? Kijk dan op de website Besparen met een energiecoach – Eigen Haard

Dorpsgesprekken
De gemeente organiseert drie dorpsgesprekken over Aalsmeer aardgasvrij: Op dinsdag 20 april voor Kudelstaart, donderdag 22 april voor Oosteinde en donderdag 29 april voor het Centrum. Meepraten? Opgeven kan via energietransitie@aalsmeer.nl. Alvast meer lezen? Kijk dan op participatie.aalsmeer.nl/projects/warmtevisie. Op de site zijn vanaf 15 april ook de resultaten van de enquête te vinden.

Interview 4: *met CE Delft, Nieuwe Meerbode Aalsmeer, 22 april 2021, pagina 7. https://www.meerbode.nl/news_am/am16-2021.pdf*

Jasper over Aalsmeer aardgasvrij: "We gaan stapsgewijs te werk"

Aalsmeer - Het Rijk heeft opdracht gegeven aan Nederlandse gemeenten in 2021 een Transitievisie Warmte op te stellen. In Aalsmeer wordt dit de Warmtevisie genoemd. Een Warmtevisie geeft bewoners, huis- en gebouweigenaren een eerste beeld van de stappen en het tijdpad richting aardgasvrij wonen. Ook wordt beschreven welke toekomstige warmtevoorziening(en) kansrijk zijn per buurt of wijk. Daar komt heel wat bij kijken. In deze vierdelige serie over 'Aalsmeer aardgasvrij' worden mensen die bij de ontwikkeling van de Warmtevisie betrokken zijn geïnterviewd. Er zijn inmiddels drie interviews geweest: met wethouder Wilma Alink, met de klankbordgroepleden Jaap Overbeek en Wim van de Merbel en met Bea van Doorn, Huurdersvereniging Aalsmeer Kudelstaart (HAK) en Jeroen Ohlenbusch, woningcorporatie Eigen Haard. In dit laatste interview van de serie komen Emma Koster en Jasper Schilling van onderzoeks- en adviesbureau CE Delft aan het woord.

Wat doet CE Delft precies voor gemeente Aalsmeer?
Emma: "We helpen de gemeente om een warmtevisie te schrijven. Daarbij onderzoeken en analyseren we voor Aalsmeer hoe woningen en andere gebouwen aardgasvrij kunnen worden. We kijken wat de best passende warmtetechniek is per buurt of gebied."

Over welke warmtetechnieken heb je het, als je niet meer met aardgas wil verwarmen?
Emma: "Het gaat grofweg om twee technieken; ten eerste om warmtenetten. Daarbij is er een grote warmtebron en een warmtenet dat de warmte van de bron naar een groot aantal woningen brengt. Ten tweede gaat het om individuele technieken, zoals een elektrische warmtepomp. Elke bewoner kan dan zelf beslissen welke individuele techniek hij wil aanschaffen en wanneer. Verder is er nog hernieuwbaar gas, zoals gas uit mest en biomassa of ook waterstof. Maar zoals het er nu uitziet, zal dat allemaal nog jarenlang heel schaars zijn. Daarmee is het een dure oplossing, die in de komende jaren niet kan concurreren met de andere twee technieken."

Je hebt het over warmtebronnen. Zijn die er in Aalsmeer?
Jasper: "Ja, Aalsmeer ligt bij Schiphol waar veel datacenters zijn. Die produceren heel veel restwarmte die te gebruiken is. In Aalsmeer is er al een 'warmtenet', Energy Hub Aalsmeer, dat warmte en koude uitwisselt met een datacenter, IKC Triade, zwembad de Waterlelie en Fertiplant. Deze gebouwen zijn al aardgasvrij. Verder kijkt Aalsmeer ook naar andere datacenters in de Haarlemmermeer, net over de Ringvaart, als mogelijke warmtebron. Uniek voor Aalsmeer zijn verder de Westeinderplassen waar warmte uit te halen is én natuurlijk alle kassen binnen de gemeente. Ook de tuinders bekijken hoe zij van het aardgas af kunnen. Geothermie, warmte uit de diepe bodem, kan daarbij als bron dienen."

Hoe weet je welke techniek in welke buurt de voorkeur heeft?
Emma: "We kijken allereerst naar alle kosten die een techniek met zich meebrengt als die in een bepaalde buurt zou worden gebruikt. Maar we kijken ook naar bijvoorbeeld duurzaamheid en betrouwbaarheid. Als een techniek er voor een buurt uitspringt omdat de kosten heel laag zijn in vergelijking met andere technieken, is dat natuurlijk een belangrijke pré."

Je moet als gemeente ergens beginnen met een buurt. Hoe helpen jullie de gemeente om een keuze te maken?
Emma: "We hebben inmiddels een beeld van welke technieken in welke buurten de voorkeur hebben. Het selecteren van een 'startbuurt' is een proces waaraan de gemeente werkt. Dat gebeurt in nauw overleg met de klankbordgroep van bewoners, woningcorporatie Eigen Haard en de beheerders van de gas- en elektriciteitsnetten. Daarbij spelen allerlei punten een rol. Kosten zijn altijd heel belangrijk, maar ook bijvoorbeeld het bouwjaar van de woningen. Maar ook duurzaamheid, zoals CO2 besparing, en uitvoerbaarheid kunnen belangrijk zijn. Wij helpen door te laten zien wat de uitkomst is als je bepaalde punten belangrijk vindt. En we kijken ook naar buurten waar we samen met bewoners kunnen starten met isoleren van woningen. Zo bereiden we die buurten alvast voor op aardgasvrij wonen."

In de warmtevisie staat dus straks wat de beste warmtetechniek voor een buurt is én waar de gemeente als eerste wil beginnen. Ligt het daarmee vast?
Jasper: "Nee, zeker niet. De rijksoverheid heeft alle gemeenten opgedragen zo'n visie te maken. Een visie geeft alleen een goed onderbouwde richting aan. Er worden nog geen definitieve keuzen gemaakt. Dat gebeurt pas later, per buurt. We staan nog aan het begin van de energietransitie, we zullen in de loop van de tijd nog veel leren. Daarom is de warmtevisie niet in beton gegoten. Er kan in de komende jaren veel veranderen aan technieken en ook aan wetgeving. De visie zal daarom elke vier tot vijf jaar worden herzien en aangepast aan nieuwe inzichten. Want één ding is duidelijk: We gaan in heel Nederland en dus ook in Aalsmeer stapsgewijs te werk. Het hoeft niet allemaal tegelijk af."

Hoe gaan jullie verder?
Jasper: "We maken de conceptwarmtevisie af. Die conceptvisie ligt rond de zomer ter inzage. Iedereen in Aalsmeer kan er dan op reageren. Op basis daarvan passen wij in overleg met de gemeente de visie aan. Dan hebben wij ons werk erop zitten en komt de visie in het najaar in de gemeenteraad. Maar tot die tijd hebben we dus nog wat werk te doen. Een van de belangrijke momenten voor ons zijn de dorpsgesprekken, waarin we meer vertellen over onze werkzaamheden en waarin we de vragen en zorgen horen van bewoners. Die input nemen we graag mee in de warmtevisie."

Dorpsgesprekken
De Gemeente Aalsmeer organiseert drie dorpsgesprekken over 'Aalsmeer aardgasvrij'. Één ervan heeft afgelopen dinsdag 20 april plaatsgevonden.
Vanavond, donderdag 22 april, is er een digitaal dorpsgesprek voor Oosteinde en donderdag 29 april voor Aalsmeer dorp. De bijeenkomsten zijn van 19.30 tot 21.00 uur Op beide avonden bent u nog van harte welkom! Meepraten? Opgeven kan via energietransitie@aalsmeer.nl.

1.5 Facebook Reacties Enquête ‘Aalsmeer Aardgasvrij?’ & Dorpsgesprekken

- Facebook reacties n.a.v. uitnodiging voor meedoen aan enquête. Klik hier om de reacties te bekijken
- Facebook reacties n.a.v. uitnodiging Dorpsgesprekken: klik hier om de reacties te bekijken.

1.6 Presentatie Dorpsgesprekken Gemeente Aalsmeer

Gemeente Aalsmeer

Welkom op het dorpsgesprek

We beginnen om 19.30 uur



Gemeente Aalsmeer

programma

19.30 - 19.35	Welkom door Marjo Kroese, gespreksleider
19.35 - 19.45	Welkom en introductie door André van der Poel
19.45 - 20.20	3 interviews

- ✓ Over de warmtevisie door CE Delft
- ✓ Over participatie en enquêteresultaten,
- ✓ Interview met klankbordgroepleden Warmtevisie Aalsmeer

Na elk interview is er gelegenheid voor vragen via de chat

20.20 - 20.45	Over uw zorgen, vragen en opmerkingen
20.45 - 20.55	Een aantal vragen aan u, laatste peiling
20.55 - 21.00	Afsluiting en volgende stappen



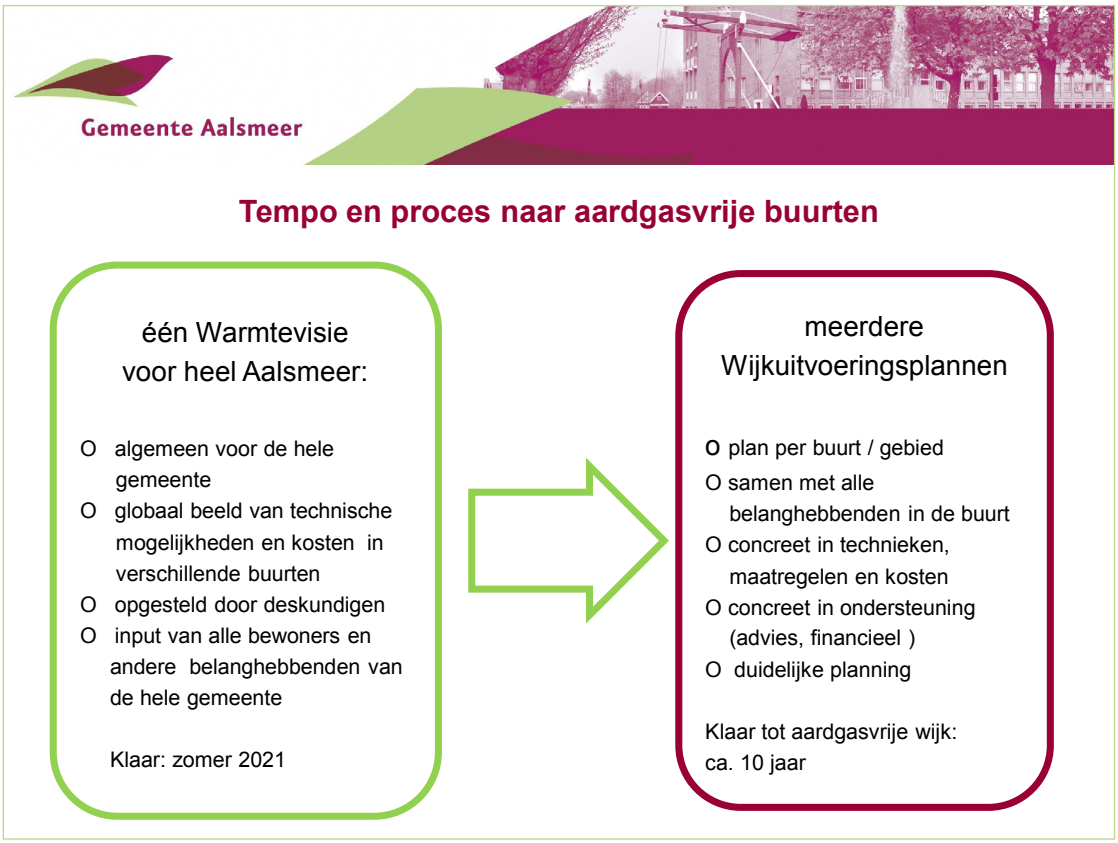
Spelregels en wie zijn we?

- **Spelregels**
  - Geluid uit , camera uit
  - Vragen over de interviews via de chat, geen discussie via de chat
  - Alle vragen zullen worden verzameld en later beantwoord
- **Wie zijn de deelnemers ?**
  - Hoe oud bent u?
  - Bent u huurder of eigenaar-bewoner?
  - Wat vindt u van het streven naar aardgasvrij wonen?

Gaat u op uw telefoon naar menti.com?



Interview met wethouder Wilma Alink-Scheltema


Gemeente Aalsmeer
Tempo en proces naar aardgasvrije buurten
één Warmtevisie
voor heel Aalsmeer:
O algemeen voor de hele gemeente
O globaal beeld van technische mogelijkheden en kosten in verschillende buurten
O opgesteld door deskundigen
O input van alle bewoners en andere belanghebbenden van de hele gemeente
Klaar: zomer 2021
meerdere
Wijkuitvoeringsplannen
O plan per buurt / gebied
O samen met alle belanghebbenden in de buurt
O concreet in technieken, maatregelen en kosten
O concreet in ondersteuning (advies, financieel)
O duidelijke planning
Klaar tot aardgasvrije wijk:
ca. 10 jaar


Gemeente Aalsmeer
vragen n.a.v. dit interview?

Gemeente Aalsmeer

Interview met Emma Koster

adviseur Duurzame Steden, CE Delft

Gemeente Aalsmeer

Interview André van der Poel,
Adviseur energietransitie gemeente Aalsmeer

Betrekken samenleving





Betrekken Samenleving

Hoe worden de inwoners betrokken en waarom?

- Projectgroep met professioneel betrokken organisaties
- Klankbordgroep met vertegenwoordigers van inwoners en bedrijven
- Enquête Warmtetransitie
- Dorpsgesprekken
- Formele inspraak (start half juni t.m. eind juli)

Waarom? Zorgen en wensen leren kennen, zodat we daar rekening kunnen houden met de planvorming.

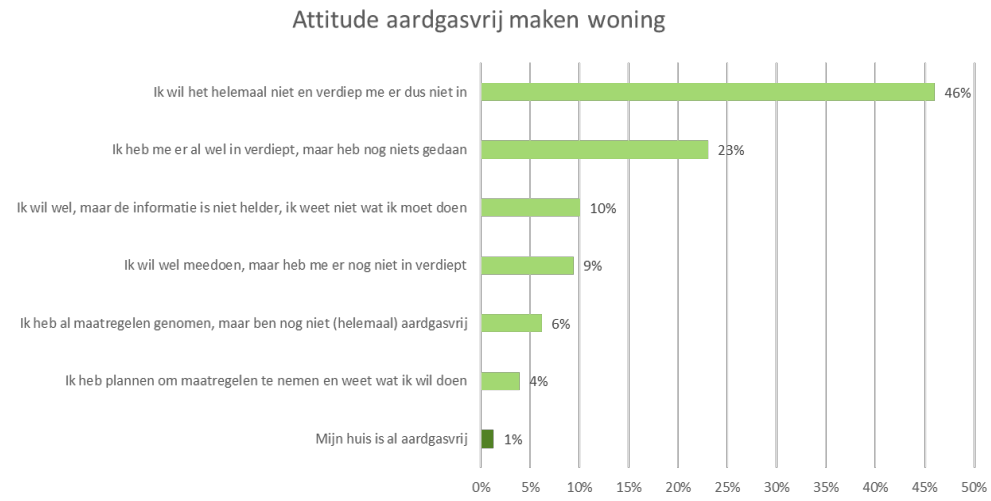


Resultaten Enquête

- Grote groep mensen is (nog) niet positief
- Kosten belangrijkste oorzaak
- Veel mensen hebben al energiemaatregelen genomen
- Duidelijkheid en ondersteuning

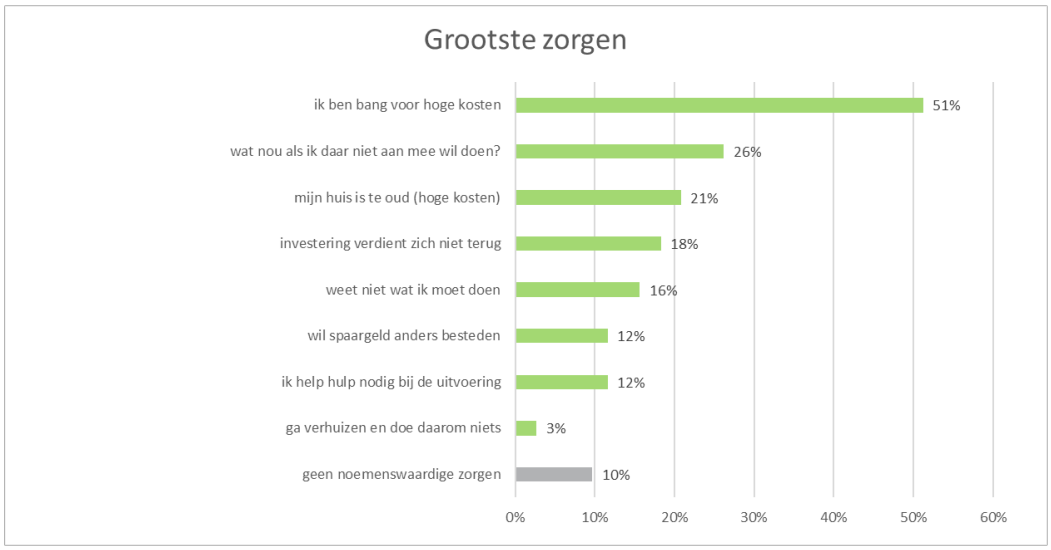
Gemeente Aalsmeer

Resultaten Enquête



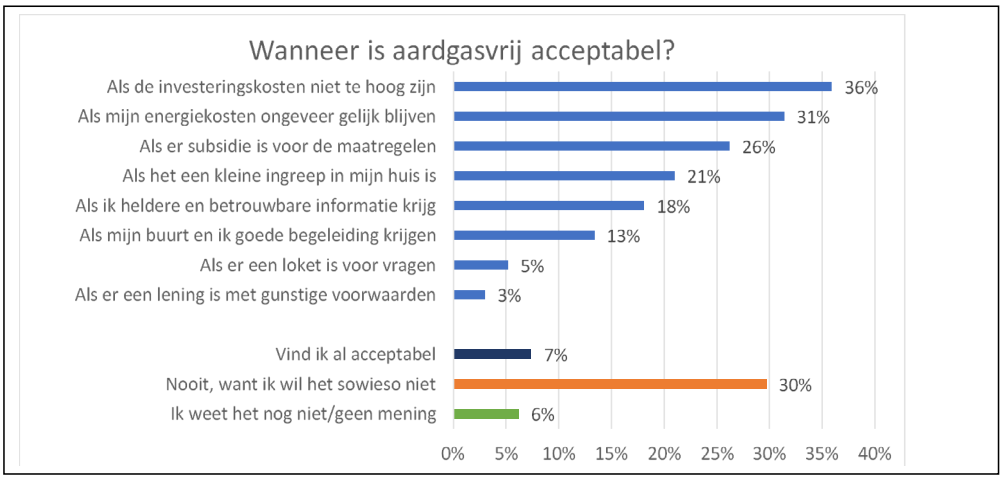
Gemeente Aalsmeer

Resultaten Enquête



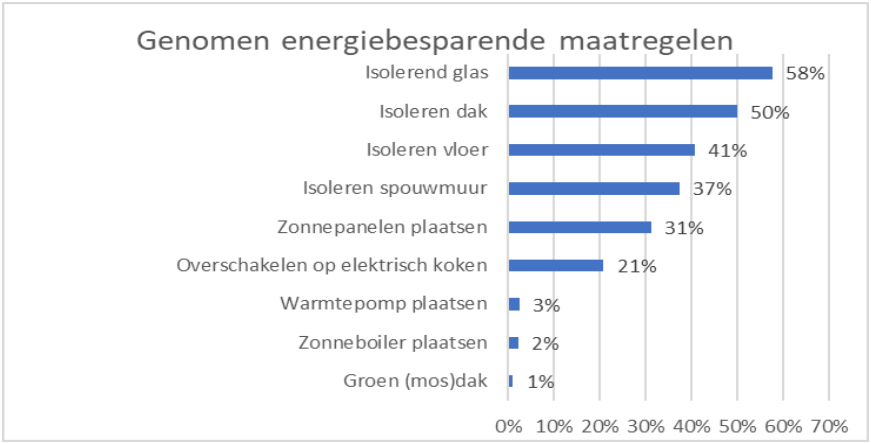
Gemeente Aalsmeer

Resultaten Enquête



Gemeente Aalsmeer

Resultaten Enquête





Resultaten Enquête

Hoe nemen we de resultaten mee in de visie?

- Inzet op na-isoleren woningen e.a. gebouwen
- Hybride oplossingen voor geleidelijke overgang naar aardgasvrij (CO_2 reductie centraal)
- Duidelijkheid bieden en ondersteuning
- Betrouwbaar en haalbaar



vragen n.a.v. dit interview?



Interview met klankbordgroepleden en werkgroep Aalsmeer Gasloos

- **Wim van de Merbel,** klankbordgroep
- **Martine von Ulm,** klankbordgroep, Huurdersverening Aalsmeer Kudelstaart (HAK)
- **Jaap Overbeek,** klankbordgroep, Dorpsraad Kudelstaart, werkgroep Aalsmeer Gasloos
- **Leo Bakker,** werkgroep Aalsmeer Gasloos



Afsluitende peiling

via menti.com



Afsluiting door wethouder Wilma Alink

De volgende stappen:

Na de zomer: Inspraakprocedure

Eind 2021-begin 2022: Warmtevisie in de raad



Hartelijk bedankt

meer weten over isoleren?
regionaalenergieloket.nl/aalsmeer

1.7 Presentatie Dorpsgesprekken CE Delft



Dorpsgesprekken Aalsmeer

Emma Koster – Adviseur Duurzame Steden



CE Delft
Committed to the Environment

Warmtevisie

Wat moet er in de Warmtevisie staan?

De gemeente benoemt tenminste in welke wijken zij tot en met 2030 aan de slag gaat. Voor deze wijken moet de gemeente opnemen:

1. hoeveel woningen en andere gebouwen tot en met 2030 worden geïsoleerd en/of aardgasvrij worden gemaakt;
2. welke alternatieve warmtevoorzieningen kansrijk zijn; en
3. welk warmtealternatief de laagste nationale kosten heeft.

Warmtevisie Aalsmeer

Inhoud

- **Inleiding**
  - Waarom duurzaam verwarmen?
  - Wat is de Warmtevisie?
- **Wat vinden wij belangrijk?**
  - Algemene randvoorwaarden
  - Zorgen en wensen van inwoners
- **Aardgasvrij verwarmen en isolatie**
  - Aardgasvrije warmtetechnieken (incl. hybride oplossingen)
  - Warmteopties voor de buurten van Aalsmeer
  - Isolatie
- **Selectie van eerste buurten**
  - Methode
  - Resultaten eerste buurten
  - Wat kunnen de andere buurten al doen?
- **Van visie naar transitie**
  - Wat zijn de vervolgstappen voor de gemeente?

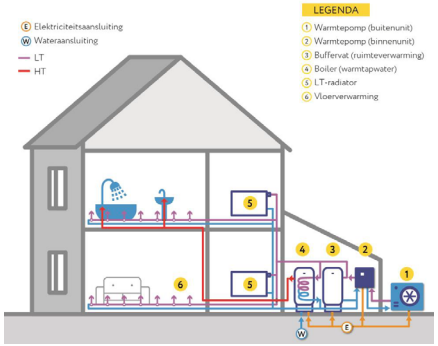
Uitgangspunten warmtevisie Aalsmeer

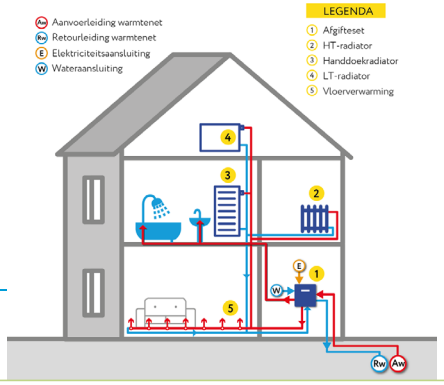
1. De Warmtevisie is **betrouwbaar** (bestaat uit objectieve feiten) en **uitvoerbaar**
2. De Warmtevisie is **breed gedragen** (tot stand gekomen met input van bewoners en andere stakeholders)
3. Bij de keuze van warmtetechnieken letten we op **betaalbaarheid** (zowel totale keten kosten (nationale kosten) als eindgebruikerskosten)
4. We kiezen voor technieken die **toekomstbestendig** zijn, dus niet investeren in iets dat later overbodig wordt
5. **Duurzaamheid** is belangrijk bij de keuze van warmtetechnieken: de gemeente wil fossielonafhankelijk zijn in 2040, maar stelt CO_2-reductie voorop.
6. (HT-)warmte, waterstof en groengas zijn in beperkte mate **beschikbaar**. We gaan verstandig om met deze schaarse warmtebronnen (enkel daar inzetten waar geen alternatieven zijn).

Alternatieven voor aardgas

Naar welke technieken kijken we?

- Individuele opties:
  - Elektrische warmtepomp
  - Hybride warmtepomp
- Warmtenetten
  - Hoge temperatuur (minimaal 75°C)
  - Midden temperatuur (55°C - 75°C)
  - Lage temperatuur (minder dan 55°C)





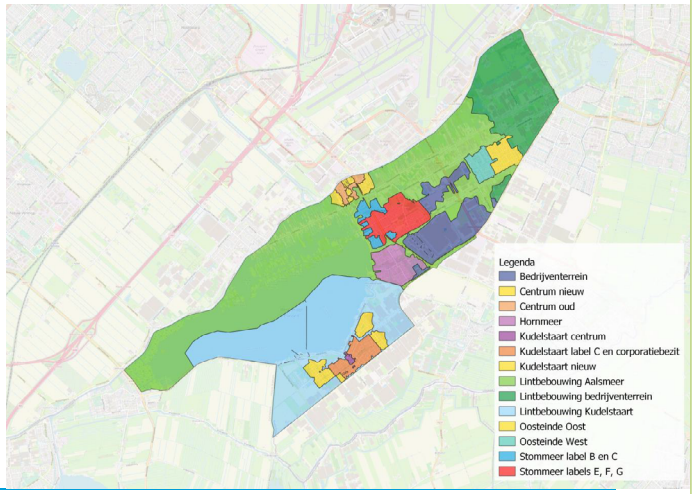
Warmtebuurten

Om aan te sluiten bij de bebouwing van Aalsmeer hebben we *warmtebuurten* gemaakt.

Onderscheid tussen:

- Woonwijken en de linten
- Nieuwbouw en oudere buurten
- Bedrijven en woningen

Per warmtebuurt onderzoeken we de warmtetechnieken en waar we kunnen starten.

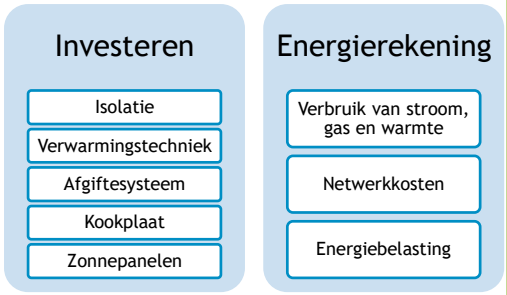


Betaalbaarheid

Wat kost aardgasvrij worden?

- We berekenen de kosten van de technieken voor
  - De hele maatschappij: **nationale kosten**
  - De kosten voor bewoner-eigenaren: **eindgebruikerskosten**

- We weten nog niet hoe de kosten zich in de toekomst zijn:
  - Innovatie
  - Subsidies en belastingen
  - Energietarieven
- Dus we rekenen met wat nu bekend is. Tenminste elke vijf jaar moet de warmtevisie worden herzien. Dan kijken we hoe het er dan voor staat.



Startbuurten

Hoe komen we tot mogelijke startbuurten?

- We maken onderscheid tussen aardgasvrij en aardgasvrij-ready.
  - Aardgasvrij: Verwarmen zonder aardgas
  - Aardgasvrij-ready: De woning is geïsoleerd en klaar voor de stap naar aardgasvrij

- We scoren de warmtebuurten op een lijst van criteria, zoals bijvoorbeeld
  - renovatieplannen in de buurt,
  - het aandeel woningcorporatiewoningen,
  - nieuwbouwplannen en
  - betaalbaarheid van het warmtealternatief

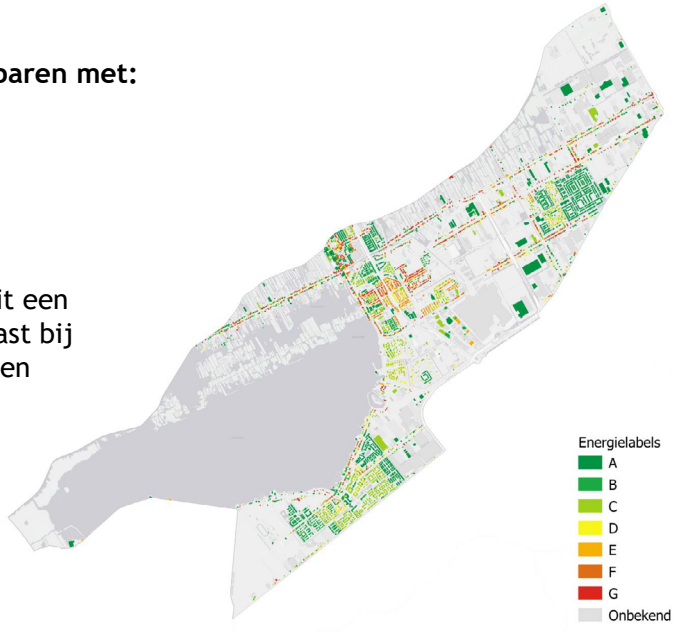
  en bepalen zo welke buurten het beste scoren en waar gestart zou kunnen worden.

Overige buurten: aan de slag met verduurzamen

Wat kun je nu al doen?

De overige buurten kunnen CO_2 besparen met:

- **Isoleren**
  Isolatie heeft het meeste impact bij slechtgeïsoleerde panden.
- **Hybride warmtepomp bij volgende vervangingsmoment gasketel**
  Een hybride warmtepomp bestaat uit een warmtepomp en een hr-ketel. Dit past bij buurten die nog tenminste 15 jaar een gasnetwerk hebben.



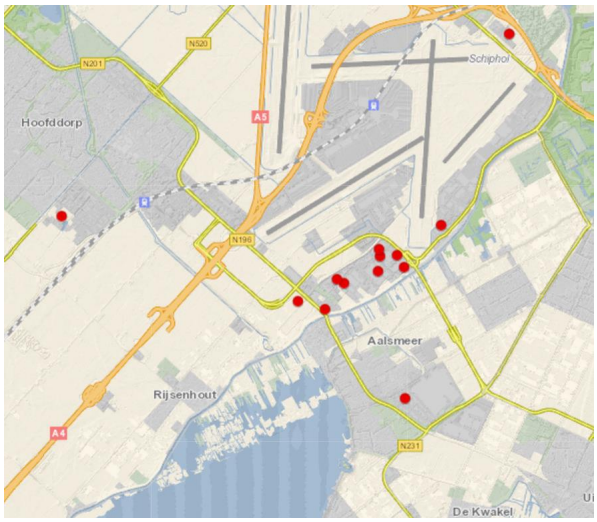
Aan de slag met isoleren

Hoe ver isoleren?

- Het Rijk ontwikkelt een Standaard voor isolatie. Dit geeft houvast voor woningeigenaren en woningcorporaties.
- De Standaard is nog niet definitief. Momenteel denkt het Rijk aan:
  - Woningen van na 1945 geschikt maken voor verwarming met warmte van 50 °C.
  - Voor woningen van voor 1945 geldt een lagere standaard, namelijk isoleren tot een niveau dat deze woningen kunnen worden verwarmd met warmte van 70 °C.
- De Standaard is niet verplicht.

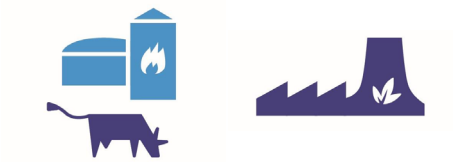
Warmtevisie Aalsmeer

- Wat valt er op in Aalsmeer?
  - Bebouwing
    - Kernen die flink gegroeid zijn
    - Lintbebouwing
    - Nieuwbouw
  - Warmte
    - Energy Hub Aalsmeer
    - Glastuinbouw
    - Datacenters Schiphol
    - Aquathermie uit Westeinderplasssen?



Groengas

- Groengas is biogas dat wordt opgewaardeerd naar aardgaskwaliteit.
- Biogas is **CO_2-neutraal**. De CO_2 die vrijkomt bij het gebruik is eerder uit de lucht gehaald door de biomassa waaruit het gas is geproduceerd. Het opwaarderen tot het niveau van aardgas kwaliteit vergt wel enige energie.



- De Rijksoverheid ontwikkelt een nieuw **duurzaamheidskader** om de duurzaamheid van alle gebruikte biomassastromen te borgen.

12 Bron: https://expertisecentrumwarmte.nl/kennis/factsheets/techniekfactsheets+energiebronnen/groengas/default.aspx
Bron: https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-economische-zaken-en-klimaat/documenten/kamerstukken/2020/03/30/kamerbrief-routekaart-groen-gas

Beschikbaarheid groengas

- Het binnenlands productiepotentieel van groengas is fysiek beperkt tot ruim onder het aardgasverbruik (35 miljard m^3).
  - Nu: groengasproductie nog beperkt (0,1 miljard m^3 in 2018).
  - 2030: Klimaatakkoord geeft een potentieel van 2 miljard m^3.
  - 2050: totaal productiepotentieel van 11,9 miljard m^3.

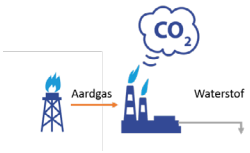
- Groengas op lange termijn (2050) nodig voor:
  - Grondstof voor de chemische industrie.
  - Energieproductie met CCS/CCU ten behoeve van negatieve CO_2 -emissies
  - Een deel van het zware/lange transport waar LNG op de afzienbare termijn het enige alternatief is.

13 Bron: Contouren en instrumenten voor een Routekaart Groengas 2020-2050, CE Delft, 2018

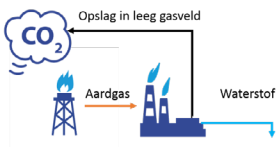
Groene waterstof

- Waterstof is een energiedrager die geproduceerd moet worden uit een andere energiebron.

Grijze waterstof (nu)



Blauwe waterstof (toekomst)



- Geen CO_2-emissies

Groene waterstof (toekomst)



- Geen CO_2-emissies
- Fossielvrij

Bron: Waterstof voor de gebouwde omgeving: Kennisdocument voor de gemeente Nijmegen, CE Delft, 2020

Beschikbaarheid waterstof

- Waterstof zal naar verwachting niet op de korte termijn, voor 2035, op grote schaal beschikbaar zijn voor de gebouwde omgeving.
- Na 2035 hangt de beschikbaarheid af van de ontwikkeling van wind- en zonne-energie, import en de vraag van andere sectoren.
- Binnenlandse productie zal in 2050 onvoldoende zijn om de Nederlandse huishoudens van groene waterstof te kunnen voorzien.



Bron: Gasunie (2020).

15 Bron: Waterstof voor de gebouwde omgeving: Kennisdocument voor de gemeente Nijmegen, CE Delft, 2020

Nationale kosten
Financiële kosten voor de hele keten

Productie	Distributie	In de woning
Elektriciteit	Elektriciteitsnetwerk	Besparing
Gas	Gasnetwerk	Verwarmingstechniek
Warm water	Warmtenet	Afgiftesysteem

Eindgebruikerskosten
Kosten voor huurders en eigenaren

Investeren	Energierekening	Onderhoud
Isolatie	Verbruik van stroom, gas en warmte	Verwarmingstechniek
Verwarmingstechniek	Netwerkkosten	
Afgiftesysteem	Energiebelasting	
Kookplaat		
Zonnepanelen		

Een warm huis en een warme douche



Centrale vragen warmtetechniekkeuze

- Individueel of collectief? Of daar tussenin?
- Hoge of lage temperatuur? ~ Veel of weinig isoleren?
- Wel of geen duurzame bronnen?
- Andere impact.

19

Individueel of collectief?

Individueel ⟷ Collectief

Iedere bewoner/gezin heeft keuzevrijheid



Optimaal gebruik maken van de (rest)warmte in de omgeving

Geschikt voor dichtbevolktere buurten



20

Individueel of collectief?

Individueel ⟷ Collectief

HR-combiketel
Elektrische warmtepomp
Hybride warmtepomp
Pelletkachel/ketel (vaste biomassa)





Warmtenet:

- Hoge temperatuur (>70ºC)
- Midden temperatuur (40-70ºC)
- Lage temperatuur (<40ºC)

WKO (warmte-koude opslag)



Lage temperatuur warmtenet met individuele warmtepomp
WKO-net met warmtepomp en zonne-energie

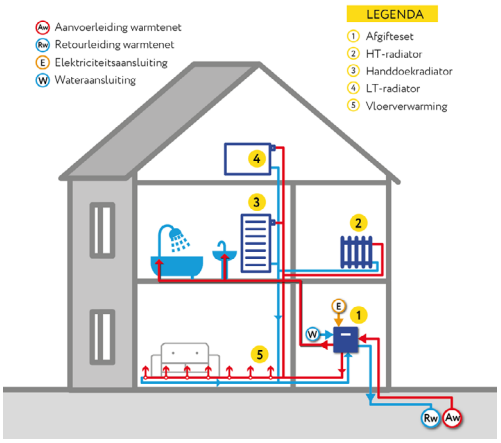
21

HT-warmtenet

- Deel woningen reeds aangesloten
- Warmte aan woning afgeleverd

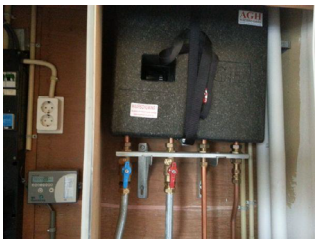
- Isoleren geen noodzaak, maar wel verstandig
- Bestaande radiatoren gebruiken

- Kosten:
  - Huur meterset en meetkosten
  - Eenmalige aansluitkosten
  - Energiekosten



22

HT-warmtenet



Meter/Afleverset binnenshuis



Warmtenet buitenshuis

23

Warmtenet op hoge of lage temperatuur?

Hogere temperatuur ⟷ Lagere temperatuur

Voordelen	**Nadelen**
Alles blijft zoals het is…	Hoog energieverbruik
Huidig afgiftesysteem	Relatief hoge verliezen
Geen isolatie nodig	Beperkte duurzame
Hoog comfortniveau	mogelijkheden
Geen gedragsaanpassing	*Alles blijft zoals het is…*
Warm tapwater	*Toekomstgericht?*

24

Warmtenet op hoge of lage temperatuur?

Hogere temperatuur ⟷ Lagere temperatuur

Voordelen	**Nadelen**
Hoog comfortniveau	Veel isolatie nodig
Gedragsaanpassingen	Aparte warmtapwatervoorziening
Veel duurzame mogelijkheden	Aanpassing afgiftesysteem
Weinig verliezen	Aanpassing elektriciteitsnet
Laag energieverbruik	



25

Warmte op hoge of lage temperatuur?

Hogere temperatuur ⟷ Lagere temperatuur

HR-ketel
Pelletkachel (vaste biomassa)
HT-warmtenet

Elektrische warmtepomp
LT-warmtenet
WKO



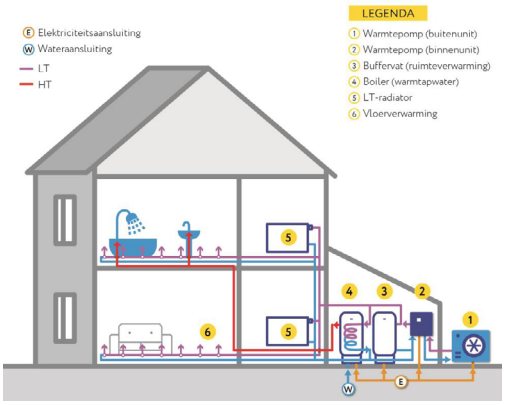
MT-warmtenet
Hybride warmtepomp



26

Elektrische warmtepomp

- Goede isolatie nodig
- Ander warmteafgifte systeem
  - Vloerverwarming
  - Speciale (LT-)radiatoren
- <u>Kosten</u>:
  - Warmtepomp: €6.500-14.000
  - Op dit moment door isolatie-kosten, nieuwe radiatoren en de warmtepomp erg duur (minimaal 20-30.000 euro)



27

Elektrische warmtepomp



Binnenunit + warmwater boiler



Buitenunit

28

Koken en warm water

- Elektrische kookplaat en oven (Inductie - Keramisch - Gietijzer)
  - Geen risico op lekkend gas & geen vlam
  - Gebruiksgemak
  - Aangepaste pannenset en kookplaat
  - Hogere elektriciteitsvraag en energiekosten



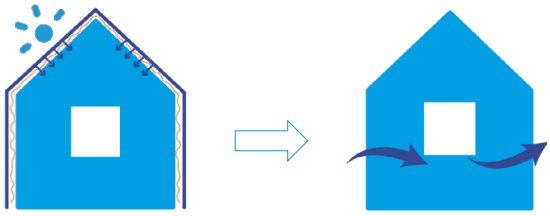
- Warmwaterboiler enkel bij LT-verwarming
  - Minimaal tot 60ºC
  - Elektrische boiler of warmtepompboiler



29

Ventilatie en koeling

- Bij hogere isolatiegraad is ventilatie nodig voor gezonde frisse lucht



- Koude opslag in bodem of lage temperatuurwarmte (bv. aquathermie) als koeling tijdens de zomer



30

Criteria voor startbuurten aardgasvrij

Categorie	Subcategorie	Uitwerking	Uitgangspunt
Preferentie warmtetechniek	Algemeen	Robuuste techniekkeuze: grote kostenafstand nationale kosten	Toekomstbestendig
		% CO2-reductie per woning (SCOPE 1) - Aardgasvrij en Aardgasvrij-ready apart	Duurzaam
	Uitvoerbaarheid techniek	Beschikbaarheid energiedrager en/of warmtebron (wel/niet/op termijn)	Beschikbaarheid schaarse bronnen
	Betaalbaarheid	Meerkosten eindgebruikerskosten (euro/jaar)	Betaalbaar
	Energienetwerken	Ruimte op elektriciteitsnetwerk (voor all-electric buurten)	Betrouwbaar en uitvoerbaar
Meekoppelkansen	Transformatiegebieden	Grootschalige transformatieplannen in de warmtebuurt (>10% van de panden)	Betrouwbaar en uitvoerbaar
	Nieuwbouw	Grootschalige woningnieuwbouw in de warmtebuurt (>50 woningen)	Betrouwbaar en uitvoerbaar
	Renovatieplannen woningcorporatie	Grootschalige renovatieplannen in de warmtebuurt (>10% van corporatiebezit)	Betrouwbaar en uitvoerbaar
Buurtdata	Eigendomssituatie	Verdeling bezit (>30% woningcorporatiebezit)	Betrouwbaar en uitvoerbaar
	Lokale initiatieven	Lokaal initiatief op duurzaamheid aanwezig in de warmtebuurt (ja/nee)	Breed gedragen

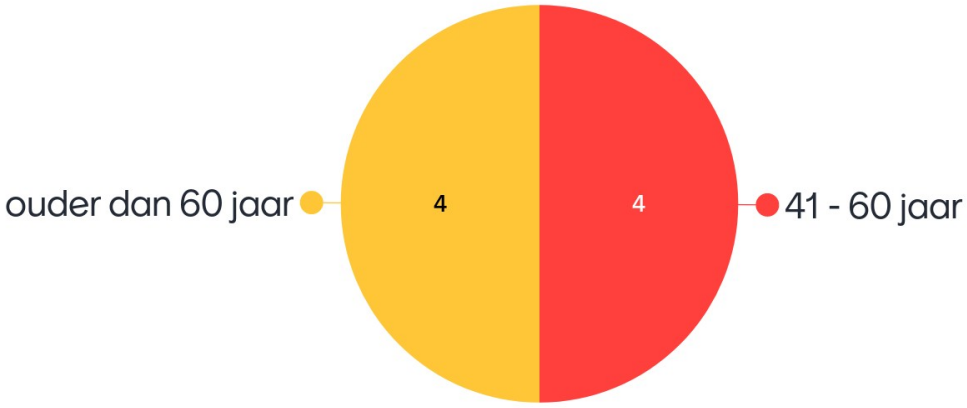
Criteria voor startbuurten aardgasvrij-ready

Categorie	Subcategorie	Uitwerking	Uitgangspunt
Isoleren	Isolatie	% CO2-reductie per woning (SCOPE 1) bij isolatie	Duurzaam
	Betaalbaarheid	Investeringskosten woningisolatie tot 50 kWh/m2 (euro)	Betaalbaar
Meekoppelkansen	Transformatiegebieden	Grootschalige transformatieplannen in de warmtebuurt (>10% van de panden)	Betrouwbaar en uitvoerbaar
	Renovatieplannen woningcorporatie	Grootschalige renovatieplannen in de warmtebuurt (>10% van corporatiebezit)	Betrouwbaar en uitvoerbaar
Buurtdata	Eigendomssituatie	Verdeling bezit (>30% woningcorporatiebezit)	Betrouwbaar en uitvoerbaar
	Lokale initiatieven	Lokaal initiatief op duurzaamheid aanwezig in de warmtebuurt (ja/nee)	Breed gedragen

32

1.9 Mentimeter uitslagen Dorpsgesprek 22 april 2021

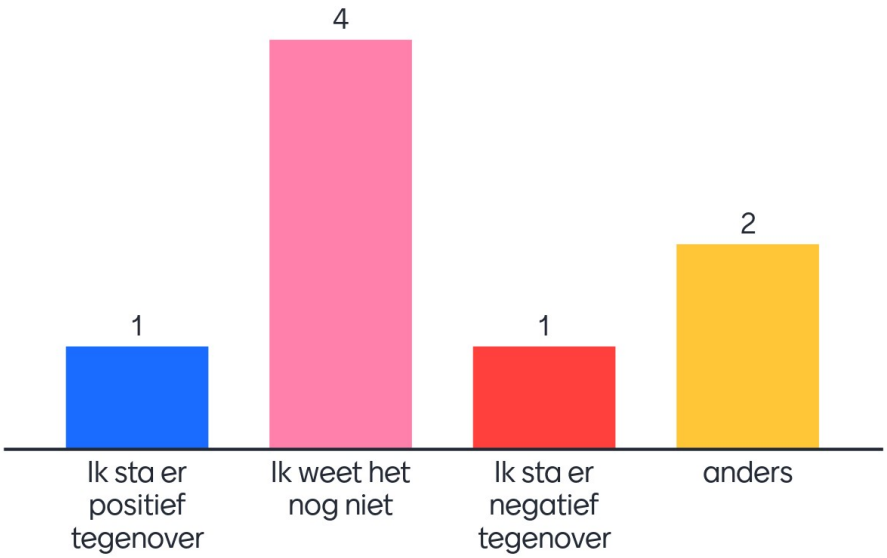
WAT IS UW LEEFTIJD?



BENT U HUURDER OF EIGENAAR VAN UW WONING?



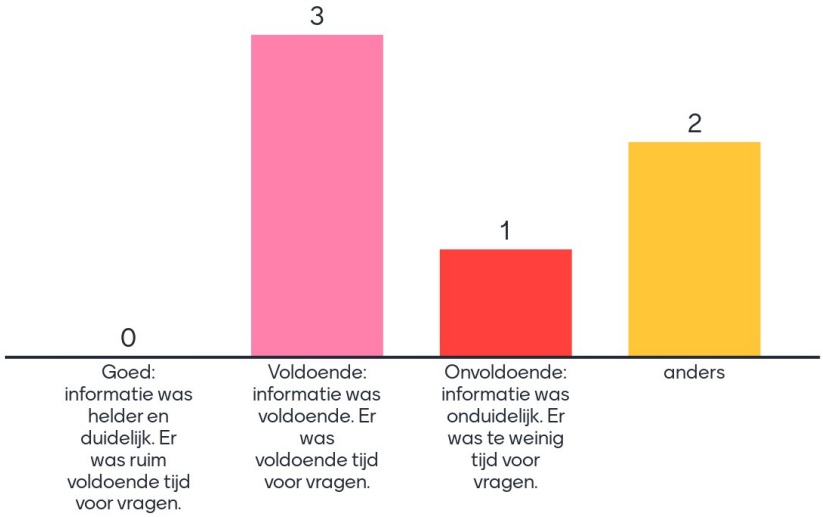
WAT IS UW MENING OVER AALSMEER AARDGASVRIJ?



WAAR MOET DE GEMEENTE ROND AARDGASVRIJ WONEN AANDACHT VOOR HEBBEN



WE HEBBEN U GEÏNFORMEERD OVER DE WARMTEVISIE IN ONTWIKKELING. WAT VOND U VAN DE INFORMATIE?



WE HEBBEN U GEVRAAGD NAAR UW ZORGEN EN WENSEN. WAS ER VOLDOENDE GELEGENHEID OM UW ZORGEN EN/OF WENSEN TE UITEN?



WANNEER IS AARDGASVRIJ VOOR U ACCEPABEL?

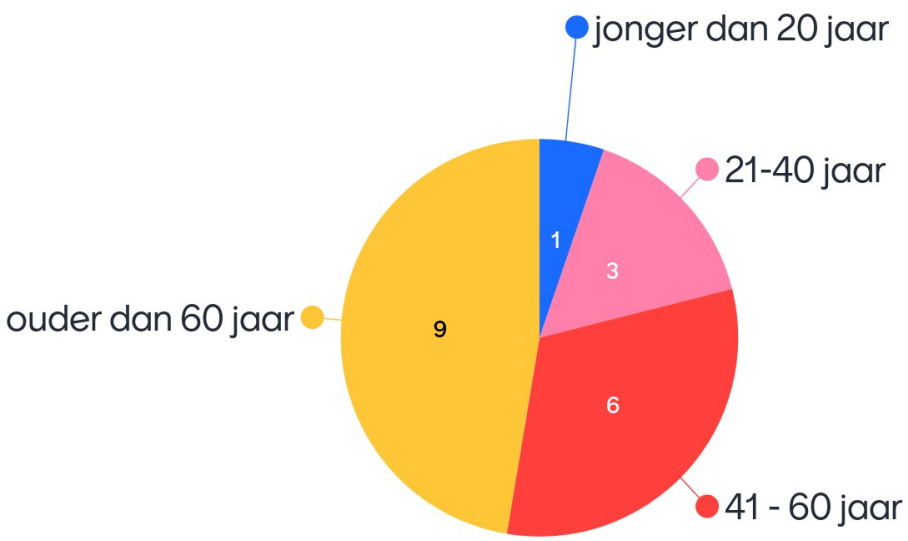


WAT IS NU UW MENING OVER AALSMEER AARDGASVRIJ?

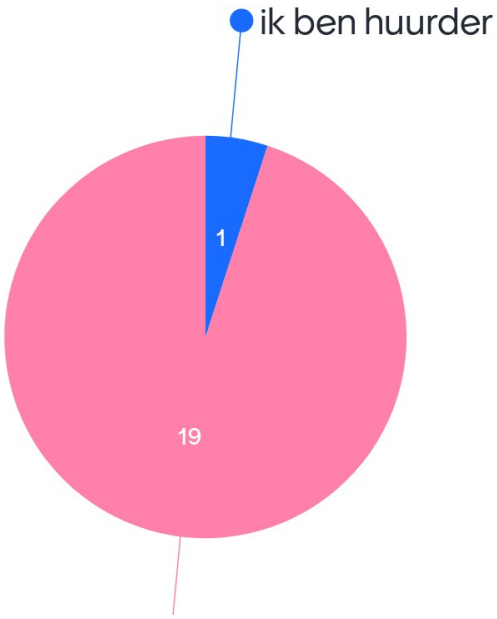


1.10 Mentimeter uitslagen Dorpsgesprek 29 april 2021

WAT IS UW LEEFTIJD?

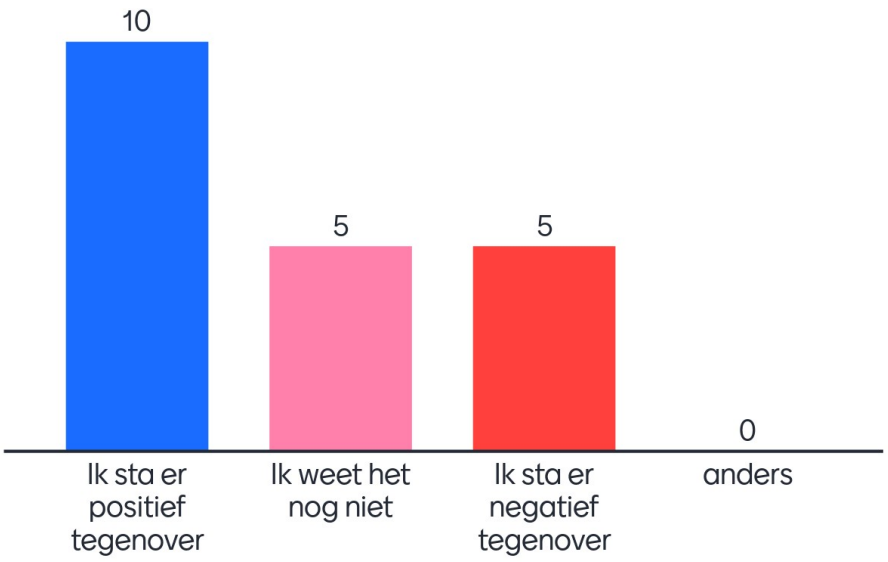


BENT U HUURDER OF EIGENAAR VAN UW WONING?

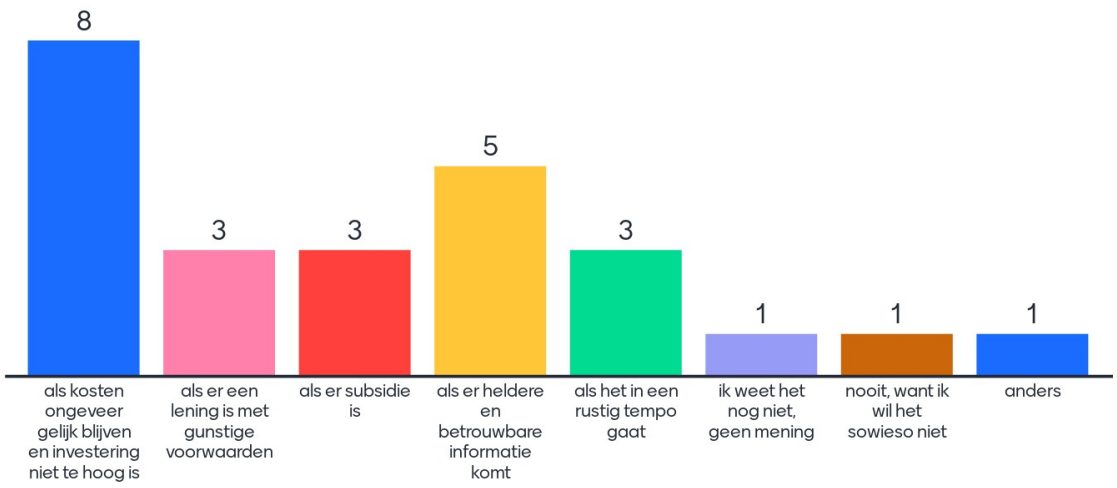


Mentimeter uitslagen Dorpsgesprek 29 april 2021

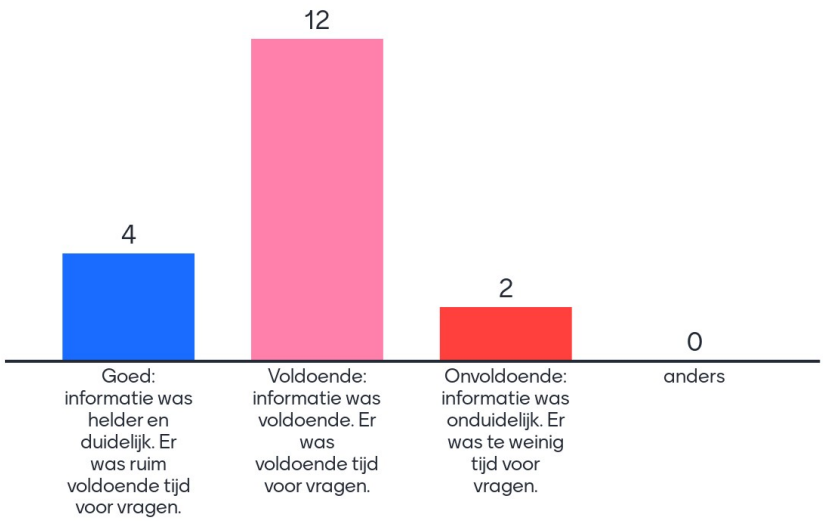
WAT IS UW MENING OVER AALSMEER AARDGASVRIJ?



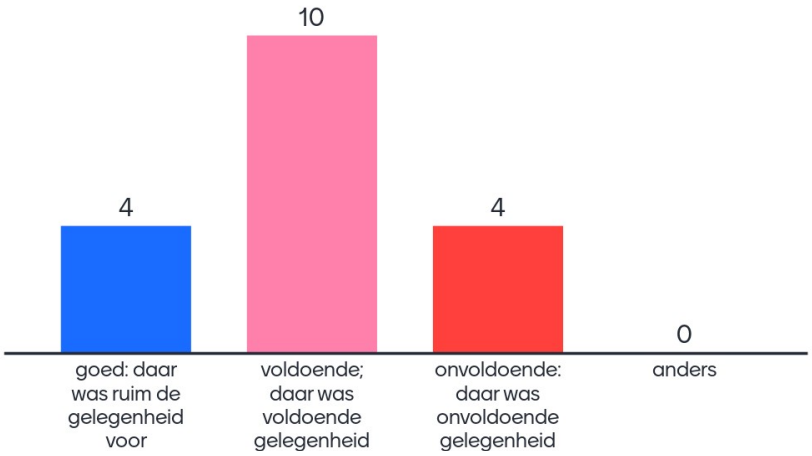
WANNEER IS AARDGASVRIJ WONEN VOOR U ACCEPTABEL?



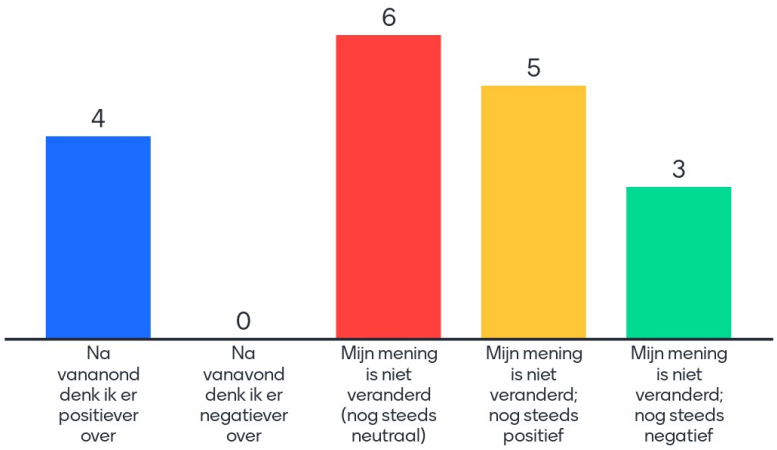
WE HEBBEN U GEÏNFORMEERD OVER DE WARMTEVISIE IN ONTWIKKELING. WAT VOND U VAN DE INFORMATIE?



WIJ HEBBEN U GEVRAAGD NAAR UW ZORGEN EN WENSEN. WAS ER VOLDOENDE GELEGENHEID OM UW ZORGEN EN/OF WENSEN TE UITEN?



WAT IS NU UW MENING OVER AALSMEER AARDGASVRIJ?



1.11 Vragen en antwoorden Dorpsgesprekken Warmtevisie Aalsmeer

Inhoud:

1. Vragen over isolatie
2. Vragen over aardgasvrije warmtetechnieken
   - 2.1 Algemene vragen
   - 2.2 Waterstof en kernenergie
   - 2.3 Warmtepompen en elektriciteitsgebruik
   - 2.4 Cv-ketel vervangen/ hybride warmtepomp
   - 2.5 Warmtenetten
   - 2.6 Zonnepanelen
   - 2.7 Aardgas
3. Vragen over kosten
4. Vragen over het proces

1. Vragen over isolatie

1. Het warmteverlies van woningen moet worden beperkt. Maar wat is de beste oplossing voor een woning en wat voor een wijk, en hoe gaat dat samen?

Wat voor een huis de beste manier van isoleren is, verschilt per woning. Het benodigde isolatieniveau hangt ook af van welke warmtetechniek er uiteindelijk voor de buurt wordt gekozen. In principe geldt dat voor warmte-oplossingen met een lage temperatuur een goed geïsoleerd huis nodig is. Naarmate het temperatuurniveau hoger is, is er minder isolatie nodig. De Warmtevisie geeft hierover meer duidelijkheid.

Voor de Warmtevisie is een technisch economische analyse gemaakt die in beeld brengt welke aardgasvrije technieken passen bij de verschillende buurten. Dit document heet de Feitennotitie Warmtevisie Aalsmeer. De feitennotitie maakt geen keuzes. Die worden in de Warmtevisie beschreven. Er zijn maar weinig buurten van vóór 2010 waar bewoners niet al iets gedaan hebben aan hun huis. Sommige mensen hebben het dak geïsoleerd of de spouwmuur laten isoleren, anderen hebben nieuw HR++ en nieuwe kozijnen laten zetten. Woningen van voor 1940 hebben helemaal geen spouw. Sommige huizen zijn twintig jaar geleden geïsoleerd en zijn hard aan vernieuwing toe, andere huizen zijn kort geleden door nieuwe bewoners helemaal verduurzaamd. Een huis isoleren is daarom altijd maatwerk. Een energieadvies van het Regionaal Energieloket kan daarbij een goede eerste stap zijn.

2. Wat levert het mij op?

In 2050 wil de Rijksoverheid dat woningen aardgasvrij zijn. Door woningen (in stappen) te verduurzamen, zorg je ervoor dat ze uiteindelijk toekomstbestendig en aardgasvrij zijn. Daardoor blijven ze ook aantrekkelijk op de woningmarkt. De Warmtevisie bevat een bijlage met daarin een aantal 'factsheets' over de kosten van woningverduurzaming (met de kennis van nu) voor een aantal veel voorkomende woningtypen.

3. **Wij isoleren de flat Geraniumstraat. Hoe kan dat passen in Aalsmeer aardgasvrij?**

Dat past heel goed; isoleren is de eerste, essentiële stap naar aardgasvrij. Door het goed isoleren van je flat, verminder je de warmtevraag van de woningen, waardoor de flat op een aardgasvrije manier comfortabel en tegen beperkte kosten verwarmd kan worden. Bij isolatie is ventilatie een belangrijk aandachtspunt. De stap ná isoleren en ventileren is te bekijken welke warmtetechnieken van toepassing kunnen zijn en hoe je wil voorzien in de warmwatervraag van de bewoners en eventueel een aardgasfornuis wilt vervangen. Het is daarbij ook aan te raden om in de gaten te houden wat de planning van de gemeente is voor je buurt rond het aardgasvrij maken van de buurt.

4. **Is er ook financiële ondersteuning voor isolatie?**

Er zijn diverse subsidiemogelijkheden voor isolatie maar ook andere energiemaatregelen. Kijk daar-voor op: www.energiesubsidiewijzer.nl en of www.regionaalenergieloket.nl/aalsmeer

2. Vragen over aardgasvrije warmtetechnieken

2.1 Algemene vragen

1. **Begrijp ik nu goed, dat er maar twee alternatieve technieken bekeken worden voor individuele opties? Er zijn er toch wel meer?**

Het klopt dat er meer opties zijn. In de presentatie hebben we de belangrijkste categorieën van individuele technieken getoond. Er zijn allerlei variaties op de individuele warmtepomp, maar in wezen is de basis steeds hetzelfde; met behulp van elektriciteit wordt warmte uit de lucht, bodem of water gehaald. Ook kan warmte (en koude) worden opgeslagen in een watervat of de bodem. En er zijn zonnecollectoren waarmee water kan worden verwarmd. Weer een andere techniek is die van infraroodpanelen; panelen die in een kamer worden bevestigd aan muur of plafond en vanaf daar warmte afstralen. Bijvoorbeeld als snelle verwarming van bijvoorbeeld een badkamer, waar je doorgaans maar korte tijd bent. Verder wordt de elektrische HR-ketel en elektrische vloerverwarming weleens genoemd, maar dat is een vrij dure manier van verwarmen.

Andere aardgasvrije technieken zijn groengas en waterstof; gasvormen die fossielvrij zijn (als waterstof tenminste duurzaam wordt geproduceerd). Maar vooralsnog zijn deze gassen schaars en niet in grote mate voor de gebouwde omgeving beschikbaar. Door schaarste is de prijs van deze gassen erg onzeker. Dat maakt ze voorlopig duurder dan andere alternatieven.
Al met al leidt dit tot de conclusie dat de variaties op een warmtepomp op dit moment de meest gangbare individuele warmtetechniek is.

2. **Hoeveel woningen zijn al aardgasvrij? Bestaande oude woningen?**

Eind 2020 is van de acht miljoen huizen 5,9 procent aangesloten op stadsverwarming (warmtenet) en 5,2 procent van de woningen een warmtepomp. Warmtepompen zijn met een opmars bezig. Tien jaar geleden waren er nog maar 51.000 pompen geïnstalleerd, eind 2019 al 412.000. De meesten daarvan wel in nieuwbouwhuizen. Volgens wetgeving die sinds 2019 van kracht is, wordt tegenwoordig alle nieuwbouw aardgasvrij gebouwd. Maar ook in bestaande bouw is de warmtepomp aan een opmars bezig.

Ook in de bestaande bouw zijn er inmiddels voorbeelden van huizen die aardgasvrij zijn gemaakt. In elke gemeente in Nederland zijn er wel woningeigenaren die dat hebben gedaan. Naast de minder positieve verhalen die de ronde doen, zijn de meeste woningeigenaren zeer tevreden over hun keuze.

Ook in Aalsmeer is een aantal huizen aardgasvrij gemaakt door hun eigenaren.

Elk jaar is er een duurzame huizenroute waarbij u bij aardgasvrije woningen binnen kunt kijken en alle vragen die u heeft aan de bewoner kunt stellen. Kijk voor voorbeelden eens op duurzamehuizenroute.nl/voorbeeldwoningen.

3. In een buurt staan veel verschillende huizen en type woningen. Hoe kan je deze gelijk trekken?

Het klopt dat er in buurten veel verschillende soorten huizen staan. In de Warmtevisie is Aalsmeer verdeeld in zogenaamde warmtebuurten. Dit zijn buurten waar de woningen die wat betreft bouwjaar, type bebouwing (utiliteitsgebouwen, type woningen) en energielabel zo veel mogelijk op elkaar lijken. De warmtebuurten zijn zoveel mogelijk aanéén gesloten en de buurten zijn groot genoeg om een warmtenet rendabel te maken. Voor de warmtebuurten is ook berekend welke duurzame warmtetechnieken na aardgas de voordeligste of meest kansrijke technieken zijn. Ondanks dat zullen woningen in buurten nog steeds verschillen. Onder andere omdat de ene eigenaar meer maatregelen heeft genomen sinds de bouw dan bijv. de buren. Of omdat het ene huis eerder of later gebouwd is dan het andere huis.

4. Hoe zit het dan met de EU die aardgas sustainable dus duurzaam gaat stellen?

Een terechte vraag want Nederlandse huiseigenaren krijgen te horen dat zij voor een beter milieu van het aardgas af moeten, en dan overweegt de Europese Commissie aardgas te bestempelen als een 'duurzame brandstof'? Voor het idee zijn voor- en tegenstanders. Landen die voor hun energie nog vooral afhankelijk zijn bruin- en steenkool zoals Duitsland of Polen zijn voorstander omdat aardgas veel schoner is dan kolen. Deze landen willen aardgas tijdelijk inzetten als 'transitiebrandstof', maar moeten daarna alsnog van het aardgas af om aan de Europese doelen te kunnen voldoen. Op dit moment is het nog afwachten wat de EU besluit.

5. In Duitsland gaat men juist over op aardgas omdat dat relatief schoon is, hoe zit dat?

Ook Duitsland heeft - net als Nederland - de ambitie om in 2050 een CO_2-neutrale energievoorziening te hebben en dus ook te stoppen met aardgas voor de verwarming van woningen. De startsituatie en de aanpak van Duitsland zijn alleen anders dan die van Nederland. Terwijl in Nederland 93 procent van de woningen een aardgasaansluiting heeft, wordt in Duitsland een kwart van de huizen nog verwarmd met een olieketel. Het grootste deel is ouder dan twintig jaar.

Omdat Duitsland zo snel mogelijk af wil van deze olieketels is er ook een flinke premie voor de vervanging van deze ketels door een hr-ketel in gebieden waar al een gasnet ligt of in gebieden zonder gasnet een premie voor de aanschaf van warmtepompen. Het is een tussenstap die snel veel kan opleveren. Het is vergelijkbaar met de subsidie in Nederland voor hybride warmtepompen, die ook deels op gas werken. In veel stedelijke gebieden in Duitsland (en Nederland) liggen overigens al warmtenetten, die nu meestal nog gebruik maken van restwarmte van elektriciteitscentrales.

2.2. Vragen over waterstof, groen gas en kernenergie

6. Hoe denkt de Gasunie over de beschikbaarheid van o.a. waterstof?

Gasunie is een Europese energie-infrastructuuronderneming. Gastransport en gasopslag vormen de kernactiviteit. De Gasunie werkt aan het inzetten van groene (hernieuwbare) gassen via hun gasnet-werken. Waterstof is één van deze gassen. De Gasunie onderschrijft het standpunt van de minister dat er in 2030 eerder sprake zal zijn van een tekort in aanbod dan een tekort in vraag naar groene gassen. De Gasunie zet zich in om te zorgen voor meer aanbod.

7. **Over een paar jaar is er voldoende groen gas en waterstof, kunnen we daar niet op wachten?**

Groengas en waterstof zijn energiedragers die op termijn aardgas kunnen vervangen als brandstof voor het verwarmen van woningen. Deze hernieuwbare gassen spelen zeker tot 2030 geen belangrijke rol, want er is nog te weinig groengas of waterstof. Omdat er weinig hernieuwbare gassen zijn, en die gassen ook nodig zijn voor bijvoorbeeld de industrie en transport, is de toekomstige prijs ervan onzeker. Wachten tot hernieuwbare gassen beschikbaar zijn heeft dus een risico dat je wacht op een 'dure' oplossing. Waterstof en groen gas zullen naar verwachting alleen een logische optie zijn als er echt geen andere reële warmte-alternatieven voorhanden zijn. Denk bijvoorbeeld aan hele oude gebouwen en monumenten zoals kerken, waar isoleren geen optie is. Ook is de opgave om alle woningen voor 2050 van het aardgas te hebben zo groot dat we nu niet tot 2030 kunnen wachten. Nu inzetten op isoleren waar dat nodig is en daarmee de warmtevraag kleiner maken is een belangrijke eerste stap.

8. **Hoe denkt de gemeente over kernenergie?**

Met Kernenergie wordt stroom opgewekt en daarbij komt warmte vrij. De stroom wordt op het elektriciteitsnet geleverd en kan op termijn maar voor een deel in de vraag naar elektra voorzien. Ook wind- en zonne-energie zijn nodig. De (rest)warmte van een kerncentrale kan worden ingezet voor het verwarmen van gebouwen. Omdat er in de nabijheid van Aalsmeer geen kerncentrale is, kunnen we deze warmtebron niet gebruiken. Maar wel de elektriciteit bijvoorbeeld voor warmtepompen of om elektrische auto's te laden. Er is geen sprake van plannen voor een kerncentrale in of nabij Aalsmeer.

2.3 Vragen over warmtepompen en elektriciteitsgebruik

9. **Ik wil liever geen warmtenet; we kijken voor de goed geïsoleerde huizen liever naar een warmtepomp optie. Ook dat brengt vragen met zich mee. Is er genoeg ruimte binnen en buiten het huis voor een warmtepomp? En moet je daarvoor bij mensen binnen kijken, is dat realiseerbaar?**

Een warmtepomp is een groot apparaat en neemt ongeveer evenveel ruimte in beslag als een koelkast. Een warmtepomp is dus groter dan een cv-ketel en heeft vaak een binnen- en buitengedeelte. Als je kiest voor een warmtepomp is het nodig om ruimte te creëren in bijvoorbeeld de gangkast of op de plek van de huidige cv-ketel. Bij een warmtepomp met buitengedeelte moet ook ruimte vrijgemaakt worden in de tuin, op het balkon of op het dak. Daarnaast is er ruimte nodig voor een systeem voor warm watergebruik. Nadat de warmtevisie is vastgesteld volgen Uitvoeringsplannen. Deze uitvoeringsplannen wil de gemeente samen met de inwoners maken. Dan kijken we samen naar de mogelijkheden in en rond de woningen en welke oplossingen er zijn voor vraagstukken zoals 'waar laat ik mijn warmtepomp'.

10. **Tot nu toe zijn nadelen van warmtepompen ten opzichte van een CV-ketel onderbelicht; er zijn veel klachten over het goed functioneren van warmtepompen, daar moet je ook heel goed naar kijken. Niet iedereen weet precies wat je boven het hoofd hangt als je een warmtepomp aanschaft, bijvoorbeeld wat betreft de grootte en de warmwatervoorziening. Een goede berekening van benodigde capaciteit en een goed advies van een installateur zijn belangrijk.**

Er zijn natuurlijk voorbeelden van systemen en technieken die niet goed werken omdat sommige punten geen aandacht hebben gekregen in de ontwerpfase. Maar er zijn veel meer voorbeelden van wel goed werkende installaties met zeer tevreden bewoners. Heldere en betrouwbare informatie over verschillende technieken en het gebruik ervan is cruciaal, in combinatie met een betrouwbare installateur met kennis van zaken.

is dan een omgekeerde airco?

In wezen is een warmtepomp inderdaad een omgekeerde airco, zij het dat hij wordt aangesloten op het watercircuit waarmee je radiatoren je huis verwarmen. Voor warm water moet nog een extra voorziening worden getroffen in de vorm van een boilervat waarin het water elektrisch wordt verwarmd óf een doorstroomapparaat dat ook elektriciteit vergt. Daarnaast vraagt ook elektrisch (tegenwoordig meestal inductie) koken elektriciteit. Voor deze drie zaken wordt nu nog aardgas gebruikt. Als we in toenemende mate aardgasvrij worden, vraagt dat steeds meer capaciteit op het elektriciteitsnet.

Daarom zijn er twee belangrijkrijke aandachtspunten in de komende tijd; isoleren (en ventileren) van woningen, zodat woningen minder warmteverliezen en dus ook minder elektriciteit vragen voor verwarming. Daarnaast zijn alle netbeheerders in Nederland (in Aalsmeer zijn dat Liander voor het elektriciteitsnet en Stedin voor het aardgasnetwerk) druk bezig om de netten aan te passen en de capaciteit te vergroten.

12. De vraag naar elektriciteit neemt sterk toe. Kan het lokale net dat aan? Hoe gaat de gemeente al de extra toename van elektra voorzien?

In Aalsmeer is er nu sprake van 'netcongestie'. Dat betekent dat de maximale capaciteit van het elektriciteitsnet (voor grootverbruikers) in een deel van Aalsmeer is bereikt. Eind 2022 is dat naar verwachting opgelost. Over dit onderwerp zijn we volop in gesprek met de netbeheerder. De netbeheerder zorgt voor veilig en continu transport van gas en/of elektriciteit. De netbeheerder is daarnaast verantwoordelijk voor het onderhoud en de uitbreiding van het energienet, inclusief het aansluiten van klanten daarop. Alle kosten voor het onderhoud, aanleg en verwijderen van gas- en elektranetten worden verrekend onder iedereen die is aangesloten via het 'vastrecht'.
Netverzwaring is een belangrijk aandachtspunt voor alle netbeheerders in Nederland. Niet alleen door elektrisch verwarmen maar ook andere ontwikkelingen zoals de toename van elektrische auto's. Als woningen elektrisch moeten worden verwarmd door bijvoorbeeld een warmtepomp, is het zaak dat de warmtevraag zo klein mogelijk te maken door te isoleren en slim te ventileren. Door de warmtevraag kleiner te maken wordt het net minder belast.

13. Een elektriciteitsvoorziening op zon en wind kan toch helemaal niet? 20% komt nu uit duurzaam, hoe gaan we daar mee om?

Wind en zon kunnen genoeg elektriciteit leveren om heel Nederland van stroom te voorzien. Maar de zon schijnt niet altijd en het kan ook windstil zijn. Er zijn verschillende manieren om dit probleem op te lossen, bijvoorbeeld:

- *internationale koppeling van elektriciteitsnetten;*
- *stroom of energie opslaan bijvoorbeeld in batterijen of – in de toekomst – de accu van de elektrische auto;*
- *zorgen voor betere koppeling van vraag en aanbod (bijvoorbeeld door de elektrische auto op het juiste moment op te laden of – bij langdurige windstilte – fabrieken een tijdje stop te zetten);*
- *duurzame stroom omzetten in waterstof en dit weer in gascentrales omzetten in elektriciteit.*

14. Hoeveel geluid maakt een warmtepomp?

Dit aandachtspunt geldt vooral voor lucht-waterwarmtepompen, met een buitengedeelte (het buitengedeelte lijkt op een airco). De hoeveelheid geluid verschilt per warmtepomp, maar denk aan het geluid van een koelkast, soms iets luider, afhankelijk van hoe hard de warmtepomp op dat moment moet werken. De hoeveelheid geluid is bijvoorbeeld ook afhankelijk van de grootte van het buitendeel. Alleen groter is juist zachter, niet harder. Bij het aanschaffen van een warmtepomp is dit een belangrijk aandachtspunt.

Dat hangt af van een aantal verschillende dingen. Wat kan er technisch? Hoeveel geld heb je ervoor over? Hoe goed is je huis geïsoleerd? Een grondwaterwarmtepomp is bijvoorbeeld technisch niet altijd mogelijk en daarnaast een stuk duurder dan een luchtwaterwarmtepomp. Als je huis niet goed genoeg geïsoleerd is, kun je soms al wel aan de slag met een hybride warmtepomp, maar nog niet met een volledige warmtepomp. Meer weten? lees hier meer:
https://regionaalenergieloket.nl/energiebesparen/warmtepomp
https://kennisbank.regionaalenergieloket.nl/warmtepomp/is-uw-huis-geschikt-voor-een-warmtepomp/

16. **Er wordt gedacht over normale wijken, maar er zijn ook andere woonsituaties; sommige mensen wonen in een jachthaven/op een woonark en hebben geen eigen grond voor een warmtepomp**

Ook aan woonarken gaan we aandacht besteden. Want we richten ons op alle woningen in Aalsmeer. Ook woonarkbewoners willen we ondersteunen naar aardgasvrij. Nu ligt de focus wel op grondgebonden woningen. Want daar zijn er het meest van.

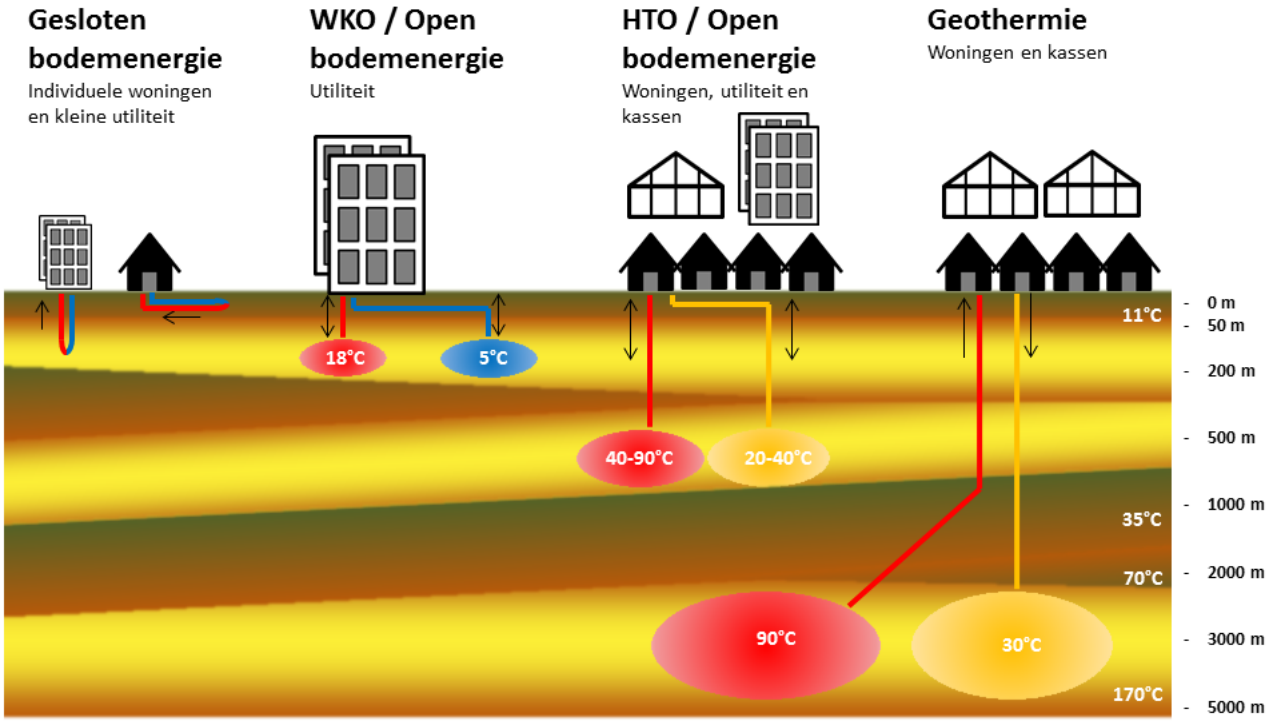
17. **Kan je een bodemwarmtepomp toepassen in een bestaande woning?**

Of een bodemwarmtepomp in uw woning een optie is, vergt uitzoekwerk. Het RegionaalEnergieloket.nl kan u daarbij goed helpen. Kijk eens op: https://kennisbank.regionaalenergieloket.nl/warmtepomp/is-uw-huis-geschikt-voor-een-warmtepomp/ of bel naar 088-5254110.
Voor een bodem/water warmtepomp kan een vergunning of melding nodig zijn voor het boren van de bodembron. Vul de vragen in op www.omgevingsloket.nl om zeker te weten of je een vergunning nodig hebt. Voor een lucht/water warmtepomp heb je geen vergunning nodig, tenzij je in een monument of in een beschermd dorpsgezicht woont of wanneer de buitenunit van de warmtepomp zeer goed zichtbaar (en hoorbaar) is voor de omgeving.

18. **Hoe zit het met de grondwaterstand als al die huizen in Aalsmeer warmtepompen gaan gebruiken en dan vanaf min. 75 meter water gaan oppompen en verder is er ook een grote kans dan de bodemdaling versneld gaat inzetten omdat de evenwicht uit de bodem wordt gehaald? Wat eeuwenlang heeft geduurd om de huidige equilibrium te bereiken?**

Er zijn twee soorten bodemenergiesystemen, open systemen en gesloten systemen.
In beide gevallen wordt er netto geen grondwater onttrokken aan de bodem. Vanuit wet- en regelgeving is de eis dat open bodem energiesystemen niet mogen leiden tot een verstoring van de temperatuur balans. Anders gezegd wordt geëist dat er evenveel warmte of koude wordt onttrokken als er wordt toegevoegd. Dit is ook belangrijk voor een goede werking van het systeem.

Voor luchtwarmtepompen wordt niets met de bodem gedaan; zo'n warmtepomp wordt aan het huis gehangen of op de grond tegen het huis aan gezet. De warmte wordt vervolgens uit de lucht gehaald. Hieronder een figuur van verschillende soorten warmtetechnieken in de ondergrond.



Figuur: warmtebronnen in de bodem

2.4 CV ketel vervangen/ hybride warmtepomp

19. Ik heb een ketel van 20 jaar oud en moet hem dus binnenkort vervangen. Ik zou graag zien dat gemeente me binnen ca. 1,5 jaar duidelijk kan maken wat ik moet doen en waarin ik het beste kan investeren. Als we in mijn buurt een warmtenet krijgen, dan heeft het geen zin om een nieuwe ketel te gaan kopen. Wat moet ik doen, wanneer zijn de plannen van de gemeente duidelijker?

De gemeenteraad gaat (naar verwachting) begin 2022 een besluit nemen over de Warmtevisie, die nu wordt ontwikkeld. Dat is de eerste stap die meer duidelijkheid geeft over de toekomst van de warmtevoorziening in Aalsmeer. In samenwerking met het Regionaal Energieloket vertalen we de uitkomsten van de Warmtevisie zoveel mogelijk in de adviezen voor woningeigenaren per warmtebuurt.

Na de Warmtevisie start gemeente Aalsmeer met het voorbereiden van zogenaamde Uitvoeringsplannen. Pas in een uitvoeringsplan wordt een definitieve keuze gemaakt over de toekomstige warmtevoorziening voor die buurt. Een uitvoeringsplan maken we samen met de buurt.
Als het uitvoeringsplan door de gemeenteraad wordt vastgesteld, is er nog 8 tot 10 jaar de tijd om over te stappen op een aardgasvrije techniek.

De Warmtevisie brengt in beeld in welke buurten een (hybride)warmtepomp nu al een goed idee is en in welke buurten niet. Grofweg zijn woningen in buurten die die na 1992 zijn gebouwd zijn voldoende geïsoleerd om de woning comfortabel te kunnen verwarmen met een warmtepomp. Een hybride warmtepomp kan ook minder goed geïsoleerde woningen voldoende comfortabel warm krijgen, alleen blijft isoleren (en ventileren) verstandig. Zo wordt uw woning geschikter voor duurzame warmtetechnieken (zonder aardgas) en wordt de energierekening lager.
In buurten waar warmtenetten de meest betaalbare oplossing lijken adviseren wij geen (hybride) warmtepomp en raden wij aan om de cv-ketel te vervangen als dat nodig is eventueel in combinatie met isolatiemaatregelen.

Wilt u weten wat voor uw woning verstandig is neem dan contact op met www.RegionaalEnergieoket.nl/aalsmeer of bel naar 088-5254110.

20. De gemeente benadrukt dat we niet moeten investeren in wat later overbodig wordt. Sluit u dan de hybride warmtepomp al bij voorbaat uit?

Gemeente Aalsmeer sluit de hybride warmtepomp niet uit. Omdat de gemeente een geleidelijke en betaalbare overgang naar een aardgasvrije toekomst mogelijk wil maken, kan een hybride warmtepomp voor bepaalde woningen een goede tussenstap zijn. Voor de woning in de toekomst helemaal aardgasvrij wordt. Op de website van Hier Verwarmt! vindt u een handig stappenplan om te bepalen of een hybride warmtepomp voor u een goed idee is.
Voor nu geldt dat u voor u een keuze maakt, we u adviseren te wachten totdat de Warmtevisie Aalsmeer is afgerond.

21. Wat is rendement van een (hybride)warmtepomp?

Bron: Milieucentraal: klik hier voor de website

Rendement warmtepomp
Een warmtepomp gaat veel efficiënter met energie om dan een cv-ketel op gas. Dat maakt de warmtepomp duurzaam. Ter vergelijking: het rendement van een volledige warmtepomp op lucht ligt op 140 tot 200 procent voor verwarming, en 80 tot 140 procent voor warm water. Dat is aanzienlijk hoger dan het rendement van een hr-ketel op gas (94 procent voor verwarming en 70 procent voor warm water). Doordat een warmtepomp gebruik maakt van omgevingswarmte, produceert hij met 1 kW opgenomen elektrisch vermogen gemiddeld 4 kW warmte (een 'COP' van 4).

Het jaarrendement van een bodem-warmtepomp is fors hoger dan van een lucht-warmtepomp. Dit kan namelijk 270 procent zijn voor verwarming en 160 procent voor warm water. Een bodem-warmtepomp is meestal wel duurder dan een lucht-warmtepomp, maar daar staat tegenover dat hij minder stroom verbruikt. Dat scheelt elk jaar zo'n € 180. Een ander voordeel van de bodem-warmtepomp is, dat je je huis er 's zomers mee kunt koelen.

In het rendement is meegenomen dat de warmtepomp stroom gebruikt. Hoe groener die stroom is, hoe duurzamer de warmtepomp wordt. Maar zelfs met de huidige stroommix, die zo´n 20% procent groen is en voor de rest grijs, is er al milieuwinst.

Rendement hybride warmtepomp
Het rendement van een hybride warmtepomp ligt op 130 tot 250 procent voor verwarming. Dat is hoger dan het rendement van een hr-ketel op gas (94 procent voor verwarming). Daarbij is meegenomen dat de warmtepomp stroom gebruikt. Hoe groener die stroom is, hoe duurzamer de warmte-pomp wordt. Maar zelfs met de huidige stroommix, die zo´n 20 procent groen is en voor de rest grijs, is er al winst voor het klimaat.

2.5 Vragen over warmtenetten

22. Er wordt veel aandacht besteed aan oplossingen met waternetten (red. warmtenet). Maar wordt water gezien klimaatverandering geen schaars middel? Moeten we niet naar andere oplossingen kijken?

In een warmtenet gaat steeds hetzelfde water rond in een gesloten circuit. Dat water blijft in het systeem en gaat dus niet verloren. In wezen lijkt het op het gesloten warmwatercircuit van een CV-ketel waarbij hetzelfde water ook steeds wordt rondgepompt.
Dat geldt ook voor de koeling van het datacenter in Aalsmeer; daar wordt het koelwater niet afgevoerd, maar rondgepompt binnen het koelsysteem.
Gemeente Aalsmeer kijkt bij de Warmtevisie naar alle huidige beschikbare en bewezen technieken.

23. Ik zou het graag willen weten of er collectieve mogelijkheden komen in mijn wijk (warmtenet)

De gemeenteraad neemt naar verwachting begin 2022 een besluit over de Warmtevisie. De Warmtevisie doet voor verschillende buurten een uitspraak welke techniek voor een buurt het meest kansrijk is. Daarbij is gekeken naar de kosten voor de maatschappij als geheel en naar de kosten voor de eindgebruiker, dus de inwoners van Aalsmeer. Wilt u weten welke oplossing kansrijk is voor uw buurt? Wacht dan de Warmtevisie af.

24. Ik wil liever geen warmtenet; we kijken voor de goed geïsoleerde huizen liever naar een warmtepomp optie. Ook dat brengt vragen met zich mee. Is er genoeg ruimte binnen en buiten het huis voor een warmtepomp? En moet je daarvoor bij mensen binnen kijken, is dat realiseerbaar?

Een warmtepomp is een groot apparaat en neemt ongeveer evenveel ruimte in beslag als een koelkast. Een warmtepomp is dus groter dan een cv-ketel en heeft vaak een binnen- en buitengedeelte (dat geldt voor de Luchtwater warmtepomp). Als u kiest voor een warmtepomp is het nodig om ruimte te creëren in bijvoorbeeld de gangkast of op de plek van de huidige cv-ketel. Bij een lucht-warmtepomp met buitengedeelte moet ook ruimte vrijgemaakt worden in de tuin, op het balkon of op het dak.

De Warmtevisie is een eerste stap waarin we kijken naar voorkeurstechnieken per wijk. Maar we schrijven nog geen mogelijkheden af. Als de Warmtevisie is vastgesteld maakt de gemeente samen met bewoners in de wijk een wijkuitvoeringsplan. In die fase kijken we samen met bewoners ook naar de mogelijkheden in en rond de woningen en welke oplossingen er voor vraagstukken zoals bijvoorbeeld ruimtegebruik gevonden kunnen worden.

2.6 Vragen over Zonnepanelen

25. Ik heb genoeg ruimte voor meer zonnepanelen op mijn dak, maar anderen misschien niet. Wordt er ook gekeken naar zonnepanelen op gemeentelijk vastgoed of andere gebouwen?

Ja. Er is een aanpak ontwikkeld om 'zon op dak' te stimuleren bij verschillende doelgroepen; maatschappelijk vastgoed, VvE's, bedrijven, etc. Deze aanpak gaat ongeveer deze zomer van start via het nieuwe "Servicepunt Energieadvies". Dat is een vervolg op Duurzaamheidsfonds Aalsmeer

2.7 Vragen over aardgas

26. Blijft er altijd gas beschikbaar?

De Rijksoverheid wil dat er in 2050 geen Aardgas meer wordt gebruikt voor verwarmen, koken en warmtapwater want aardgas verbranden leidt tot CO_2 uitstoot. CO_2 uitstoot zorgt voor klimaatverandering. Wel zijn er in de toekomst mogelijkheden om het aardgasnet te gebruiken voor hernieuwbare gassen. Denk hierbij aan Groen Gas of Waterstofgas. Omdat deze hernieuwbare gassen voor 2030 nog onvoldoende beschikbaar zijn laat de Warmtevisie deze technieken nog buiten beschouwing. Dat verandert als de beschikbaarheid en betaalbaarheid van deze hernieuwbare gassen verbetert.

27. Geoboringen Amstelveen en Almere hoe is het daarmee.

Aardwarmte is van groot belang voor de energietransitie in Nederland. SCAN onderzoekt waar de ondergrond in Nederland mogelijk geschikt is voor de winning van aardwarmte. Zodat we straks ook vanuit deze bron een deel van onze huizen, kantoren en bedrijven kunnen verwarmen.
Ook de mogelijkheden voor Geothermie in en om Aalsmeer worden onderzocht.

Via deze website kunt u informatie vinden over het SCAN onderzoek.

28. Waarom worden er in de Hornmeer en Stommeer nog appartementen op aardgas gebouwd?

Sinds 1 juli 2018 mogen er geen nieuwbouwwoningen meer met een aardgasaansluiting worden gebouwd (Wet Voortgang Energietransitie). Alle nieuwbouwwoningen die nu nog een aardgasaansluiting met een aardgasaansluiting worden gebouwd hebben een bouwvergunning aangevraagd voor 1 juli 2018.

29. Komt Stedin niet met een alternatief aangezien zij straks geen aardgas meer kunnen leveren?

Stedin is een netbeheerder. Netbeheerders zijn verantwoordelijk voor het gas- en elektriciteitsnetwerk. Netbeheerders zijn geen energieleveranciers die de stroom of het aardgasverkopen aan klanten. Dat doen energieleveranciers. In Aalsmeer zijn er twee netbeheerders, Stedin voor aardgas, Liander voor elektra. Natuurlijk willen netbeheerders het aardgasnetwerk graag gebruiken om hernieuwbare gassen te vervoeren. Deze infrastructuur ligt overal al in de grond en het is natuurlijk slim om daar gebruik van te maken als dat mogelijk is. Op dit moment zijn hernieuwbare gassen nog onvoldoende beschikbaar om woningen mee te verwarmen.

3. Vragen over kosten

30. Wat wordt verstaan onder kosten "afgiftesysteem'?

Met kosten van een (temperatuur) afgiftesysteem worden bijvoorbeeld de kosten voor lage temperatuurradiatoren, vloer- en of wandverwarming verwarming bedoeld.
De radiatoren in nieuwere woningen, vanaf ca. 1990, zijn vrij strak en hebben weinig oppervlakte waarmee de warmte wordt afgegeven. Dat is geen punt, zolang het water dat door het systeem loopt een hogere temperatuur (65-70 ^{0}C) heeft. De nieuwe warmtetechnieken zijn grotendeels midden- of lage temperatuursystemen. Daarvoor kan een warmteafgiftesysteem nodig zijn dat een grotere oppervlakte heeft, zoals vloerverwarming- en of wandverwarming. Wilt u meer weten? Kijk op www.regionaalenergieloket.nl/aalsmeer of bel met 088-5254110.

31. VNO NCW heeft berekend dat het gemiddeld tussen de 40.000,- en 60.000,- euro kost om een gezinswoning energieneutraal te krijgen. Hoe wil de gemeente Aals-meer dat gaan financieren bij huiseigenaren?

Of en hoe gemeente Aalsmeer huiseigenaren wil ondersteunen bij bijvoorbeeld financieringsvraagstukken is nog niet bekend. Maar het onderwerp heeft zeker onze aandacht. Op dit moment verwijzen we inwoners naar het Warmtefonds
Ook verwijst de gemeente inwoners naar subsidie mogelijkheden voor energiemaatregelen: kijk op www.energiesubsidiewijzer.nl of www.regionaalenergieloket.nl/aalsmeer
Gemeente Aalsmeer volgt de ontwikkeling van financieringsopties zoals gebouw gebonden financiering met als doel deze wanneer mogelijk en wenselijk in te zetten voor huiseigenaren.
Bij het voorbereiden van Uitvoeringsplannen om buurten te verduurzamen willen gebruik maken van Europese, Rijks en of Provinciale subsidies. Dit helpt ook om de betaalbaarheid te verbeteren.

Zowel particulieren als VvE's, maar ook scholen kunnen van het Warmtefonds gebruikmaken. Hier vind je meer informatie.

In het Klimaatakkoord staat genoemd dat het belangrijk is dat maatregelen kostenneutraal uitgevoerd kunnen worden. Dat betekent dat het aanpassen van je huis, netto geen invloed heeft op je inkomen en je iedere maand hetzelfde over houdt. Maar hoe we dat precies kunnen doen, wordt nog onderzocht.

> *Stel: je bespaart €100 per maand op je energierekening, en de aanpassingen in je huis kosten eenmalig €25.000. Dan kost het je meer dan 20 jaar om dat terug te verdienen. Er zijn slimme financieringsconstructies nodig om te zorgen dat die €25.000 bijvoorbeeld wordt voorgefinancierd en dat jij als bewoner van het huis iedere maand alleen die €100 afbetaalt. En dan is het natuurlijk wel zaak dat als je gaat verhuizen, de nieuwe bewoner verder betaalt*

en niet jij. Dit klinkt misschien logisch, maar het is nog niet toegestaan. Daar wordt op landelijk niveau hard aan gewerkt onder de noemer 'gebouwgebonden financiering'.

Voor de wijken die in een vroeg stadium van het aardgas afgaan, is het in de meeste gevallen nodig dat er vanuit de overheid aanvullende financiering komt. Want degenen die eerder overstappen, kunnen nog niet meeprofiteren van ervaring, innovaties en kostenreducties die gepaard gaan met grote aantallen die later gaan volgen. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat de overheid de komende jaren de extra kosten zal subsidiëren.

32. Zelfs de heer Rotmans is het niet gelukt om zijn woning gasvrij te krijgen, dus waarom wordt er dan van de inwoners van Aalsmeer dat wel verwacht?

Het huis van de heer Rotmans is geen gemiddelde Nederlandse woning maar een groot huis uit het begin van de vorige eeuw. Maar het is een goed voorbeeld van een woning die met een lage temperatuursysteem lastig te verwarmen is. Indien hernieuwbare gassen beschikbaar komen voor het verwarmen van woningen kan dit mogelijk een aantrekkelijke optie zijn voor woningen die vergelijkbaar zijn met die van Jan Rotmans.
Het maakt eens te meer duidelijk dat elke woning anders is en per woning een eigen aanpak nodig. Uiteindelijk moet elke woning in Nederland aardgasvrij worden.

4. Vragen over het proces

33. Ik wil niet van het gas af! Wat gebeurt er als ik weiger mee te werken?

Voorlopig gebeurt er dan niets. Meewerken aan een alternatief is op dit moment nog geheel vrijwillig. Dit betekent dat 'de gemeente' op dit moment iemands gas niet kan afsluiten en mensen dus kunnen weigeren om mee te werken. Het is de verwachting dat in de komende jaren de wetgeving hierover verandert. Dan is het mogelijk dat over een aantal jaren de gemeenteraad een besluit kan nemen om een wijk van het gas af te sluiten, als er sprake is van een goed alternatief, de bewoners goed zijn geïnformeerd en als zij ruim voldoende de tijd hebben gehad om mee te gaan in de verandering. Nu wel meedoen kan aantrekkelijk zijn, omdat je invloed kunt hebben op de keuze en het tempo waarin het hele proces bij jou in de buurt verloopt.

34. Wordt er samengewerkt tussen de gemeente Aalsmeer en Amstelveen?

Ja, de gemeenten werken veel samen op allerlei gebieden. Hetzelfde ambtelijk apparaat werkt voor beide gemeenten. Daarnaast wordt er regionaal veel samengewerkt. Bijvoorbeeld met de andere Amstelland en MRA gemeenten. Zo delen we kennis, leren we van elkaar en voorkomen we dat het wiel steeds opnieuw wordt uitgevonden. Ook worden gemeenten ondersteund vanuit bijvoorbeeld het Programma Aardgasvrije Wijken (PAW), Expertisecentrum Warmte, Servicepunt Duurzame Energie (Provincie Noord-Holland), etc.

35. Bedrijven en eigenaren moeten deels hetzelfde doen en kunnen ook samenwerken. Ziet de gemeente die kansen?

Jazeker, een mooi voorbeeld is datacenter Hornmeer, dat restwarmte levert aan zwembad De Waterlelie, IKC Triade, een sporthal en potplantenbedrijf Fertiplant. Maar ook vanuit de tuinbouwsector liggen er kansen. Als de tuinbouw overschakelt naar duurzame warmte zoals geothermie kan deze mogelijk ook ingezet worden voor woningen en bedrijven. Kort gezegd heeft de gemeente zeker aandacht voor mogelijke kansen tussen bedrijfsleven en woningen.

36. Wie bepaalt welke buurten als eerste aardgasvrij of aardgasvrij-ready[1](*1) worden gemaakt?

Voor het kiezen van de eerste buurten gebeurt is een aantal stappen doorlopen. Allereerst is een technisch economische analyse gemaakt van de verschillende duurzame warmteopties voor de ver-schillende buurten. Er zijn diverse studies en analysemodellen vergeleken (Zie Feitennotitie Warm-tevisie Aalsmeer) om te kijken welke alternatieven van aardgas kansrijk zijn in de verschillende buurten. Op basis van uitgangspunten zoals betrouwbaarheid, haalbaarheid, betaalbaarheid en duur-zaamheid is een afwegingskader opgesteld om inzicht te krijgen in welke aanpak in welke buurt verstandig kan zijn. Deze stappen zijn doorlopen met een projectgroep van professionele stakehol-ders zoals de netbeheerders (Stedin en Liander) en woningbouwcorporatie Eigenhaard. En met een klankbordgroep van vertegenwoordigers van inwoners en lokale ondernemers. Op basis daarvan wordt de Warmtevisie opgesteld en als voorstel aan de gemeenteraad aangeboden. De gemeente-raad zal uiteindelijk een besluitnemen over dat voorstel.

37. Wanneer is de inventarisatie per wijk bekend en hoe wordt die informatie verstrekt?

Dit wordt bekend wanneer de concept-warmtevisie 'ter inzage' ligt. Dat is naar verwachting in het najaar. Op deze manier wil de gemeente bewoners in staat stellen hun mening en zienswijzen over de Warmtevisie kenbaar te maken. De gemeente beantwoordt alle reacties en geeft daarbij aan of dit leidt tot aanpassing van de concept-Warmtevisie. De volgende stap is dat de definitieve Warmtevisie wordt aangeboden aan de gemeenteraad om een besluit over te nemen. Dit is naar verwachting begin volgend jaar.

38. Wanneer komen de wijkuitvoeringsplannen?

Dat is nog niet bekend. In de Warmtevisie staat ook wat de gemeente gaat doen nadat de visie is vastgesteld. Na vaststelling van de Warmtevisie zal het nog even duren voordat het eerste wijkuitvoeringsplan kan worden voorbereid. De wijkuitvoeringsplannen worden samen met de bewoners en bedrijven in die buurt gemaakt. (Zie ook het antwoord op de volgende vraag).

39. Hoe gaat de gemeente het overleg met buurtbewoners organiseren en hoe wordt de besluitvorming in de buurten zelf ingericht?

Hoe het vervolgproces in de buurten wordt vormgegeven is nog niet bekend. Wel is bekend dat de gemeenten dat in nauwe samenwerking met de betreffende buurt(en) zal doen. Bij de voorbereiding maakt de gemeente ook gebruik van de ervaringen die in andere gemeenten hiermee al zijn opgedaan.

40. Hoe krijg je personen mee met de investering die gedaan moet worden?

Op dit moment zijn alle beschikbare alternatieven voor aardgas (nog) duurder. Om mensen mee te krijgen is het dus belangrijk een aantrekkelijk aanbod te ontwikkelen. Dat aanbod moet dan betaalbaar en acceptabel zijn. Goede ondersteuning van inwoners is daarbij ook heel belangrijk, net als bijvoorbeeld subsidies en financieringsmogelijkheden.

Het aanbod kan er per buurt ook anders uitzien. Bij een collectieve oplossing zoals een warmtenet is het nodig dat een groot deel van een buurt tegelijkertijd overschakelt op een warmtenet. Dat zal makkelijker zijn als de kosten die mensen moeten maken meevallen en het weinig 'gedoe' is. Bij individuele technieken zoals warmtepompen kunnen bewoners binnen een periode van ca. 8-10 jaar

[1] Onder 'aardgasvrij-ready maken' van een woning verstaan we het nemen van alle maatregelen aan een woning die er samen voor zorgen, dat een woning daarna klaar is voor een aardgasvrije warmtetechniek. Bij de bedoelde maatregelen gaat het om isolatie- en ventilatiemaatregelen en mogelijk ook het aanpassen van het warmteafgiftesysteem (radiatoren die geschikt zijn voor lage temperatuurverwarming en/of vloerverwarming).

zelf bepalen wanneer ze overgaan op bijvoorbeeld een warmtepomp. Bijvoorbeeld op een natuurlijk moment, zoals een verbouwing of verhuizing.

In de loop van de tijd, naarmate de positieve ervaringen duidelijker zichtbaar worden, zullen meer mensen bereid zijn aardgasvrij te worden. Zoals dat ook gebeurt met de overgang naar elektrische auto's; ook dat is een proces dat jaren duurt. Mensen zullen steeds hun eigen keuzes maken en daarbij zijn kosten, comfort en ook het klimaat belangrijke argumenten. De komende tijd werkt de overheid aan het verbeteren van de voorwaarden zodat de keuze voor aardgasvrij wonen een meer voor de hand liggende keuze wordt. En uiteindelijk als de aardgasprijs stijgt, betekent dat dat niets doen ook geld kost.

41. Er wordt per buurt een keuze voor een bepaalde warmtetechniek gemaakt. Maar het aantal mensen dat mee wil doen, beïnvloedt de kans van slagen. Ik heb zelf al zonnepanelen en een hybride warmtepomp. Maar als veel mensen in de buurt zo'n individuele techniek gaan kiezen, lukt een collectief warmtenet niet meer. Mensen die dat zouden willen, hebben die mogelijkheid dan niet meer.

Dat klopt. De warmteleverancier wil uiteraard alleen een investering doen in een warmtenet als hij er voldoende rendement uit kan halen. Daarvoor is het nodig dat er voldoende woningen kunnen worden aangesloten op een warmtenet. Maar dat betekent niet dat 100% van de buurt aangesloten hoeft te worden. Op dit moment hebben gebouweigenaren keuzevrijheid om zelf een keuze te maken. Toch is het verstandig om in dat geval af te wachten welk collectief aanbod er komt voordat je investeert in een individuele optie zoals een warmtepomp. Op dat moment kun je de voor- en nadelen van de verschillende opties goed tegen elkaar afwegen.

42. Als je in eerste instantie niet aangesloten wil worden op een warmtenet, kan je er dan nooit meer bij?

Jawel, dat kan doorgaans nog wel, maar dat zal extra kosten met zich meebrengen omdat er later extra werkzaamheden moeten worden verricht om de woning alsnog aan te sluiten. Meteen vanaf het begin meedoen is voordeliger. Het is wat dat betreft te vergelijken met aansluiten op een glas-vezelnet.

43. Als je huis net buiten een buurt staat die aardgasvrij wordt gemaakt, kom je niet in aanmerking om mee te doen. Dan loop je achter in de ontwikkeling?

De gemeente zal een aanpak kiezen per cluster van woningen die op eenzelfde manier verwarmd kunnen worden. Ligt je woning in dat cluster, dan kan je daar aan mee doen. Zo niet, dan komt je woning als onderdeel van een ander cluster vroeger of later aan de beurt. Wil je daarop niet wachten omdat je vindt dat je woning dan achterblijft bij de ontwikkelingen, ben je natuurlijk vrij om zelf aan de slag te gaan. Maar het is aan te raden om goed op de hoogte te blijven van hetgeen de gemeente wil gaan doen. Stel dat een collectief warmtenet is voorzien voor de buurt waarin jouw woning staat, is het raadzaam te bekijken wat de voordelen daarvan zijn, voordat je in een individuele techniek investeert. Elke buurt komt aan de beurt en zal gebruikmaken van de kennis en de stand der techniek van dat moment.

44. Een wijk- of buurtgerichte aanpak klinkt mooi, maar hoe gaat dat bij de lintbebouwing?

In de warmtevisie spreken we over warmtebuurten. Dit zijn clusters van gebouwen die wat betreft bouwjaar, type bebouwing (utiliteitsgebouwen, type woningen) en energielabel zoveel mogelijk zijn. Daarnaast zijn de warmtebuurten zoveel mogelijk geografisch samenhangend en de grootte van de clusters is zodanig dat collectieve oplossingen (denk aan warmtenetten) mogelijk blijven.

De lintbebouwing vereist daarbij extra aandacht en maatwerk. Want die gebouwen en huizen zijn erg verschillend in woningtype, bouwjaar, en ook qua energielabel. Door de lage bebouwingsdichtheid is een collectieve oplossing zoals een warmtenet voor deze warmtebuurten minder waarschijnlijk, ook al kan dat niet geheel worden uitgesloten. Individuele oplossingen zoals (hybride)warmtepompen liggen meer voor de hand.

45. Waarom 2040 en geen 2050?

In de Klimaatwet (2020) is vastgelegd dat het Rijk in 2050 95% minder CO2 wil uitstoten dan in 1990. In 2016 heeft de gemeenteraad van Aalsmeer vastgesteld dat in de gemeente Aalsmeer in 2040 geen fossiele brandstoffen meer gebruikt worden, dus ook geen aardgas meer. In de Warmtevisie wordt een inschatting gemaakt van het benodigde tempo van de weg naar aardgasvrij.

46. Naast particulieren zijn er ook vele bedrijven binnen gemeente, het ene bedrijf gebruikt meer gas dan de andere, worden die er ook in meegenomen?

In het Klimaatakkoord is bepaald dat de Warmtevisie richt zich op de gebouwde omgeving. Dat zijn woningen en utiliteitsgebouwen denk aan scholen, winkels, kantoren, opslagruimtes, etc. Industrie en tuinbouw vallen bijv. buiten de scope van de Warmtevisie, maar in het Klimaatakkoord zijn ook voor deze sectoren afspraken gemaakt om in 2050 CO2 arm te zijn.
De gemeente is zich bewust dat bijv. warmteoplossingen tussen bedrijven en woningen mogelijk zijn. Denk aan warmteoplossingen voor de tuinbouw, die mogelijk ook kansrijk zijn voor (delen van) de gebouwde omgeving in Aalsmeer. Een ander voorbeeld is Energyhub Aalsmeer waarbij de restwarmte van een datacentrum wordt ingezet voor het verwarmen en koelen van zwembad De Waterlelie, ICK Triade, potplantenbedrijf Fertiplant en gymzaal.

47. Waarom heb ik het gevoel dat Aalsmeer voor de muziek wil uitlopen?

De gemeenteraad heeft in 2016 besloten in 2040 een fossiel onafhankelijke gemeente te willen zijn. Dat is inderdaad 10 jaar eerder dan het Rijk. Toch loopt Aalsmeer in de praktijk niet voor op de landelijke ontwikkelingen of andere gemeenten. Gemeente Aalsmeer hecht belang aan het mogelijk maken van een geleidelijke en stapsgewijze overgang naar een aardgasvrij Aalsmeer.

48. Onze installateur is niet enthousiast. Veel installateurs zijn duidelijk nog niet klaar voor de energietransitie. Hoe gaat dat veranderen? Wie informeert hen goed? Hoe worden de installateurs enthousiast?

Het is inderdaad zo dat veel installateurs zelf nog moeten wennen aan de nieuwe technieken. Veel installateurs moeten nog een behoorlijke kennis-inhaalslag maken. De opleidingen en de koepelorganisatie van installateurs werken daar hard aan. Er zijn ook al veel installateurs die wél enthousiast zijn over de nieuwe technieken en daarover veel kennis van zaken hebben.

49. Om de hoeveel jaar krijgt de Warmtevisie een update? Wordt de warmtevisie van Aalsmeer een wendbare visie, die mee kan bewegen met opinies en mogelijkheden? De opinies in NL veranderen immers nu al. Zo is het bijv. nog maar de vraag of Vattenvall in Diemen inderdaad nog een biomassa centrale gaat neerzetten, nu bevolking steeds meer tegen het verstoken van hout is. Of lees je al dat 'groen' gas ook prima is. Kernenergie wordt ook meer en meer positief benaderd als een alternatief.

Omdat de ontwikkelingen rond de energietransitie niet stil staan, zal de warmtevisie elke 4 à 5 jaar moeten worden herzien, waarbij ook de nieuwste inzichten rond de toepasbaarheid van verschillende technieken worden meegenomen. De komende jaren zal gemeente Aalsmeer zich bijvoorbeeld richten op onderzoek naar duurzame warmtebronnen voor warmtenetten. Uitkomsten van dit soort trajecten worden dan meegenomen in de volgende Warmtevisie.

Wat de biomassacentrale in Diemen betreft; Vattenval beraadt zich, mede door de publieke weerstand tegen biomassa, op een soort mega-boiler die in toenemende mate door duurzaam opgewekte elektriciteit verwarmd zal worden. Dit soort ontwikkelingen volgt de gemeente natuurlijk op de voet. Dat kan zijn weerslag hebben op volgende versie van de warmtevisie.

50. Ik neem aan dat gemeente Aalsmeer ook met vergelijkbare gemeenten in contact is, zodat niet elke gemeente zelf het wiel moet uitvinden. Hoe wordt dit contact gezocht?

Dat klopt. Gemeente Aalsmeer is in contact met verschillende gemeenten. Vanuit verschillende samenwerkingen wordt kennis gedeeld en ervaringen uitgewisseld. Denk aan de Amstelland gemeenten, de Metropoolregio Amsterdam (zoals het Warmte & Koude Programma). Ook worden gemeenten ondersteund bijv. vanuit Servicepunt Duurzame Energie van provincie Noord-Holland, Expertise Centrum Warmte, en het Programma Aardgasvrije Wijken. In dit Programma werken het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, het ministerie van Economische Zaken en Klimaat, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten samen om gemeenten en betrokken partijen zo goed mogelijk te ondersteunen in de aardgasvrij opgave.

51. Een woning uit 1935 isoleren is nogal een opgave. Hoe wordt dit opgepakt? Hoe lang van te voren wordt de bewoner / eigenaar geïnformeerd?

Oude woningen hebben inderdaad vaak een slechter energielabel. De mate waarin woningen moeten worden geïsoleerd hangt onder andere af van het temperatuurniveau van de toekomstige warmtetechniek. We onderscheiden vier verschillende temperatuurniveau 's;

- *hoge temperatuur is ten minste 75 graden Celsius*
- *midden temperatuur ligt tussen 55 en 75 graden Celsius*
- *lage temperatuur ligt tussen 30 en 55 graden Celsius*
- *zeer lage temperatuur van maximaal 30 graden Celsius.*

Hoe hoger de temperatuur van de toekomstige warmtetechniek hoe minder isolatie er nodig is om de woning voldoende comfortabel te houden. De Warmtevisie brengt kansrijke warmtetechnieken voor de verschillende buurten in beeld. Pas bij de Uitvoeringsplannen om buurten aardgasvrij te maken wordt een definitieve keuze voor een warmtetechniek gemaakt. Zo'n uitvoeringsplan maken duurt ongeveer twee jaar. Nadat de gemeenteraad een besluit heeft genomen over de definitieve energietechniek voor die buurt hebben inwoners 8 tot 10 jaar de tijd om de woningen geschikt te maken voor die techniek.

52. Als ik het goed begrijp, dan worden buurten ingedeeld op kansrijke technieken, dat is iets anders dan dat dit ook de definitieve keuze wordt. Dit kan nog pas na overleg met de bewoners. Wat kan het energieloket dan bieden bij praktische vragen? Ook zij zitten met dezelfde onzekerheden.

Dat klopt. Als voor een buurt de toekomstige warmtetechniek onzeker is dan is bijv. niet duidelijk welk isolatieniveau verstandig is voor een woning. Isoleer je dan wat er minimaal nodig is voor die kansrijke warmtetechniek? Met het risico dat er toch een lagere temperatuuroplossing komt en je later weer aan de slag moet? Of isoleer je meer dan nodig is en maak je daarmee misschien onnodig hogere kosten?
In samenwerking met het Regionaal Energieloket worden de uitkomsten van de warmtevisie zo goed mogelijk vertaald naar de advisering van inwoners. Communicatie over het isolatieniveau krijgt daarbij veel aandacht.

53. Rijtje bekeken hoe krijg je betrokkenheid bij de inwoners van de gemeente, als dan kijk naar dit buurtgesprek en maar 23 mensen aanwezig, waaronder geen enkele huurder. Hoe denkt de gemeente die mensen te bereiken die er helemaal nog niet mee bezig zijn?

Je hoeft als bewoner nog niet bezig te zijn met dit onderwerp. De gemeente gaat gefaseerd en per buurt te werk. Dat betekent dat als er op een gegeven moment een buurt aan de beurt is, de gemeente intensiever met de bewoners in gesprek gaat. Ook dan zal lang niet iedereen meteen meedoen of op de hoogte zijn. Maar omdat we per buurt ca. 10 jaar de tijd nemen, hebben alle buurtbewoners voldoende tijd.
In de Warmtevisie komt ook een hoofdstuk te staan over wat de gemeente allemaal gaat doen na het vaststellen van de Warmtevisie. Uit zowel de Klankbordgroep, de Projectgroep, de gemeenteraad en ook via dorpsgesprekken wordt gevraagd om inwoners steeds meer te betrekken. Wellicht wordt hiertoe een communicatieplan gemaakt. Op dit moment werken we al aan het verbeteren van de gemeentelijke website op dit onderwerp.

54. Komen de slides van de buurtgesprekken ook terug in de beantwoording van de vragen?

We sturen alle deelnemers de presentatie toe, inclusief deze antwoorden op reacties en vragen van deelnemers.

55. Het gaat ook om meenemen van mensen, ook van de jeugd, want die moeten het gaan doen. Zijn jullie bezig met een programma om jeugd mee te krijgen?

De jeugd bezit doorgaans weinig gebouwen. Daarom richt de gemeente zich niet speciaal op die doelgroep. Via NME Amstelland kunnen scholen in Aalsmeer leskisten en lespakketten afnemen. Energie onderwerpen zijn onderdeel van het aanbod.

56. Waar zit het energieloket?

Gemeente Aalsmeer heeft een digitaal energieloket; RegionaalEnergieloket.nl/Aalsmeer. Via deze website kun je alle informatie vinden over duurzaam wonen. Welke maatregelen zijn verstandig, wie kan het uitvoeren, waar moet ik op letten bij offertes of de uitvoering, zijn er subsidies of financieringsmogelijkheden? Etc. Ook kun je snel zien welke projecten in Aalsmeer worden uitgevoerd. En via de telefonische helpdesk kun je van maandag tot en met vrijdag hulp en advies vragen tussen 9:00 uur en 17.30 uur - 088 525 4110. Ook kun je vragen per e-mail stellen: vragen@regionaal-energieloket.nl

57. Hoe staan Eigen Haard en de Huurdersorganisatie Aalsmeer Kudelstaart (HAK) tegenover Aalsmeer aardgasvrij?

Eigen Haard en Huurdersvereniging Aalsmeer Kudelstaart (HAK) zijn beide betrokken bij de ontwik-keling van de Warmtevisie Aalsmeer.
Volgens Eigen Haard is het belangrijkste doel het verminderen van CO_2 uitstoot. Van het aardgas af is een belangrijk middel om dat doel te bereiken. De ambitie van Eigen Haard is dat in 2028 al hun woningen 'aardgasvrij ready' zijn. Dat betekent dat alle woningen dan voldoende geïsoleerd zijn, zodat ze daarna aardgasvrij verwarmd kunnen worden.
Huurdersvereniging Aalsmeer Kudelstaart (HAK) steunt het doel om de opwarming van de aarde tegen te gaan. Daarvoor is aardgasvrij worden nodig. Tegelijkertijd wil HAK er voor zorgen dat aardgasvrij worden betaalbaar is voor huurders. Een deel van de huurders van Eigen Haard heeft financieel niet veel speelruimte. Als de huur- of energiekosten te veel stijgen dan kan dat voor die huur-ders problematisch zijn.

Nota van Beantwoording en wijzigingen

Ontvangen zienswijzen en beantwoording van zienswijzen op

Warmtevisie Aalsmeer

Aalsmeer, november 2021

Wijze van beantwoording

Vanaf 27 september tot en met 7 november 2021 lag de concept warmtevisie Aalsmeer ter inzage. Binnen deze termijn zijn er 5 zienswijzen ingediend. Er is één zienswijze buiten deze termijn ingediend, maar deze zienswijze is wel meegenomen in deze nota. Verder zijn er verschillende verduidelijkingsvragen gesteld. Deze vragen zijn beantwoord. De beantwoording is aan de vragenstellers verstuurd en is op de gemeentelijke website gepubliceerd.
De voorliggende Nota van Beantwoording wordt gehanteerd voor de beantwoording van de inspraakreacties. Alle reacties zijn in deze Nota van Beantwoording samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat die onderdelen van de reacties die niet expliciet genoemd worden niet bij deze beoordeling zijn betrokken. De reacties zijn in zijn geheel beoordeeld. Alle zienswijzen zijn in de Nota van Beantwoording weergegeven. De specifieke reacties worden per indiener puntsgewijs behandeld. Elke indiener krijgt in verband met het anonimiseren een nummer toegewezen. De specifieke (evt. samengevatte) inhoud van de reactie wordt in de tweede kolom weergegeven. De beantwoording door het college is weergegeven in de derde kolom. In de vierde kolom is aangegeven of de reactie leidt tot aanpassing van de concept 'warmtevisie Aalsmeer'.

Nr.	**Samenvatting van ingediende reacties per indiener**	**Beantwoording reacties per punt**	**Aanpassing concept Warmtevisie Aalsmeer?**
1.	D21-340353, Hoog Heemraadschap Rijnland		
a	De indiener complimenteert gemeente Aalsmeer met de visie omdat:		
	1. collectieve voorzieningen goed in de visie zijn opgenomen	Het college bedankt de indiener voor dit compliment	Nee
	2. dat de juiste afwegingen zijn gemaakt m.b.t. hernieuwbare gassen (waterstof, groengas)	Het college bedankt de indiener voor dit compliment	Nee
	3. dat er rekening is gehouden met de capaciteit van het elektriciteitsnet	Het college bedankt de indiener voor dit compliment	Nee
b	De indiener vraagt aandacht voor:		
	1. Het beter betrekken van de koudevraag die naar verwachting toeneemt de komende	De indiener stelt terecht dat de koudevraag in de toekomst toeneemt en dat daarvoor aandacht nodig is. Het college	Nee

	jaren	geeft in de visie aan dat ze wil werken aan meer duidelijkheid over de potentie van warmtebronnen voor collectieve oplossingen, waaronder aquathermie. Daarbij wordt zowel de warmte- als koudevraag betrokken omdat de combinatie in een energie uitwisselingssysteem leidt tot robuustere oplossingen.	
	2. De indiener nodigt de gemeente uit om samen te werken bij het opstellen van wijkuitvoeringsplannen om de kansen voor aquathermie verder uit te werken, inclusief meekoppelkansen op het gebied van klimaatadaptatie	Het college maakt graag gebruik van het aanbod om de kansen voor aquathermie i.r.t. collectieve warmte te concretiseren en samen te werken aan (de voorbereiding) van wijkuitvoeringsplannen (inclusief aandacht voor klimaatadaptatie).	Nee
2	D21-340360		
a	De indiener stelt dat:		
	1. de mogelijkheden voor verduurzaming duidelijk zijn uitgewerkt en toepasbaar zijn voor vele gemeenten en mist nog de specifieke Aalsmeerse insteek.	Het college bedankt de indiener voor het met de zienswijze ingediende compliment. De specifiekere Aalsmeerse context zal richting de wijkuitvoeringsplannen steeds nadrukkelijker zichtbaar zijn. In de warmtevisie is veelal met nationale en generieke kosten gewerkt.	Nee
	2. de relatie tussen de plannen van de gemeente en voornemens van de indiener om de woning te verduurzamen op korte termijn leidt tot een afwachtende houding. Als voorbeeld wordt een hoge temperatuur warmtenet genoemd dat indien dit wordt gerealiseerd voor de indiener betekent dat deze voorlopig geen investeringen in energiemaatregelen zal (hoeven) doen.	De indiener stelt dat het verstandig is om de plannen van de gemeente af te wachten voorafgaand aan investeringen. Het college wijst erop dat dit kan gelden voor met name de warmte-installaties in de woning. Er kunnen echter al wel no-regret maatregelen genomen worden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan isolatie, ventilatie en zonnepanelen. Voor isolatiemaatregelen geldt dat deze idealiter afgestemd zijn op de warmtetechniek die voor aardgas in de plaats komt. Daarnaast kunnen vervangingsmomenten of andere investeringen in de woning ook aanleiding zijn om verduurzaming wel al direct uit te voeren en niet uit te	Nee

		stellen. Het RegionaalEnergieloket.nl biedt inwoners advies over no-regret maatregelen. De indiener geeft een voorkeur aan voor een hoge temperatuur warmtenet. Omdat daarvoor minder aanpassingen in het gebouw nodig zijn, en dit voor alle gebouwen toepasbaar is. Het college wijst erop dat er nog veel onzekerheden zijn over de potentie en toepasbaarheid van hoge temperatuur (HT) warmtebronnen en daarmee dus HT warmtenetten in Aalsmeer. De komende jaren wordt daarom gewerkt aan meer duidelijkheid hierover (waaronder potentie van aardwarmte, een mogelijke hoge temperatuurbron). Ook wijst het college op verwachting dat het temperatuurniveau van warmtenetten in de toekomst lager wordt (dan hoge temperatuur) omdat dit leidt tot efficiëntere warmtenetten en meer potentiele warmtebronnen. In de woning wordt deze warmte vervolgens naar het gewenste temperatuurniveau gebracht, passend bij het warmteafgifte systeem (hogere, of lagere temperatuur).	
	3. Lage temperatuurverwarming (LT-verwarming) bij individuele en collectieve oplossingen minder comfortabel is en hoge investeringen in aanpassing van gebouwen vergt.	Het college is het niet eens met de indiener dat lage temperatuur verwarming minder comfortabel is. Door het afstemmen van het isolatieniveau van het gebouw op lage-temperatuur verwarming ontstaat een comfortabele woning. Daarbij wordt de warmtevraag en daarmee samenhangende energiekosten voor het gebouw beperkt. Duurzame warmte is schaars en daarom is het verlagen van de totale warmtevraag van belang. Bij elektrisch verwarmen (d.w.z. met een warmtepomp) zorgt een hoog isolatieniveau voor minder druk op het elektriciteitsnet.	Nee
	4. Lucht-water warmtepompen, bij een grootschalig gebruik en zeker op termijn voor onacceptabele geluidsoverlast zullen zorgen.	De indiener heeft zorgen over geluidsoverlast door toepassing van lucht-water warmtepompen. Het college is bekend met deze zorgen in de samenleving en heeft bij verdere planontwikkeling aandacht voor maatregelen om geluidsoverlast als gevolg van lucht-water warmtepompen zoveel mogelijk te voorkomen en te beperken. Daarnaast	Nee

		wijst het college op mogelijkheden en maatregelen die individuele gebouweigenaren kunnen nemen om geluidsoverlast van de lucht-water warmtepomp zoveel mogelijk te beperken en op innovaties vanuit de markt gericht op geluidsproductie van lucht-water warmtepompen.	
	5. de indiener een voorkeur heeft voor een collectief hoge temperatuur warmtenet (>75 °C) omdat dit voor alle gebouwen toepasbaar is en minder investeringen in de aanpassing van het gebouw vergt.	De indiener stelt dat hoge temperatuur collectieve warmte aangeboden kan worden zoals nu ook met aardgas en elektriciteit gebeurt. Het college wijst erop dat de Warmtewet in tegenstelling tot de Elektriciteitswet en Gaswet geen onderscheid kent in productie, transport en levering zoals bij elektriciteit en aardgas. Er is geen door de wetgever aangewezen netbeheerder voor warmte, zoals dat voor aardgas en elektra wel het geval is. De nationale overheid heeft aangekondigd de Warmtewet aan te passen om deze beter in lijn te brengen met de warmtetransitie. De nieuwe Wet, wet collectieve warmtevoorziening of Warmtewet 2.0, zal meer duidelijkheid scheppen over rollen en verantwoordelijkheden van (lokale)overheden en marktpartijen. Gemeente Aalsmeer volgt deze ontwikkeling en zal richting wijkuitvoeringsplannen de hierbij passende rol gaan bepalen.	Nee
	6. dat collectieve HT warmte aangeboden kan worden zoals ook aardgas en elektra collectief wordt aangeboden.	Zie de reactie bij 2.a.5	Nee
3	D21-340365		
a	De indiener geeft aan geen vertrouwen te hebben in de warmtevisie Aalsmeer.	Het college bedankt de indiener voor de zienswijze en betreurt dat de indiener geen vertrouwen heeft in de warmtevisie Aalsmeer	Nee
b	De indiener wijst op:		
	1.een vermeende rekenfout in bijlage 2: Factsheet Eindgebruikerskosten. Bij een matig geïsoleerde tussenwoning met	De indiener heeft gelijk dat er een rekenfout zit in bijlage 2, Factsheet Eindgebruikerskosten voorbeeld woningen Aalsmeer. Er is bij het opstellen van deze factsheet een	Ja. Bijlage 2, Factsheet Eindgebruikerskosten voorbeeld woningen Aalsmeer, wordt

	bouwjaren 1975-1991 in combinatie met een warmtenet van 50 °C zijn de investeringskosten niet € 28.240,- maar € 33.970,	kostenpost niet meegenomen in het totaalbedrag, zoals indiener ook opmerkt. Dit wordt alsnog gecorrigeerd. De achterliggende berekeningen zijn nogmaals gecontroleerd, en deze fout heeft geen gevolgen gehad voor de conclusies in de verdere rapportage.	aangepast zodat relevante kostenposten opgeteld leiden tot een juist totaalbedrag
	2. Dat de kosten in de overzichten in bijlage 2 laag lijken te zijn ingeschat en naar mening van de indiener hoger uit zullen vallen.	De kosten die zijn gehanteerd bij het opstellen van de factsheet eindgebruikers kosten zijn opgesteld door onderzoeks- en adviesbureau CE Delft op basis van verschillende bronnen. Voor isolatiekosten is gebruik gemaakt van een studie van adviesbureau Merosch, die deze kosten gebaseerd heeft op markttarieven. Voor de onderbouwing van de kosten van de warmtetechnieken zelf kunt u kijken op www.warmtetechnieken.nl. Alle kosten zijn gemiddelden in de markt en daarmee kan het zo zijn dat een bewoner inderdaad hogere tarieven terugvindt op zijn of haar offertes. Aanvullend wordt gesteld dat de warmtevisie richtinggevend is en de kansrijke warmte technieken per warmtebuurt in beeld brengt. Bij de voorbereiding van wijkuitvoeringsplannen gaan we nader in op de specifieke kosten voor woningen en gebouwen in de relevante warmtebuurten.	Nee
c	De indiener stelt dat:		
	1. Aan de hand van een aantal voorbeelden stelt de indiener dat de kosten van de transitie 'financieel niet haalbaar zijn.	De indiener maakt zich zorgen over de financiële gevolgen van de warmtetransitie voor de indiener. Het college wijst de indiener erop dat het belang hecht aan een zo betaalbaar mogelijke transitie voor haar inwoners en bedrijven en onderzoekt op welke wijze de transitie zo betaalbaar mogelijk kan worden gerealiseerd. Uit het participatietraject kwam betaalbaarheid als voornaamste aandachtspunt vanuit de samenleving naar voren. Betaalbaarheid is daarom een belangrijk uitgangspunt	Nee

		waarop de voorstellen die in de warmtevisie Aalsmeer gedaan worden zijn gebaseerd. Ook bij de voorbereiding van zogenaamde wijkuitvoeringsplannen is betaalbaarheid een belangrijke randvoorwaarde. Indien alternatieven voor aardgas niet betaalbaar zijn, zullen gebouweigenaren niet vrijwillig overschakelen op alternatieven.	
	2. De indiener het niet eens is met de voornemens van het aardgas af te moeten terwijl de 'rest van de wereld aan het aardgas gaat', dat de invloed van Nederland en de inspanningen van Nederland om van het aardgas af te gaan op mondiale schaal geen verschil zullen maken en speekt de verwachting uit dat het 'ons land financieel geheel zal slopen'.	De indiener vraagt zich af waarom Nederland van het aardgas af moet terwijl er veel landen zijn die juist overschakelen op aardgas. Het college wijst de indiener erop dat veel landen inzetten op aardgas als transitiebrandstof om vervuilender fossiele energiebronnen zoals steen- en bruinkool kool tijdelijk te vervangen. Op de langere termijn moeten deze landen alsnog overschakelen naar een volledig aardgasvrije energievoorziening (eindbeeld 2050). De Rijksoverheid wil dat er in 2050 geen aardgas meer wordt gebruikt. De helft van de CO2-uitstoot van de gebouwde omgeving wordt veroorzaakt door gebruik van aardgas. Hierdoor is een transitie naar aardgasvrij noodzakelijk. Via het klimaatakkoord hebben alle Nederlandse gemeenten de opdracht gekregen om te werken aan een aardgasvrije gebouwde omgeving, ook Aalsmeer. Het college wijst de indiener ook op de noodzaak om op lokaal (én nationaal) niveau verantwoordelijkheid en maatregelen te nemen die verdere opwarming van de aarde tegengaan. Daarnaast hebben recente prijsstijgingen van aardgas en elektriciteit ook laten zien dat een betaalbare energievoorziening minder vanzelfsprekend is geworden. De prijsstijgingen hebben directe gevolgen voor de koopkracht van inwoners en de concurrentiepositie van (vooral energie-intensieve) bedrijven. Door te werken aan een aardgasvrije warmtevoorziening zal de afhankelijkheid van de prijsontwikkeling van aardgas verminderen. Het college is het niet eens met de indiener dat het land financieel gesloopt wordt door de warmtetransitie. Het college wijst erop dat maatregelen tegen klimaatverandering juist nodig	Nee

		zijn, ook voor de toekomst van Nederland.	
d	De indiener pleit ervoor:		
	1. eerst nieuwe energiebronnen te ontwikkelen alvorens ze in te voeren	Het college wijst de indiener erop dat gemeente Aalsmeer de komende periode werkt aan het onderzoeken van de potentie van duurzame collectieve warmtebronnen voor (onder andere) de gebouwde omgeving in Aalsmeer. En indien de beschikbaarheid en betaalbaarheid voor woningeigenaren van duurzame gassen (zoals groengas en waterstofgas) op termijn verbetert, dan worden deze mogelijkheden meegenomen in een latere versie van de warmtevisie. Het college gaat er vooralsnog van uit dat andere sectoren deze energievormen harder nodig hebben in de ook daar noodzakelijke energietransitie.	Nee
	2. om voorlopig van aardgas gebruik te kunnen blijven maken.	Het college kan de indiener hierop geruststellen. Deze warmtevisie wil inwoners in staat stellen een geleidelijke overgang naar aardgasvrij mogelijk te maken en dwingt niemand om iets te doen. Ook zijn in de warmtevisie geen data genoemd waarop aardgas in de Aalsmeerse warmtebuurten niet langer beschikbaar zal zijn.	Nee
4	D21-340367		
a	De indiener wijst op:		
	1. het belang dat het overschakelen naar aardgasvrij tegen zo laag mogelijke (minimale) kosten voor inwoners plaats moet vinden en dat levering van warmte bij ‘aanvang en verdere toekomst’ zo concurrerend mogelijk moet gebeuren.	Het college bedankt de indiener voor de zienswijze. Het college heeft begrip voor de zorgen van de indiener en geeft de indiener graag mee dat het college belang hecht aan een warmtetransitie tegen zo laag mogelijke kosten voor haar inwoners en bedrijven. Dit is ook een duidelijke uitkomst van de participatie en daarom als belangrijk uitgangspunt opgenomen in de warmtevisie. Bij plantonwikkeling rondom collectieve warmtenetten kunnen gemeenten op verschillende manieren invloed uitoefenen op de betaalbaarheid van de transitie voor eindgebruikers. Op dit moment is het te vroeg om aan te kunnen geven hoe de	Nee

		gemeente wil sturen op kosten en of tegen welke kosten overgeschakeld kan worden op collectieve warmtenetten of wat de prijsontwikkeling voor gebruikers over de tijd zal kunnen zijn. Gemeente Aalsmeer onderzoekt welke warmtebronnen kansrijk kunnen zijn voor Aalsmeer en daarnaast hoe de transitie zo betaalbaar mogelijk kan worden uitgevoerd en op welke wijze(n) de gemeente wil sturen op de kosten. Voor de ontwikkeling van de zogenaamde Wijkuitvoeringsplannen is duidelijkheid over de kosten van de transitie noodzakelijk en deze dient dan ook transparant tot stand gekomen te zijn.	
	2. De indiener woont in een warmtebuurt waar een midden temperatuur warmtenet mogelijk een kansrijke warmtetechniek kan zijn. De algemeen bekende kritiek, zoals van vereniging Eigen Huis, aangaande 'de prijsstelling' van collectieve warmte, namelijk dat de prijs van warmte gekoppeld is aan de gasprijs. Waardoor bij stijgende gasprijzen de warmteprijs ook stijgt.	De indiener wijst in de zienswijze op de wettelijke spelregels voor tarifering van collectieve warmtelevering (o.a. het Niet Meer Dan Anders Principe). Deze spelregels zijn de Warmtewet vastgelegd. De Warmtewet wordt binnen afzienbare tijd vervangen door de Wet collectieve warmtevoorziening (WCW). De nieuwe wet is bedoeld om de groei en verduurzaming van warmtenetten beter te ondersteunen en introduceert onder andere een nieuwe tariefstructuur. Wanneer deze nieuwe wet van kracht wordt is nog niet bekend. Gemeente Aalsmeer wil zoveel mogelijk anticiperen op deze wet.	Nee
	3. 'het vast komen te zitten' aan één warmteleverancier. Beide aspecten leiden volgens de indiener tot onredelijk hoge prijzen onder andere als gevolg van het ontbreken van concurrentie.	De indiener wijst ook op het belang van (het ontstaan van meer) concurrentie in de warmteketen om de kosten van warmtelevering laag te kunnen houden. Ook hierin biedt de Wet Collectieve Warmtelevering mogelijkheden waarvan het college zal onderzoeken op welke wijze belangen én voorkomen van risico's voor inwoners en gemeente het best gediend zijn.	Nee
5.	D21-340370		
a	De indiener ervaart de concept Warmtevisie als een mooie eerste aanzet om te komen tot een transitie naar verwarmen zonder aardgas en geeft daarvoor complimenten.	Het college bedankt de indiener voor de zienswijze en de complimenten	Nee

b	De indiener vindt dat een woonlasten neutrale warmtetransitie een valse belofte is, en refereert daarbij aan de recente prijsstijging van aardgas (8x duurder) in relatie tot mogelijke verhoging van de belasting op fossiele energie.	Het college deelt de mening van de indiener dat een woonlasten neutrale volledige warmtetransitie waar wij in de warmtetransitie ook op sturen, in veel gevallen nog niet realistisch is. Veel eerste stappen op weg naar aardgasvrij zijn al wel financieel rendabel. En in een aantal gevallen is een volledige warmtetransitie ook al wel financieel rendabel (Recent onderzoek wees dit uit. Klik hier voor het rapport). Het college stuurt op een transitie tegen zo laag mogelijke kosten en bij de voorbereiding van wijkuitvoeringsplannen zullen de kosten voor inwoners in die warmtebuurten concreet gemaakt worden. Hierbij betrekken we ook de dan beschikbare subsidies en financieringsmogelijkheden. Het college wijst er op dat er verschillen in kosten en baten zullen zijn tussen gebouweigenaren en bewoners omdat de energetische kwaliteit en de mogelijkheden voor aanpassing van gebouw tot gebouw verschillen.	Nee
c	De indiener wijst op het belang van de beschikbaarheid van energie omdat het ontbreken van energie en de gevolgen en kosten daarvan voor de samenleving veel groter zijn dan dat er voor energie betaald wordt. Daarbij wijst de indiener ook op de kosten en gevolgen van klimaatopwarming zoals overstromingen.	Het college deelt de mening van de indiener dat het belangrijk is om te werken aan de beschikbaarheid van duurzame energiebronnen omdat de gevolgen van het ontbreken van (voldoende) energie in de toekomst en de kosten en gevolgen daarvan voor de samenleving groot zullen zijn.	Nee
6	D21-340379		
a	De indiener begrijpt dat de route naar een aardgasvrije gemeente een opdracht is vanuit het Rijk en speekt een gebrek aan vertrouwen uit in het Rijk aangaande uitvoerbare besluitvorming.	Het college bedankt de indiener voor de zienswijze en wijst de indiener erop dat het op termijn aardgasvrij worden van Aalsmeer, buiten dat het een opdracht vanuit het Rijk is, ook een lokale en door de gemeenteraad vastgestelde ambitie is om in 2040 geen fossiele energie meer te gebruiken. Het college is dan ook van mening dat het nodig is om lokaal verantwoordelijkheid te nemen om verdere	Nee

		opwarming van de aarde zoveel mogelijk te voorkomen, en dat het aardgasvrij worden van de gebouwde omgeving in Aalsmeer daarbij noodzakelijk is.	
b	De indiener stelt dat:		
	1. De indiener stelt dat Nederland niet van het aardgas af hoeft omdat er in Nederland een voldoende grote voorraad van aardgas aanwezig is. De gaswinning is gestopt omdat de 'de Nederlandse regering' en de NAM gefaald hebben bij de 'wederopbouw' van woningen in Groningen. Waardoor de gaswinning onnodig is gestopt, terwijl er nog jaren gebruik van gemaakt had kunnen worden.	Het college wijst de indiener erop dat, ondanks de zienswijze van de indiener aangaande Groningsgas, het nodig is om te stoppen met het gebruik van fossiele energiebronnen omdat deze CO2 uitstoten en daarmee leiden tot verdere opwarming van de aarde waarvan de gevolgen veel verregaander zijn dan de gevolgen van het overschakelen op duurzame energiebronnen.	Nee
	2. De indiener stelt ook dat de meeste huizen niet geschikt zijn voor verwarmen zonder aardgas en dat er geen bruikbare alternatieven voorhanden zijn. Ook de warmtevisie van Aalsmeer geeft geen bruikbare en uitvoerbare alternatieven voor het stoppen met aardgas.	Het college is het niet eens met de indiener dat 'de meeste huizen' niet geschikt zijn om te verwarmen zonder aardgas, en dat de warmtevisie Aalsmeer geen bruikbare en of uitvoerbare alternatieven voor aardgas zou voorstellen. Het college constateert dat er grote verschillen zijn tussen woningen en gebouwen op gebied van energetische kwaliteit en mogelijkheden tot overschakelen naar een aardgasloze warmtevoorziening en dat de warmtevisie daar juist rekening mee houdt. Bij de verdere beleidsontwikkeling blijft dit een belangrijk aandachtspunt.	Nee
	3. De indiener stelt dat de warmtevisie mooi in elkaar is gezet, maar dat het onuitvoerbaar is en uitvoering leidt tot 'enorme onkosten'. Daarom is de indiener het niet eens met de warmtevisie Aalsmeer.	Het college begrijpt de zorgen van de indiener over de kosten die de warmtetransitie met zich mee brengt. Deze zorgen spelen breder in de Aalsmeerse samenleving. Daarom is betaalbaarheid een belangrijk uitgangspunt waarop de keuzes die in de warmtevisie worden voorgesteld zijn gebaseerd. Het college verwijst hierbij ook naar het antwoord bij zienswijze 3.c.1.	Nee

Nota van Wijziging

1. Ambtelijke wijzigingen

   - Bijlage 1, Feitennotitie TVW Aalsmeer is definitief opgemaakt. Er zijn geen inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd.

2. Wijziging wethouder

   - Een voorwoord is aan de concept warmtevisie toegevoegd

3. Wijzigingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen

   - Bijlage 2, Factsheet Eindgebruikerskosten voorbeeld woningen Aalsmeer is aangepast zodat relevante kostenposten opgeteld leiden tot een juist totaalbedrag.

Zienswijze Werkgroep Gasloos

De Werkgroep Aalsmeer Gasloos heeft in haar laatste vergadering de concept Warmtevisie besproken. Zij herkent zich voor een groot gedeelte in deze Warmtevisie vanuit haar rol in de Klankbordgroep bij de totstandkoming van de Warmtevisie. Op twee punten wil de Werkgroep een opmerking plaatsen.

1. De looptijd van de Warmtevisie is 4 jaar. De Werkgroep Aalsmeer Gasloos acht deze looptijd te lang. Deze looptijd zet een slot op nieuwe ontwikkelingen. De ontwikkelingen op de warmtemarkt vernieuwen zich continue. Oplossingen die vandaag voor de hand liggen, kunnen morgen ingehaald zijn door nieuwe ontwikkelingen en innovatieve vernieuwingen. Het zou ons inziens goed zijn om elke 2 jaar te kijken of de aannames nog correct zijn om te voorkomen dat inwoners opgesloten worden in een oplossingsrichting die niet juist is. **Zienswijze: Herzie de aanpak in de Warmtevisie elke 2 jaar net als de RES.**

Ad 1) Reactie gemeente Aalsmeer:

In de warmtevisie staat inderdaad dat de warmtevisie minimaal eens per 4 jaar wordt geactualiseerd. Het woord 'minimaal' is toegevoegd vanwege de snelle ontwikkelingen; zowel in de markt, wetgeving, beleid, innovaties, etc. Ook onderzoek naar de kansrijkheid van warmtebronnen kan aanleiding zijn de warmtevisie eerder bij te stellen dan na vier jaar. Wij waarderen deze inbreng. Het is geenszins de bedoeling inwoners voor onjuiste oplossingsrichtingen te stellen.

2. Waarom willen we af van fossiele brandstof? Om onze CO-2 uitstoot terug te dringen met als doel de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5 tot 2 graden. De opwarming van de aarde zal de 2 graden aan het eind van deze eeuw overschrijden, tenzij de uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen in de komende tientallen jaren fors lager wordt. De urgentie hiervoor werd begin augustus nog weer eens benadrukt in het recente IPCC rapport en ook bij de Klimaattop in Glasgow. Als de uitstoot van broeikasgassen niet snel omlaag gaat zal o.a. de zeespiegel 44 tot 76 centimeter stijgen tegen het eind van deze eeuw. Dat maken u en ik niet meer mee, maar wel uw kinderen en kleinkinderen. De klimaatverandering is geen toekomstverwachting meer, maar is inmiddels waarneembaar op alle gebieden op aarde. De Sahara steekt de Middellandse Zee over merken ze in Italië en Spanje. Onblusbare bosbranden in Californië, overstromingen China, Indië en Limburg. In alle scenario's zal de temperatuur de komende dertig jaar verder oplopen. Hoe ver? Dat is afhankelijk van de maatregelen die wij als mensheid met elkaar kunnen en willen nemen. Deze urgentie zien wij ons inziens onvoldoende terug in de voorliggende Warmtevisie en is belangrijk om mensen te overtuigen om stappen te nemen in de verduurzaming van hun woning. **Zienswijze: Herschrijf Hoofdstuk I Inleiding zodanig dat deze urgentie scherper gesteld wordt.**

Ad 2) Reactie gemeente Aalsmeer

In hoofdstuk 1 van de warmtevisie is de urgentie voor het nemen van klimaatmaatregelen inderdaad niet benoemd. Deze urgentie is wel benoemd in het raadsvoorstel en komt naar voren in het volgende argument: 'Uit recent wetenschappelijk onderzoek blijkt dat de aarde sneller opwarmt dan verwacht en aankoerst op een temperatuurstijging van boven de 2 graden Celsius. Geconcludeerd is dat een versnelde CO2 reductie nodig is om de temperatuur stijging onder de 2 graden Celsius te houden, het liefst onder de 1,5 graden Celsius. Dit argument is ondersteunend aan het voorstel de warmtevisie vast te stellen. En lokaal verantwoordelijkheid te nemen om verdere opwarming zoveel mogelijk te voorkomen.

Voor het overige wenst de Werkgroep u, c.q. het volgende College succes bij de uitvoering van deze Warmtevisie.

Ad 3) Reactie gemeente Aalsmeer

Wij bedanken de Werkgroep Gasloos hartelijk voor de inbreng en de goede wensen voor een succesvolle uitvoering.

Hartelijke groet,
Jaap Overbeek
Werkgroep Aalsmeer Gasloos

Vragen & antwoorden n.a.v. inspraak concept warmtevisie Aalsmeer
(november 2021)

1. **Vraag:** Kunt u mij aangeven of er al een volgorde is gemaakt wanneer de verschillende 'energie wijken' over gaan van gas naar een alternatief? En zo ja, wat de indicatie is per wanneer dat gaat gebeuren? Als deze volgorde er nog niet is wanneer dan de gemeente er voornemens is om over deze volgorde + startmoment een besluit te nemen?

Antwoord:
In de warmtevisie Aalsmeer is geen volgorde bepaald of planning gemaakt over wanneer de Aalsmeerse warmtebuurten overgaan van aardgas naar een alternatieve energievoorziening. Meer duidelijkheid over de planning kan naar verwachting op z'n vroegst eind 2022/begin 2023 gegeven worden.

In de warmtevisie Aalsmeer worden twee startbuurten benoemd, waarvoor te zijner tijd een wijkuitvoeringsplan wordt voorbereid. Wanneer de voorbereiding van deze (wijk)uitvoeringsplannen start, is nog niet bekend. Bij het voorbereiden van deze (wijk)uitvoeringsplannen worden de betreffende buurten intensief betrokken. De benoemde startbuurten zijn:

Startbuurt 1: aardgasvrij-ready
Kort samengevat is dit een isolatieaanpak voor oudere en slecht geïsoleerde woningen in de Stommeer (energielabels E, F en G), zonder dat de buurt ook echt aardgasvrij zal worden. Dit wordt een zogenaamde aardgasvrij-ready aanpak genoemd. De focus ligt dan op energie- en kostenbesparing voor inwoners.

Startbuurt(en) 2: aardgasvrij
Een aanpak voor aardgasvrij geldt voor alle buurten met goed geïsoleerde woningen vanaf 1992, die de stap naar aardgasvrij nu al rendabel kunnen maken. Bij deze aanpak richt de gemeente zich op het ontwikkelen van een aantrekkelijk aanbod voor bijvoorbeeld (hybride)warmtepompen. Ook kleinschalige (warmte-koude-opslag) warmtenetten kunnen kansrijke oplossingen zijn voor enkele van deze buurten. Inwoners kunnen zelf kiezen of en wanneer ze meedoen. Er is dus nog zeker geen datum bepaald waarop het aardgas in deze warmtebuurten wordt afgesloten.

De overige buurten
Met behulp van het Regionaal Energieloket ondersteunt de gemeente alle woningeigenaren in Aalsmeer en Kudelstaart die hun woning willen verduurzamen. Voor meer informatie: www.RegionaalEnergieloket.nl/Aalsmeer

2. **Vraag:** Voordat ik een volledige mail met vragen en inzichten typ zou ik graag weten wat er wordt beslist bij de gemeenteraad van 27 januari 2022? Wordt er per 'gebied' een beslissing gemaakt welke maatregelen er worden ontwikkeld? Of wordt er gezegd: "Ja wij steunen deze visie?".

Antwoord:
De gemeenteraad besluit om de warmtevisie Aalsmeer wel of niet vast te stellen. Naar verwachting gebeurt dit op 27 januari 2022. In uw woorden besluit de gemeenteraad dan om deze warmtevisie al dan niet 'te steunen'. Ook is er een mogelijkheid dat er moties en of amendementen worden ingebracht die aanleiding kunnen geven de warmtevisie gewijzigd vast te stellen. Maatregelen per gebied worden in de (op de warmtevisie volgende) wijkuitvoeringsplannen uitgewerkt.

3. **Vraag:** Wij wonen in een ark een paar honderd meter van de openbare weg. Onze ark is AA plus geïsoleerd en gekeurd en er liggen al een jaar of acht, 9 zonnepanelen op het dak. Nu wil het geval dat onze CV ketel op hoge leeftijd begint te raken. Wat is nu wijsheid? Een warmtepomp, grond, water of lucht zien we als een goed alternatief. De kosten wegen echter voor ons niet tegen de baten op tenzij we een flinke subsidie kunnen aanvragen. Het gaat over voor ons veel geld. Dus wat is wijsheid volgens u? Afwachten, extra zonnepanelen, nieuwe zuinige ketel, inductie koken, meer de houtkachel gaan gebruiken enz....? We horen graag uw advies over wat er zoal mogelijk is. Lokaal en boven lokaal.

Antwoord:
Inwoners van gemeente Aalsmeer kunnen via het Regionaal Energieloket (tel. 088-5254110) alle vragen stellen over het verduurzamen van hun woningen. Het Regionaal Energieloket adviseert u graag over technische opties, subsidies en financieringsmogelijkheden.
Het intensiever gebruik van 'houtkachels' ontraadt de gemeente omdat dit bijdraagt aan een verslechtering van de lokale luchtkwaliteit.

4. **Vraag:** Isolatie woning: Ik ben serieus aan het nadenken om mijn huis te na-isoleren. Echter gaat de spouw vullen geen effect hebben (oude detaillering, smalle/vervuilde spouw). Het is financieel onhaalbaar om de hele binnenzijde van mijn woning te gaan isoleren (alles opnieuw stucen, vaste inrichting zit in de weg etc.). Dat betekent dat er één ding overblijft: Buitengevel isolatie... Staat de gemeente het toe om buitengevel-isolatie toe te passen als eerste stap in deze transitie. Met natuurlijk alle beeldbepalende wijzigingen als gevolg. Ook in rijtjeswoningen (stucwerk/plaatmateriaal gevels)?

Antwoord:

Het huidige welstandbeleid sluit buitengevel-isolatie niet bij voorbaat uit. Voor het aanbrengen van buitengevel-isolatie is een omgevingsvergunning vereist. Bij de beoordeling van de vergunningaanvraag wordt getoetst aan het welstandbeleid. Het welstandbeleid geeft de ambitie aan dat bij geschakelde of rijwoningen de eenheid van 'de rij' of 'het ensemble' het uitgangspunt is. Dit omdat de ruimtelijke kwaliteit daarmee het best is gediend. Anders gezegd betekent dit dat als er voor één woning in een rij of ensemble een buitengevel-isolatie wordt aangevraagd, een positief welstandsadvies niet kansrijk is. Dit is anders bij initiatieven voor het aanbrengen van gevelisolatie voor een vrijstaande woning en

voor collectieve initiatieven waar het toepassen van buitengevel-isolatie voor een gehele rij of ensemble wordt aangevraagd. Indien het initiatief leidt tot een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, dan is een positief welstandadvies kansrijk. Zowel bij particuliere als bij collectieve initiatieven is het van belang dat de buitengevel-isolatie geen afbreuk doet aan de ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van de buurt of wijk. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een jaren '30 wijk. Als buitengevel-isolatie de identiteit en uitstraling van de jaren '30 buurt onherkenbaar zou maken door bijvoorbeeld gevels te pleisteren, zou dit leiden tot een negatief welstandadvies, en negatieve beoordeling van de vergunningaanvraag. Bij de uitwerking van de zogenaamde wijkuitvoeringsplannen worden de mogelijkheden van collectieve buitengevelisolatie meegenomen.

5. **Vraag:** Collectieve warmte: In principe is dit een elektra-net maar dan met warmte. Wat een perfecte oplossing zou zijn. Wellicht eentje die in de mensen hun hoofd moet doordringen voordat het geaccepteerd wordt. Daarbij is geld de sleutel. Hoe wordt er gegarandeerd dat dit 100 jaar dezelfde prijs blijft? Gaat een collectief net duurder worden door de jaren? Gaat de gemeente dit aanbieden of wordt dit geprivatiseerd? Ik vergelijk het een beetje met de plastic afvalbakken. Wij hebben een kleinere bak genomen omdat we goed ons afval scheiden. Als nu de plastic bakken worden weggehaald (omdat de gemeente dit beslist) ben ik dus genoodzaakt om een duurdere bak aan te schaffen?! Wat voorkomt dat een latere ambtelijke beslissing gebruikers met kosten opzadelt.
   - Hoe garandeert de gemeente dat bij een collectief systeem de kosten niet veranderen over de jaren?
   - Op welke manier zijn er minimale ingrepen nodig voor bewoners? (HT-warmtenet is daarop volgens mij het eenvoudigste antwoord).
   - Welke oplossing past het beste als 'algemene' oplossing voor meerdere gebieden tegelijk? (HT-warmtenet is wederom naar mijn idee het meest haalbare).

Antwoord

- *De gemeente hecht belang aan een betaalbare warmtetransitie voor haar inwoners en bedrijven. Dit is een duidelijke uitkomst van de participatie en daarom als belangrijk uitgangspunt opgenomen in de warmtevisie.*
  Bij plantonwikkeling rondom collectieve warmtenetten kunnen gemeenten op verschillende manieren invloed uitoefenen op de betaalbaarheid van de transitie voor gebruikers. Op dit moment is het te vroeg om aan te kunnen geven tegen welke kosten overgeschakeld kan worden op collectieve warmtenetten en wat de prijsontwikkeling voor gebruikers over de tijd zal kunnen zijn, en of hoe er garanties gegeven kunnen worden aangaande de prijsontwikkeling. Gemeente Aalsmeer onderzoekt welke warmtebronnen kansrijk kunnen zijn voor Aalsmeer en hoe de transitie zo betaalbaar mogelijk kan worden uitgevoerd. Denk bijvoorbeeld aan het aantrekken van subsidies en/of financieringsinstrumenten.
  Bij de voorbereiding van zogenaamde Wijkuitvoeringsplannen zal de gemeente duidelijkheid geven over de kosten. Ook is het belangrijk te vermelden dat er wettelijke spelregels zijn voor tarifering van collectieve warmtelevering. Dit is in de Warmtewet vastgelegd. De Warmtewet wordt binnen afzienbare tijd vervangen door de Wet collectieve warmtevoorziening (WCW). Wanneer de nieuwe wet van kracht wordt, is nog niet bekend. De nieuwe wet introduceert onder andere een nieuwe

tariefstructuur. De nieuwe wet is bedoeld om de groei en verduurzaming van warmtenetten beter te ondersteunen.

- *Een hoge temperatuur warmtenet vergt (doorgaans) weinig aanpassingen aan een woning of gebouw. En daarmee zijn de kosten voor benodigde aanpassingen aan een woning ook lager. Dit blijkt ook uit bijlage 1 van de warmtevisie (Feitennotitie: Tabel 11 pagina 30). Vanuit de eindgebruikerskosten is hoge temperatuur warmte voor het grootste gedeelte van de Aalsmeerse warmtebuurten de voordeligste (en makkelijkste) oplossing. Maar Aalsmeer kent op dit moment geen aardgasvrije hoge temperatuur warmtebron. En zonder hoge temperatuur warmtebron komt er ook geen hoge temperatuur warmtenet. Daarom onderzoekt de gemeente welke warmtebronnen inzetbaar kunnen zijn voor Aalsmeer, waaronder Aardwarmte als een mogelijke hoge temperatuurbron. Daarnaast gaat de warmtevisie ervan uit dat hoge temperatuur warmte (maar bijv. ook waterstof en groengas) in beperkte mate beschikbaar is. Daarom willen we verstandig om met deze schaarse warmte omgaan en alleen daar inzetten waar alternatieven niet mogelijk of niet haalbaar zijn.*
  Omdat duurzame en ook hoge temperatuur warmte schaars is, is het belangrijk de warmtevraag te verlagen door te isoleren. Zo kunnen er meer woningen en gebouwen van dezelfde bron gebruik maken. En een goed geïsoleerde woning helpt ook tegen een hoge toekomstige warmterekening.
  In de toekomst zal het temperatuurniveau van warmtenetten naar verwachting lager worden, bijvoorbeeld van 90-70 °C naar 40-55°C. Bij deze netten zijn de energieverliezen bij transport lager, wat de efficiëntie van warmtenetten vergroot. Bovendien kunnen er dan meerdere warmtebronnen met een lagere temperatuur worden aangesloten op het warmtenet. Denk bijvoorbeeld aan restwarmte uit datacenters, oppervlaktewater, zonneboilers, et cetera.
  Hoge tempratuur warmtenetten zijn inderdaad vanuit eindgebruikerskosten voor het grootste deel van de Aalsmeerse warmtebuurten de voordeligste én voor de eindgebruiker makkelijkst toepasbare oplossing. Er kunnen wel verschillen zijn tussen de kosten voor verschillende gebouweigenaren (bijv. VvE's met in elk appartement een individuele gasketel zijn duurder uit dan een VvE met een collectieve gasketel).

Gemeente Aalsmeer

MEMO RAAD

Registratienr.	Z21-049022
Aan	leden raad
Afkomstig van	Burgemeester en wethouders
Datum	12 januari 2022
Afschrift aan	college, griffie, voorlichting

Betreft Memo toezeggingen Commissie Ruimte & Economie 11 januari 2022 met betrekking tot de Warmtevisie Aalsmeer

---

Tijdens de bespreking van de warmtevisie Aalsmeer in de commissie Ruimte & Economie van 11 januari 2022 heeft de portefeuillehouder toezeggingen gedaan om een aantal vragen schriftelijk te beantwoorden. Daarnaast heeft de fractie AA alle vragen die tijdens de commissie zijn gesteld ook schriftelijk ingediend. Via dit raadsmemo geven wij een antwoord op al deze vragen.

Wij willen graag het volgende meegeven:
De warmtevisie is een *eerste stap* in de warmtransitie voor gemeente Aalsmeer. Deze visie geeft richting aan de energietransitie en is een belangrijke basis voor de *volgende stap*: de voorbereiding van de uitvoering.
De huidige versie van de warmtevisie maakt o.a. duidelijk dat:

- er nog veel onbekend is, dat er nog veel moet worden onderzocht;
- dat er grote uitdagingen zijn voor zaken waar we nu nog geen helder antwoord of oplossing voor hebben;
  dat er nog veel zal veranderen aan de (wettelijke) context waarin de transitie uitgevoerd moet worden;
- en dat er wellicht mogelijkheden komen die we nu nog onvoldoende kennen (innovatie).

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat gemeenten een regierol krijgen om de transitie lokaal vorm te geven. En dat is belangrijk. Want zonder gemeentelijke regie gaan ontwikkelingen wel gewoon door. Door regie op ontwikkelingen te nemen kunnen we ervoor zorgen dat wenselijke ontwikkelingen mogelijk zijn en onwenselijke ontwikkelingen zoveel als mogelijk worden voorkomen. Bijvoorbeeld door de transitie betaalbaar(der) en inclusiever te maken, zodat iedereen in de samenleving mee kan doen. Of zoveel mogelijk anticiperen op ontwikkelingen zodat er genoeg energie is voor de bouw van nieuwe woningen of bedrijven. Of inwoners ondersteunen bij het isoleren van de woning wat ook goed is voor de koopkracht. Als gemeente hebben we een verantwoordelijkheid om in samenwerking met de lokale samenleving te werken aan de meest passende oplossingen voor Aalsmeer en Kudelstaart. De warmtevisie is hierin zoals gezegd en eerste stap.

Deze en andere taken vanuit het Klimaatakkoord hebben een grote impact op de gemeentelijke organisatie. Om deze extra taken uit te kunnen voeren heeft het Rijk een financiële bijdrage aangekondigd. Het is alleen nog niet bekend wanneer deze bijdrage beschikbaar komt en wat de omvang van ervan zal zijn. Daarom kan pas na de rijksbijdrage duidelijkheid gegeven worden over een meer gedetailleerde planning van beleidsactiviteiten, inclusief financiële en personele consequenties. Duidelijk is dat de huidige capaciteit en middelen ontoereikend zijn om het vereiste tempo van de transitie in relatie tot de lokale en nationale ambities te kunnen realiseren, in uw raadscommissie kwam dit ook al ter sprake.

Een volgende belangrijke stap is het bepalen van het ambitieniveau, positionering en rol(len) van de gemeente in de transitie. De voorbereiding daarvoor zijn reeds gestart. Na de verkiezingen wordt dit met het nieuwe college en de nieuwe raad verder vormgegeven.

Als het ambitieniveau, de positionering en bijpassende rol(len) helder zijn kunnen de volgende stappen met bijbehorende financiële en organisatorische consequenties in beeld gebracht worden.

Beantwoording vragen

1. Vraag fractie CDA: is er een andere mogelijkheid dan een warmtenet omdat dit net zo duur of duurder is dan gas?

Tijdens de commissie uitte de fractie CDA zorgen over de wettelijke koppeling van de warmtetarieven (levering van warmte via warmtenetten) aan de aardgasprijs. De angst is dat collectieve warmte als alternatief voor verwarmen met aardgas hierdoor geen aantrekkelijke oplossing zal zijn omdat de tarieven mee bewegen met de aardgasprijs. Het college deelt deze zorgen, maar geeft het volgende mee:

In de huidige Warmtewet is het Niet Meer Dan Anders (NMDA-) principe een centraal uitgangspunt. Dit houdt in dat de gemiddelde warmteafnemer niet meer betaalt dan wat een gemiddelde gasafnemer zou betalen. Echter mogen warmtebedrijven niet zomaar hun warmtetarieven verhogen. De Autoriteit Consument & Markt (ACM) ziet toe en mag ingrijpen wanneer warmteleveranciers te veel winst maken.

De huidige Warmtewet wordt op termijn vervangen voor de nieuwe *Wet Collectieve Warmtevoorziening* (ook wel Warmtewet 2.0 genoemd). Deze wet moet er kort gezegd voor zorgen dat warmtenetten o.a. financieel aantrekkelijker worden. Zowel de aanleg als de afname van warmte, mede gezien de wens op termijn aardgasvrij te zijn. In de Wet collectieve warmtevoorziening komt de huidige tarifering op basis van de gasreferentie (het NMDA-principe) te vervallen. In plaats daarvan zullen de tarieven voor warmtelevering worden gebaseerd op de werkelijke kosten, waarbij het een wettelijke taak is om warmtenetten tegen zo efficiënt mogelijke kosten te realiseren. Op dit moment is niet bekend wanneer de nieuwe wet in werking zal treden. Wel is bekend dat dit pas na 2022 zal zijn. Voor deze tijd zal er in Aalsmeer geen warmtenet geïntroduceerd worden.

Naast warmtenetten zijn er (zeker voor gebouwen van recente datum) ook individuele opties (bijvoorbeeld warmtepompen) die onder minder invloed van de aardgasprijs staan. Zoals de warmtevisie echter laat zien, is voor een groot deel van gemeente Aalsmeer een aardgasvrije individuele oplossing nog onvoldoende aantrekkelijk en lijkt een collectieve oplossing in die warmtebuurten tot lagere kosten te leiden. Dit wordt meegenomen in de wijkuitvoeringsplannen.

2.1 Vraag fractie AA: Heeft de portefeuillehouder de coöperatieve beoordeling Transitievisies van gemeenten in Noord-Holland door EnergieSamen gelezen (zie bijlage)? Zo ja, graag een reactie hier op.

Ja de portefeuillehouder en het college hebben kennisgenomen van de 'Cooperatieve beoordeling Transitievisies warmte van gemeenten in Noord-Holland' van EnergieSamen. EnergieSamen Noord-Holland (ESNH) heeft de Noord-Hollandse Transitievisies Warmte (TVW's) geanalyseerd op basis van zeven vragen en geeft gemeenten aanbevelingen op basis van deze analyse. Het college is positief over bijdrage van EnergieSamen en de aanbevelingen. Het onderschrijft de ideeën van de gemeente op de volgende punten:

- Intensief inzetten van participatie en het nauw betrekken en ondersteunen van de samenleving bij het opstellen en uitvoeren van wijkuitvoeringsplannen.
- 'Zeggenschap' van inwoners bij de keuzen over de mate en wijze van participatie.
- Samen met inwoners en andere belanghebbenden van de wijk inventariseren en selecteren van de verschillende alternatieven voor aardgas en de beschikbare financieringsoplossingen.

- Bij voorbereiding van de positionering en rol(len) gemeente worden ook inwoner initiatieven i.r.t. warmteprojecten betrokken.
- De warmtevisie Aalsmeer geeft een beeld van verschillende typen bronnen die zeker ook geschikt zijn voor vijfde generatie warmtenetten. Denk aan aquathermie, collectieve WKO's, restwarmte van datacenters, warmte uit (ruw) drinkwater etc. Dit wordt mede daarom meegenomen bij de voorbereiding van de positionering en rollen van gemeente Aalsmeer.

Ook andere aanbevelingen zijn wellicht te implementeren richting uitvoeringsplannen, mede afhankelijk van besluitvorming.

2.2 Vraag fractie AA: Weet de portefeuillehouder op dit moment al meer over de nieuwe warmtewet? (Zie beoordeling). In deze wet hebben gemeenten meer mogelijkheid tot sturen en verplichten. Welke consequenties heeft dit voor de 'vrije keuze' van bewoners/eigenaren?

Het college is bekend met de aangekondigde concept Wet collectieve warmtevoorziening (Warmtewet 2.0) inclusief de mogelijkheden die deze nieuwe wet gemeenten (waarschijnlijk) gaat bieden om eventueel meer sturend of verplichtend te *kunnen* gaan optreden.

Gemeenten hebben een regierol gekregen in de warmtetransitie en pleiten er daarom voor de ruimte te krijgen om deze regierol ook goed in te kunnen vullen. Daarbij gaat het ook om het kunnen sturen op het soort warmtebedrijf dat passend wordt geacht in de lokale situatie. De Wet collectieve warmtevoorziening moet gemeenten in staat stellen een warmtekavel vast te stellen. Dit is een gebiedsafbakening van wijken/gebouwen waarvoor de gemeente collectieve warmte overweegt. Ook krijgen gemeenten de bevoegdheid om een warmtebedrijf aan te wijzen dat een warmtenet voor een bepaalde tijd (20-30 jaar) binnen dit kavel mag aanleggen en exploiteren. Onderdeel daarvan kan bijvoorbeeld zijn om te sturen op een publieke warmte-infrastructuur. Dit is een instrument om de publieke belangen, in het bijzonder energierechtvaardigheid, van de energietransitie te garanderen.

Een ander wetsvoorstel – de Wet gemeentelijke instrumenten warmtetransitie – moet gemeenten de bevoegdheid geven om te regelen welke wijken op termijn overstappen op een duurzaam alternatief voor aardgas. Deze wet moet leiden tot wijzigingen in de Omgevingswet en de Gaswet. Dit wetsvoorstel vloeit voort uit afspraken die in het Klimaatakkoord zijn gemaakt. Met het wetsvoorstel kunnen gemeenten keuzes voor een duurzaam alternatief maken, mits dit gebeurt in een zorgvuldig en democratisch proces. Ook mogen woning- en gebouweigenaren altijd zelf kiezen met welk duurzaam alternatief ze hun woning of gebouw willen verwarmen. Wel kan de gemeente, indien er een goed en betaalbaar duurzaam alternatief is, bepalen dat de netbeheerder na een bepaalde datum geen aardgas meer transporteert naar een bepaalde wijk. Een gasnet in stand houden of vernieuwen wanneer er slechts enkele huishoudens op zijn aangesloten, terwijl er een goed alternatief is, leidt namelijk tot onnodige CO_2-uitstoot en tot hogere (maatschappelijke) kosten.

Het college wijst erop dat de warmtevisie Aalsmeer uit gaat van keuzevrijheid voor inwoners en dat te zijner tijd de keuze om al dan niet meer sturend op te treden een keuze is van de raad. Niemand wordt (op dit moment) ergens toe verplicht of gedwongen.

Zoals vermeld zijn de voorbereidingen gestart om de positionering en rol(len) van gemeente Aalsmeer in de warmtetransitie scherp te krijgen. Dan wordt o.a. duidelijk hoe risicodragend we willen zijn bij het ontwikkelen van warmtenetten, en welke rol we pakken (bijv. facilitator, partner, aanbesteder, eigenaar). Zie hiervoor ook hoofdstuk 5 van de warmtevisie Aalsmeer.

2.3 Vraag fractie AA: De beoordeling is met name kritisch over de participatie. 400 deelnemers op een inwonersaantal van +32000 is volgends de steekproefcalculator (https://nl.checkmarket.com/steekproefcalculator/) niet representatief. De aangedragen reden waarom zo weinig inwoners hebben deelgenomen is een aanname, graag een reactie van de portefeuillehouder op welke wijze inwoners in het vervolg traject kunnen participeren (zie ook suggesties beoordeling).

Inwoners zijn niet verplicht om te participeren. Het college heeft bij het opstellen van de warmtevisie de samenleving op verschillende manieren de mogelijkheid geboden om input te leveren en mee te praten en zorgen en wensen te uiten. Via een klankbordgroep met vertegenwoordigers van inwoners en bedrijven, een enquête, dorpsgesprekken en inspraak. Het college heeft eerder aangegeven dat de zorgen en wensen die naar voren kwamen de basis vormen voor de voorstellen die in de warmtevisie worden gedaan. Het college is daarbij van mening dat een hoger aantal respondenten op de enquête 'Aalsmeer Aardgasvrij?' geen wezenlijk verschil zou hebben gemaakt om de wensen en zorgen van de samenleving in beeld te brengen. Het college verwacht dat er bij het opstellen van de wijkuitvoeringsplannen meer inwoners mee willen doen met de participatie, omdat de warmtetransitie voor hen dan concreter wordt. Participatie wordt dan ook een belangrijk punt bij het tot stand komen van de wijkuitvoeringsplannen. Verder verwijzen we naar het antwoord bij 2.1.

2.4 Vraag Fractie AA: In de visie wordt gesproken over het belang van minder elektriciteitsnet gebruik. Gasloos betekent echter meer behoefte en gebruik. Isolatie neemt dit gebruik niet weg (pag. 20 visie), kan de portefeuillehouder dit beamen?

De energietransitie en de warmtetransitie specifiek leidt tot een toename van de vraag naar elektriciteit. De mate waarin deze vraag toeneemt is onder andere afhankelijk van de keuzes die uiteindelijk worden gemaakt. Daarbij is isolatie van belang om de overall energievraag zoveel mogelijk te beperken. Zowel in het geval van individuele oplossingen als in het geval van collectieve oplossingen.

Voor individuele oplossingen (warmtepompen) geldt dat een voldoende geïsoleerd gebouw belangrijk is omdat een warmtepomp het gebouw anders niet voldoende warm krijgt. Het verwarmen van een onvoldoende geïsoleerd gebouw met een warmtepomp zal leiden tot onnodig hoge elektriciteitskosten.

Voor collectieve oplossingen geldt dat isolatie van belang is omdat duurzame warmte schaars is. Goed geïsoleerde gebouwen hebben een lagere energievraag, zodat er met dezelfde warmte meer gebouwen verwarmd kunnen worden. Daarnaast hebben de bewoners van voldoende geïsoleerde gebouwen lagere energiekosten dan bewoners van onvoldoende geïsoleerde gebouwen.
In gebouwen die verregaand zijn geïsoleerd, ontstaat behoefte aan koeling. Door toename van de zeer warme periodes in Nederland is dit ook het geval bij bestaande woningen. Afhankelijk van hoe in deze koude vraag wordt voorzien, heeft dit meer of minder invloed op een toename van het elektriciteitsgebruik. Vormen van bodemenergie kunnen bijvoorbeeld energiezuinig zowel warmte als koude leveren (zie ook antwoord op 2.5).

2.5 Vraag fractie AA: In de visie is in slechts één alinea aandacht besteed aan de koeltevraag. Als wij de wetenschap moeten geloven warmt de aarde op en worden de winters en zomers warmer en vraagt koeling ook en meer energie. Waarom is dit een ondergeschikt onderdeel? (Niet alle warmtepompen zijn ook geschikt om te koelen of zijn hybride, bovendien liggen de kosten voor deze pompen veel hoger dan de conventionele).

Het klopt dat er in de warmtevisie relatief weinig tekst is gewijd aan koude. Maar koude heeft weldegelijk de ruime aandacht van het college. De verwachting is, zoals fractie AA stelt, dat de koudevraag in de toekomst toeneemt. Het college geeft in de visie aan dat ze wil werken aan meer duidelijkheid over de potentie van warmtebronnen voor collectieve oplossingen, waaronder aquathermie, restwarmte van datacenters (o.a. Regionale Structuur Warmte), Warmte en Koude uit (ruw) drinkwater (o.a. Regionale Structuur Warmte). Bij deze type warmtebronnen wordt integraal zowel de warmte- als de koudevraag betrokken, omdat de combinatie in een energie uitwisselingssysteem leidt tot robuustere oplossingen. In de Energyhub Aalsmeer ontvangt het datacenter bijvoorbeeld koude in ruil voor de warmte die zij uitruilt met o.a. Sportcentrum de Waterlelie. Koude is daarom zeker geen ondergeschikt onderdeel. In de verdere uitwerking naar wijkuitvoeringsplannen zal hier dan ook ruime aandacht voor zijn.

2.6 Vraag fractie AA: De lintbebouwing wordt grotendeels buiten beschouwing gelaten in de warmtevisie, terwijl wij denken dat daar de grootste uitdaging ligt qua infrastructuur, netwerk, aansluitingen daarop. Waarom is een onderzoek hiernaar niet benoemd buiten beschouwing gelaten in de warmtevisie?

Het college is het niet eens met de conclusie dat de lintbebouwing grotendeels buiten beschouwing is gelaten. De warmtevisie stelt helder en duidelijk dat collectieve oplossingen voor de lintbebouwing minder voor de hand liggen en individuele oplossingen hier hoger scoren. Met name de oudere gebouwen in de lintbebouwing vormen daarbij, zoals gesteld, een grote uitdaging, mede vanwege bouwfysische beperkingen en/of hoge investeringskosten die komen kijken bij het aanpassen van die gebouwen. De lintbebouwing heeft zeker de aandacht van het college. Op dit moment is een pilotproject voor de lintbebouwing in voorbereiding dat naar verwachting nog in het voorjaar van 2022 van start gaat. De kern is om bewoners die dat willen een onafhankelijk en nauwkeurig energieadvies te geven op basis van een digitaal woningdossier dat inzage geeft in de staat van de woning en de mogelijke energetische verbeterroutes. In het advies wordt aangegeven welke maatregelen en producten het meest geschikt zijn in combinatie met een prijsindicatie voor de uitvoering. Ook worden mogelijkheden zoals collectieve inkoop verder onderzocht. Hiermee ontstaat ook meer kennis over oplossingsrichtingen voor de lintbebouwing.

2.7 Vraag fractie AA: In hoeverre vindt de portefeuillehouder de klankbordgroep representatief voor de inwoners in onze gemeente als deze aangeven zich hier niet in te herkennen?

De klankbordgroep warmtevisie Aalsmeer vormt geen representatieve afspiegeling van de Aalsmeerse samenleving, en dat hoeft in de ogen van het college ook niet. Op basis van een wervingsactie hebben verschillende inwoners, al dan niet namens een (inwoner)organisatie, gereageerd. De groep heeft intensief meegedacht over het proces en de inhoud van de warmtevisie, waarvoor het college hen zeer dankbaar is. Het betrof zowel mensen die zich kritisch verhielden tot de doelstelling aardgasvrij, als mensen die zich kunnen vinden in deze doelstelling. Bij de voorbereiding van de wijkuitvoeringsplannen is het van belang om ervoor te zorgen dat er een evenredigere samenstelling is van de buurtbewoners en hen o.a. medezeggenschap te geven over de mate en wijze van participatie (zie ook vraag 2.1). Zoals aangegeven bij vraag 2.3 verwacht het college dat naar mate het onderwerp letterlijk dichterbij komt, de betrokkenheid ook toe zal nemen. De warmtevisie is voor veel inwoners nog 'hoog over'. Want ondanks de inspanningen van het college om de samenleving te betrekken bij de warmtevisie, en mee te praten en denken heeft dit niet tot een hoge respons geleidt.

2.8 Vraag fractie AA: Hoeveel initiatieven kent de portefeuillehouder vanuit de samenleving en op welke wijze worden deze ondersteund?

Gemeente Aalsmeer ondersteunt sinds 2017 duurzaamheidsinitiatieven via het Duurzaamheidsfonds Aalsmeer met kennis en kunde. Dit fonds richtte zich vooral op bewonersinitiatieven en VvE's. Het betrof zowel ondersteuning bij zonne-energieprojecten als projecten gericht op energiemaatregelen aan gebouwen. Na een evaluatie is het Duurzaamheidsfonds in de zomer van 2021 overgegaan een nieuwe aanpak Servicepunt Energieadvies Aalsmeer. De nieuwe aanpak is efficiënter en klantvriendelijker en maakt het makkelijker om met verduurzaming aan de slag te gaan. Een belangrijke wijziging is dat nu meer doelgroepen worden ondersteund. Denk aan maatschappelijke organisaties, kleine particuliere verhuurders en bedrijven (de laatste alleen voor zon op dak). Aanvragers kunnen een energieadvies krijgen of een procesbegeleider (dit is nieuw) die de initiatiefnemers ondersteunt van idee tot besluitvorming over uitvoering van maatregelen. Ook zijn er initiatieven die zonder (gemeentelijke) ondersteuning aan de slag zijn met verduurzaming zoals bijvoorbeeld Vve Geraniumstraat die een groot pakket aan maatregelen via het Nationale Warmtefonds heeft gefinancierd. Het college is bekend met 9 initiatieven die via het Duurzaamheidsfonds zijn ondersteund en via Servicepunt energieadvies zijn inmiddels al 4 aanvragen gedaan, allen gericht op zon op dak voor VvE's. Tevens zijn eind 2021 6 QuickScans zon op dak uitgevoerd voor bedrijven en VvE's. Deze geven een eerste inzicht in de mogelijkheden voor grootschalige zonprojecten, die mogelijk ook in 2022 tot uitvoering komen.

3. Vraag fractie GroenLinks: waarom is er gekozen voor een periode van 4 jaar?
In het raadsvoorstel staat dat de warmtevisie een levend document is dat *tenminste* eens per 4 jaar wordt geactualiseerd. Het woord tenminste is toegevoegd omdat ontwikkelingen aanleiding kunnen geven de warmtevisie eerder te actualiseren. Het college is van mening dat het op voorhand vaker actualiseren van de warmtevisie de focus te veel legt op visie vorming in plaats van uitvoering. De ontwikkeling van deze warmtevisie heeft ruim een jaar gekost en legt een groot beslag op de beschikbare ambtelijke capaciteit. Het college wil graag met de raad verkennen op welke wijze we de monitoring en (bij)sturing van de transitie vorm kunnen geven. Een geschikt moment daarvoor is bij de ontwikkeling van de 'energieagenda'.

4. Vraag fractie GroenLinks: verzoek om een addendum met financiële arrangementen zodat inwoners weten waar ze financieel aan toe zijn.
Het college onderschrijft het belang van financieringsoplossingen voor gebouweigenaren, zoals ook in hoofdstuk 4 en 5 van de warmtevisie wordt aangegeven. Bij de ontwikkeling van de warmtevisie is er bewust voor gekozen om voorstellen of keuzes over (bestaande of nieuwe) financieringsoplossingen of -constructies nog geen onderdeel van deze visie te maken. Dit is op dit moment niet opportuun, maar bij de uitvoering is het natuurlijk essentieel dat er aantrekkelijke financieringsopties beschikbaar zijn. Simpelweg om dat niet alle gebouweigenaren middelen beschikbaar hebben voor duurzaamheidsmaatregelen. Vanzelfsprekend hebben financieringsopties onze ruime aandacht. Maar daarin zijn nog keuzes te maken. Van belang is dat de samenleving en ook u wordt betrokken bij de keuzes daarover. Op dit moment is er landelijk veel aandacht voor financiering van de warmtetransitie en werken markt en de nationale, provinciale en lokale overheden aan nieuwe constructies en aanpakken. Die ontwikkelingen volgen wij op de voet. Momenteel verwijzen we inwoners naar de huidige beschikbare subsidies en financieringsmogelijkheden. Denk aan het Nationaal Warmtefonds, maar ook de lokale Duurzaamheidslening.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer,
de secretaris, de burgemeester,

drs. Sj. Vellenga mr. G.E. Oude Kotte

Motie Heroverweging duurzaamheidsbeleid

De Raad in vergadering bijeen d.d. donderdag 27 januari 2022 voor behandeling van de Warmtevisie Aalsmeer

Gelet op artikel 34 van het reglement van orde

Overwegende dat:

- Het Rijk de ambitie heeft om in 2050 95% CO2 reductie te realiseren en de gemeente Aalsmeer in 2016 besloten heeft om reeds in 2040 onafhankelijk te zijn van fossiele brandstoffen.
- De door de gemeente vastgestelde ambitie veel verder gaat dan die van de Rijksoverheid en beide ambities de kaders voor de Warmtevisie Aalsmeer zijn.
- Er de afgelopen jaren op het gebied van CO2 reductie en energietransitie veel nieuwe ontwikkelingen hebben plaatsgevonden, welke tot veranderende inzichten hebben geleid. Dit ook tijdens verschillende bijeenkomsten aangaande de warmtevisie is gebleken.
- Gaandeweg de Raad tot de conclusie is gekomen dat op basis van huidige ontwikkelingen en inzichten de gemeentelijke ambitie dient te worden heroverwogen alvorens deze als tijdpad in een warmtevisie wordt vastgesteld.
- Het vaststellen van een warmtevisie van belang is maar deze, op basis van de huidige gemeentelijke ambitie met betrekking tot met name het tempo van uitvoering, kan leiden tot thans onvoorzienbare of ongewenste effecten.

Spreekt uit:

De doelstelling in het duurzaamheidsbeleid van 2016 dat de gemeente in 2040 een fossielonafhankelijke gemeente wil zijn te heroverwegen.

Verzoekt het college:

1. Een evaluatie van het duurzaamheidsbeleid voor te bereiden en in een discussienota in te gaan of het op basis van haalbaarheid, maatschappelijke- en de financieel economische effecten, nieuwe inzichten en maatschappelijke- en technologische ontwikkelingen raadzaam is om de doelstelling van 2040 naar 2050 bij te stellen.
2. De (nieuw aangetreden) gemeenteraad daarbij te betrekken en de evaluatie en discussienota in het derde kwartaal van 2022 aan de gemeenteraad voor te leggen.

En gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening en naam:

M. Vleghaar

J.G.E. Bouwmeester

J. Keessen

MOTIE: **Warmtevisie niet af**

De raad van de gemeente Aalsmeer in vergadering bijeen d.d. 27 januari 2022
Gelet op artikel 35 van het reglement van orde van de gemeente Aalsmeer.

Overwegende dat:

- de warmtevisie een inhoudelijk sterk document is
- de gemeente Aalsmeer ernaar streeft om in 2040 niet meer afhankelijk te zijn van fossiele brandstoffen
- de gemeentelijke organisatie er naar streeft om in 2030 fossielonafhankelijk te zijn
- dit voornemen ambitieus is en dat dit een gevoel van urgentie uitstraalt
- dit gevoel van urgentie nodig is om nu stappen te zetten en uit te stralen dat uitstel geen optie is
- zicht op financiële arrangementen (dat wil zeggen: opties hoe dit betaald gaat worden, zoals met subsidies en leningen) geen onderdeel van dit plan is
- zicht op betaalbaarheid noodzakelijk is om mensen in beweging te krijgen

Spreekt uit:

- Dat de warmtevisie alleen maar met betrekking tot het energetische deel af is
- Dat het deel met de financiële arrangementen ontbreekt

En roept het college op om:

- Op zo kort mogelijke termijn de warmtevisie compleet te maken met uitgangspunten voor financiële arrangementen

En gaat over tot de orde van de dag.

GROEN LINKS AALSMEER

Fractie GroenLinks
Ronald Fransen

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr

Datum B&W-besluit 7 december 2021

Voor de vergadering van raad d.d.
27 januari 2022

Portefeuillehouder wethouder mr. L.B. Kabout

Afdeling Projecten en Advies

Behandelend ambtenaar (voor technische vragen)
A. van Leeuwen
020-540 41 81; 06-11 56 04 09
a.van.leeuwen@amstelveen.nl

Behandelen in de raadscommissie Maatschappij en Bestuur
op 13 januari 2022

Onderwerp

Vervangen tijdelijke lokalen Jozefschool

Gevraagd besluit

1. Een krediet van € 2,4 miljoen beschikbaar te stellen voor de vervanging van de tijdelijke lokalen voor permanente huisvesting aan de hoofdlocatie van de Jozefschool.
2. Het in het investeringsplan opgenomen krediet van € 2,1 miljoen te verhogen met € 300.000 (inclusief btw).
3. De begroting van 2022 aan te passen, alsmede de kapitaallasten te verhogen per 2024 ten laste van de stelpost kapitaallasten economisch nut.

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

De tijdelijke lokalen in Kloostertuin vervangen voor permanente huisvesting aan de hoofdlocatie van de Jozefschool.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

De permanente huisvesting wordt als uitbreiding aan de hoofdlocatie van de Jozefschool gevoegd. Om hiervoor ruimte te creëren worden de oude fietsenstallingen gesloopt. Een deel van het schoolplein moet plaats maken voor de nieuwbouw. Na realisatie worden de tijdelijke lokalen gesloopt en afgevoerd. Het schoolplein wordt hersteld en gedeeltelijk richting Kloostertuin uitgebreid. Aan de rand van het schoolplein wordt een fietsenstalling teruggeplaatst.

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

2.2 Onderwijs en ontplooiing; 2.2.2 Onderwijshuisvesting

Aanleiding

Het schoolbestuur heeft voor 1 februari 2020 een aanvraag onderwijshuisvesting ingediend voor het vervangen van de tijdelijke lokalen in de Kloostertuin voor permanente huisvesting. De aanvraag is opgenomen op het programma onderwijshuisvesting 2021 en dit programma is in december 2020 vastgesteld. Voor het uitwerken van het bouwplan is een voorbereidingskrediet van € 100.000 beschikbaar gesteld. Inmiddels is het bouwplan uitgewerkt in een definitief ontwerp (DO). Het doorgerekende DO is het vertrekpunt voor het beschikbaar stellen van het uitvoeringskrediet.

Argumenten

Momenteel gebruikt de school drie locaties: de hoofdlocatie aan de Gerberastraat, het noodgebouw in de Kloostertuin en het schoolgebouw aan de Baccarastraat 3. De Jozefschool plaatst jaarlijks eenzelfde hoeveelheid leerlingen, waardoor het leerlingenaantal op hetzelfde niveau blijft, ca. 440

leerlingen. Volgens de leerlingenprognose blijft de school voor de aankomende 20 jaar op hetzelfde leerlingenaantal, zodat permanente huisvesting gerechtvaardigd is. Het spreekt voor zich dat het voor het personeel en de leerlingen prettiger en overzichtelijker is om vanuit twee goed onderhouden locaties het onderwijs aan te bieden.

De tijdelijke lokalen bestaan uit twee lesruimten, een speellokaal en spreekruimten. De lokalen worden gekoppeld aan de hoofdlocatie van de Jozefschool, Gerberastraat 2, in dezelfde bouwstijl, zodat het een geheel wordt. Hiervoor wordt een deel van het schoolplein gebruikt. De tijdelijke lokalen worden gesloopt en afgevoerd. Het schoolplein wordt richting Kloostertuin uitgebreid, zodat er weer voldoende vierkante meters buitenspeelruimte beschikbaar komt. De bestaande erfpachtovereenkomst met de Kloosterorde blijft gehandhaafd en wordt niet gewijzigd.

De hoofdlocatie is onder architectuur gebouwd en heeft een opvallende interieur. De Jozefschool wil graag dat de uitbreiding in dezelfde stijl gerealiseerd wordt, zodat het een geheel wordt. De meerkosten die dat met zich meebrengt, komen voor rekening van de school.

In het kader van de duurzaamheid voldoet de uitbreiding aan label A. Er komt een luchtbehandelingskast met warmteterugwinning en een warmtepomp. De lokalen krijgen een CO2-regeling. Er wordt gewerkt met een lage temperatuurverwarming in de vorm van vloerverwarming. De verlichting wordt uitgevoerd in Led en er komen bewegingssensors.

Kanttekeningen

In de initiatieffase is een bewonersbijeenkomst georganiseerd met het doel te informeren over de aanstaande veranderingen. Met twee bewoners uit het appartementencomplex aan de Baccarastraat, dat het dichtste bij de school staat, is daarna meermalen overleg geweest. Dit heeft geresulteerd in een aanpassing aan het oorspronkelijk concept in het voordeel van de bewoners van de Baccarastraat. Hoewel de uitbreiding binnen het vigerende bestemmingsplan past, bestaat de mogelijkheid dat alsnog bezwaar wordt gemaakt op de aanvraag omgevingsvergunning, hetgeen vertraging van het project oplevert.

Financiën

In de Kadernota 2022 is voor deze voorziening een investering van totaal € 2.155.000 opgenomen. In de onlangs vastgestelde begroting 2022 (pag. 22) is aangekondigd dat als gevolg van de verhoging van de grondstoffenprijzen rekening gehouden moet worden met een verhoging van het benodigde krediet met ca. € 300.000, zodat € 2,4 miljoen benodigd is. In het tweede deel van 2022 ligt het zwaartepunt van de werkzaamheden en is een bedrag van € 1,9 miljoen nodig. Voor het afronden van de werkzaamheden in het eerste gedeelte van 2023 is € 500.000 nodig.

Communicatie

Na besluitvorming ontvangt de directeur-bestuurder van de Jozefschool schriftelijk bericht.
De bewoners van de Baccarastraat worden schriftelijk van het besluit op de hoogte gebracht.

Procedure

In november is de omgevingsvergunning aangevraagd. De doorlooptijd is maximaal 8 weken, tenzij bezwaar wordt gemaakt, dan duurt het langer, mogelijk tot eind januari.
Na besluitvorming wordt de aanbesteding van het werk in gang gezet. Dit zal 1,5 maand in beslag nemen.
Gunning van het werk volgt daarna, waarna de aannemer het werk moet voorbereiden.
In de tweede helft van 2022 wordt gestart met de uitvoering, die zal doorlopen in het eerste kwartaal van 2023. Oplevering van het werk is te verwachten in het tweede kwartaal van 2023.

Bijlagen

De secretaris, De voorzitter,

drs. Sj. Vellenga mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling raadscommissie

Het voorstel aan de raad is	Aanvaarde amendementen / moties
Ongewijzigd aanvaard Gewijzigd aanvaard Verworpen	

RAADSBESLUIT

Besluit

1. Een krediet van € 2,4 miljoen beschikbaar te stellen voor de vervanging van de tijdelijke lokalen voor permanente huisvesting aan de hoofdlocatie van de Jozefschool.
2. Het in het investeringsplan opgenomen krediet van € 2,1 miljoen te verhogen met € 300.000 (inclusief btw).
3. De begroting van 2022 aan te passen, alsmede de kapitaallasten te verhogen per 2024 ten laste van de stelpost kapitaallasten economisch nut.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 27 januari 2022.

De griffier, De voorzitter,

O. van Kolck mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

Uw contact A. van Leeuwen
T (020) 540 41 81
F (020) 540 45 59
a.van.leeuwen@amstelveen.nl

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

Aan de leden van de gemeenteraad Aalsmeer

Datum 25 januari 2022

Betreft Stand van zaken specifieke uitkering ventilatie in scholen (SUVIS)

Geachte leden van de raad,

Naar aanleiding van de vragen die in de commissievergadering zijn gesteld tijdens het agendapunt 'vervanging van de tijdelijke lokalen van de Jozefschool' ontvangt u via deze brief een update over de stand van zaken met betrekking tot de ventilatie in scholen.

Via de raadsbrief van 13 april 2021 bent u op de hoogte gesteld van de uitkomsten van de inventarisaties en kostencalculatie gericht op een mogelijke aanvraag van de Specifieke uitkering ventilatie voor de scholen binnen de gemeente. Uit deze inventarisatie is gebleken dat vier schoolgebouwen in aanmerking komen voor deze subsidie, te weten: Jozefschool (locatie Gerberastraat), Jozefschool (locatie Baccarastraat), OBS Samen Een en KC De Ruimte. De totale geraamde kosten voor deze vier gebouwen bedragen € 2.893.934. Het maximum subsidiebedrag van het Rijk bedraagt € 609.169. Het resterende bedrag € 2.284.765 dient door gemeente en/of schoolbestuur gefinancierd te worden.

Door diverse belemmerende factoren is vorig jaar besloten geen subsidieaanvraag in te dienen. Indien de behoefte van de scholen aanwezig zou blijven, wordt opnieuw beoordeeld of een mogelijke aanvraag voor een tweede tranche kan worden ingediend.

In december 2021 is een motie onderwijshuisvesting (SUVIS) door gemeente Kerkrade ingediend bij de VNG (zie bijlage). Deze motie draagt het VNG bestuur op om met hoge prioriteit met het kabinet en het parlement in gesprek te gaan over financiële maatregelen passend bij de gestelde subsidievoorwaarden en de brede klimaatdoelen die gesteld zijn, zodat gemeenten in overleg met het onderwijs op een verantwoorde manier uitvoering kunnen geven aan de te nemen stappen voor frissere en duurzamere schoolgebouwen. De gemeente Aalsmeer heeft deze motie omarmd.

Dit schooljaar heeft de Jozefschool onderzoek uitgevoerd naar de ventilatiekwaliteit in de school (locatie Gerberastraat). In samenwerking met de gemeente start de Jozefschool een pilot om de luchtkwaliteit te verbeteren met behulp van luchtreinigers in die lokalen waarin de luchtkwaliteit het minst optimaal is. Op 20 januari jl. zijn twee luchtreinigers geplaatst in de Jozefschool. Deze luchtreinigers dienen als extra middel tegen de verspreiding van het corona-virus via de lucht. Ze reinigen actief de lucht in deze ruimtes van stof, virussen,

bacteriën en schimmels. Na een proefperiode worden de ervaringen van de school geëvalueerd.

Zodra de uitkomsten van de pilot bekend zijn, wordt u hiervan op de hoogte gesteld.

Hoogachtend,
de wethouder van de gemeente Aalsmeer,

mr. L.B. Kabout

Bijlagen Motie Kerkrade onderwijshuisvesting ventilatie

Gemeente Kerkrade

Domein Bestuur

Bezoekadres
Markt 1

Ambtenaar
D. Broeders

Telefoonnummer
+14 045

Telefax
0455676395

Zaaknummer

Algemene Ledenvergadering VNG

Uw brief van	Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum
Nee		21u0039806	17 december 2021

Onderwerp
Motie Onderwijshuisvesting (ventilatie)

Bijlage(n)
0

De Algemene Ledenvergadering van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten bijeen op 13 januari 2022.

Constaterend dat:

- Zeker in deze tijden, het van groot belang is dat kinderen in een gezonde en dus goed geventileerde omgeving lessen kunnen volgen.
- Recent onderzoek van het RIVM heeft uitgewezen dat ventileren helpt om besmettingen met het coronavirus via de lucht te beperken.
- Gemeenten vanaf 1 oktober 2021 tot en met 31 januari 2022 nieuwe aanvragen kunnen indienen voor de Specifieke Uitkering Ventilatie in Scholen (SUViS) waarvoor € 100 miljoen beschikbaar is gesteld voor het verbeteren van de ventilatie in schoolgebouwen.
- Via de SUViS-regeling het rijk maximaal 30% financiert van de totale kosten voor het verbeteren van de ventilatie.
- Voor de overige 70% in principe de gebouweigenaar verantwoordelijk is.
- Het aanbrengen van een ventilatiesysteem bij benadering € 25.000 per klaslokaal kost. Voor een groot schoolgebouw zou dat leiden tot een investering van ruim € 600.000 voor een kleinere school is een investering van ruim € 300.000 vereist.
- Deze installaties ook extra exploitatiekosten vergen zoals onderhoud en energie.
- De PO-Raad en de VO-raad samen met de VNG minister Slob eerder hebben laten weten dat het voor zowel schoolbesturen als gemeenten

lastig is, zo niet onmogelijk, om de benodigde 70% uit eigen financiering op te brengen.
- De landelijke subsidieregeling kortom onvoldoende mogelijkheden biedt voor het grootschalig verbeteren van het binnenklimaat. Hetgeen op tal van plekken in het land inmiddels is vastgesteld en geconcludeerd.
- Naast investeringen in het binnenklimaat van scholen, waaronder ventilatie, het noodzakelijk is om stappen te zetten voor kwaliteitsverbetering en verduurzaming van schoolgebouwen.
- Gemeenten wel bereid willend zijn, maar dat het subcluster onderwijshuisvesting van het gemeentefonds op dit onderdeel achterblijft.

Draagt het VNG bestuur op met hoge prioriteit met het kabinet en parlement in gesprek te gaan over financiële maatregelen passend bij de gestelde subsidievoorwaarden en de brede klimaatdoelen die gesteld zijn, zodat gemeenten in overleg met het onderwijs op een verantwoorde manier uitvoering kunnen geven aan de te nemen stappen voor frissere en duurzamere schoolgebouwen.

En gaat over op de orde van de dag.

Namens gemeente Kerkrade,

Het College, **De secretaris,**

dr. T.P. Dassen Housen R.M.J.S. Stijns

Postbus 600 6460 AP **Email** gemeentehuis@kerkrade.nl
Telefoon 045 5676767 **IBAN** NL49 BNGH 0285 0044 84
Telefax 045 5676395 **BIC** BNGHNL2G

Gemeente Aalsmeer

MEMO RAAD

Registratienr. -
Aan leden raad
Afkomstig van Burgemeester en wethouders
Datum 11 januari 2022
Afschrift aan college, griffie, voorlichting

Betreft Aanpassing wijzigingsverordening Algemene Plaatselijke Verordening (APV)

Datum	10 januari 2022	Ter informatie?	☑
Agendapunt:	Jaarlijkse APV-wijziging		
Onderwerp:	Verbod zichtbare uitingen verboden organisaties	Ter bespreking?	☑
Afdeling:	Veiligheid en Handhaving		
Behandelend ambtenaar:	Antoinette Wilschut	Ter besluitvorming?	☑
Bijlages:	1. Aangepast raadsvoorstel 2. Vonnis Hoge Raad 24 december 2021		

Bij de commissievergadering Maatschappij en Bestuur van 13 januari ligt de jaarlijkse wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) bij u voor. Het college heeft besloten het raadsvoorstel over dit onderwerp te wijzigen. In deze memo wordt uitgelegd waarom.

Onderdeel van het voorstel tot wijziging van het college was een toevoeging van een verbod op zichtbare uitingen van (niet onherroepelijk) verboden organisaties. Dit verbod strekt ertoe dat bijvoorbeeld leden van een (nog niet onherroepelijk) verboden motorclub in de openbare ruimte geen full-colour-hesjes mogen dragen. Een verbod dat inmiddels door honderden gemeentes is opgenomen en onderdeel uitmaakt van de modelverordening van de VNG.

Op 24 december 2021 heeft de Hoge Raad echter geoordeeld dat dit verbod niet is toegestaan: het verbod is onverbindend verklaard. De Hoge Raad komt tot dit oordeel omdat zij vindt dat dit verbod een ontoelaatbare beperking van de Grondwet oplevert (vrijheid van meningsuiting). De VNG heeft inmiddels het standpunt ingenomen dat het verbod niet aangepast kan worden en verwijderd moet worden uit alle APV's.

Het college heeft om die reden het raadsvoorstel voor de APV-wijziging aangepast en het verbod op zichtbare uitingen van verboden organisaties verwijderd. De overige onderdelen van de voorgestelde wijziging van de APV liggen nog wel bij u voor tijdens de commissievergadering van 13 januari en de gemeenteraadsvergadering van 27 januari.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer,

de secretaris, de burgemeester,

drs. Sj. Vellenga mr. G.E. Oude Kotte

Toelichting

Wijziging APV

Algemeen
Het wijzigingsbesluit kent drie soorten wijzigingen:

1. Noodzakelijke inhoudelijke wijzigingen op het gebied van openbare orde en veiligheid met het doel om effectiever op te kunnen treden;
2. Tekstuele wijzigingen
3. Inkorten van de toelichting APV

Zie ook de onderstaande artikelsgewijze toelichting:

Artikel I, onderdeel A
Correctie gelet op de vervanging van de Drank- en Horecawet door de Alcoholwet.

Artikel I, onderdeel B
De gemeenteraad verleent vrijstelling van het verbod bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de Alcoholwet ten aanzien van het horecabedrijf vervatte verbod en het in artikel 14, eerste lid, vervatte verbod ten behoeve van proeverijen in slijtlokaliteiten buiten de dagen en tijden dat de slijtlokaliteiten regulier zijn opengesteld. Deze vrijstelling is gebaseerd op artikel 25e van de Alcoholwet. De proeverijen moeten voldoen aan de eisen die het Alcoholbesluit daaraan stelt

Artikel I, onderdeel C
In de praktijk is gebleken dat door de huidige formulering van het artikel bewijs de nodige problemen gaf. Er moet aangetoond worden dat het daadwerkelijk om lachgas gaat voordat opgetreden kan worden tegen het gebruik. Door het artikel uit te breiding zoals nu wordt voorgesteld kan sneller tot handhaving over worden gegaan bij constatering van gebruik in de aangewezen gebieden

Artikel I, onderdeel D
Dit artikel geeft de burgemeester de bevoegdheid om, na overleg met de officier van justitie, een gebied binnen de gemeente aan te wijzen waarin de officier van justitie het bevel kan geven over te gaan tot preventief fouilleren. Dit kan noodzakelijk zijn bij een gebied waarin de openbare orde ernstig wordt vestoord of ernstige vrees voor het ontstaan hiervan bestaat door de aanwezigheid van wapens.

Artikel I, onderdeel E
Door deze wijziging wordt de mogelijkheid een verhuurder van een woning, bij overlast of hinder vanuit of bij de verhuurde woning, aan te kunnen schrijven uitgebreid. Momenteel is het aanschrijven van een verhuurder alleen mogelijk als deze de woning/ het behorende erf verhuurd aan personen die niet met een adres ingeschreven staan in Aalsmeer. Deze uitbereiding is in lijn met de recente uitbereiding van artikel 151d van de Gemeentewet. Woonoverlast, ook bij kort verhuur, kan door deze wijziging effectiever bestreden worden.

Artikel I, onderdeel F

Een verordening als de APV kan onoverkomelijk ambtelijk of juridisch ingewikkeld zijn beschreven. Het doel van deze toelichting is om de regelgeving op een duidelijke en overzichtelijke wijze uit te leggen aan belanghebbenden. Van belang is dat het duidelijk is wat er bedoeld wordt met de bepalingen benoemd in de APV en dat de achterliggende redenering helder is beschreven. Geconcludeerd is dat de toelichting op deze verordening te uitgebreid en te juridisch van aard is gelet op het doel hiervan. Bijgevoegd treft u de voorgestelde aangepaste toelichting. Geacht wordt dat deze hierdoor duidelijker, overzichtelijk en begrijpelijker wordt voor de belanghebbende.

ECLI:NL:HR:2021:1946

Instantie	Hoge Raad
Datum uitspraak	24-12-2021
Datum publicatie	24-12-2021
Zaaknummer	21/00292
Formele relaties	Conclusie: ECLI:NL:PHR:2021:1028
Rechtsgebieden	Strafrecht
Bijzondere kenmerken	Cassatie Beschikking

Inhoudsindicatie

Beklag, beslag ex art. 94 Sv op jas (gilet) met logo van motorclub onder klager t.z.v. verdenking van overtreding van art. 2:50a APV Haarlem. 1. Moet raadkamer (inhoudelijk) beslissen op verweer dat zich situatie voordoet dat strafbepaling waarop verdenking is gegrond, onverbindend is? 2. Verbindendheid art. 2:50a.1 APV Haarlem.

Ad 1. HR herhaalt relevante overwegingen uit HR:2010:BL2823 m.b.t. summier karakter van onderzoek in raadkamer n.a.v. klaagschrift a.b.i. art. 552a Sv en m.b.t. bij de beoordeling van klaagschrift van beslagene dat is gericht tegen beslag ex art. 94 Sv te hanteren maatstaven. Namens klager is aangevoerd dat inbeslagneming heeft plaatsgevonden o.g.v. verdenking dat art. 2:50a.1 APV Haarlem is overtreden maar dat deze strafbaarstelling wegens o.m. strijd met Grondwet onverbindend is. Daarmee is (uitzonderlijke) vraag aan de orde of raadkamer moet beslissen op verweer dat zich de situatie voordoet dat de strafbepaling waarop de verdenking is gegrond, onverbindend is. Voor de beantwoording van deze vraag is van belang dat (i) als de strafbaarstelling onverbindend is, geen sprake meer kan zijn van de aan die inbeslagneming ten grondslag liggende verdenking en de verbeurdverklaring niet zal kunnen worden bevolen, zodat het belang van strafvordering het voortduren van het beslag niet vordert, en (ii) een oordeel over de (on)verbindendheid van een strafbepaling niet is verweven met waarderingen van feitelijke aard. Dat betekent dat raadkamer moet beslissen op verweer dat inhoudt dat de strafbepaling waarop de verdenking is gegrond, onverbindend is. Het summiere karakter van klaagschriftprocedure van art. 552a Sv staat aan deze specifieke plicht niet in de weg. Wel heeft oordeel in klaagschriftprocedure een voorlopig karakter, in die zin dat rechter die later in strafzaak oordeelt over hetgeen aan verdachte tlgd. wordt, niet is gebonden aan oordeel van raadkamer dat wordt gegeven n.a.v. een in beklagprocedure gevoerd verweer. Rb heeft niet (inhoudelijk) beslist op verweer dat art. 2:50a.1 APV Haarlem onverbindend is.

Ad 2. HR haalt relevante overwegingen aan uit HR:1992:ZC9136 en RVS:2010:BN1135 m.b.t. inhoud en beperkingssystematiek van art. 7.3 Grondwet. Art. 2:50a.1 APV Haarlem verbiedt op openbare plaatsen of in voor het publiek openstaande gebouwen en daarbij behorende erven zichtbaar kleding en goederen te dragen, bij zich te hebben of te vervoeren die uiterlijke kenmerken

vertonen (of daarmee sterke gelijkenis hebben) van organisatie die bij rechterlijke uitspraak of bestuurlijk besluit verboden is verklaard of is ontbonden vanwege werkzaamheid of doel in strijd met openbare orde. Uit de toelichting op deze APV-bepaling blijkt dat ermee is beoogd in de publieke ruimte uiterlijk vertoon dat bestaat in het zichtbaar hebben van goederen en dat verband houdt met verboden en ontbonden organisaties, strafbaar te stellen. Door op deze wijze het, in art. 7.3 Grondwet gewaarborgde, recht te beperken om in vrijheid de inhoud van te openbaren gedachten of gevoelens te bepalen en daaraan door het zichtbaar maken van kleding en goederen uiting te geven, brengt APV-bepaling een beperking aan die niet in gemeentelijke verordening mag worden aangebracht. Art. 2:50a.1 APV Haarlem is daarom onverbindend.

Volgt vernietiging en terugwijzing.

Vindplaatsen Rechtspraak.nl

Uitspraak

HOGE RAAD DER NEDERLANDEN

STRAFKAMER

Nummer 21/00292 B
Datum 24 december 2021

BESCHIKKING

op het beroep in cassatie tegen een beschikking van de rechtbank Noord-Holland van 19 januari 2021, nummer RK 20/009201, op een klaagschrift als bedoeld in artikel 552a van het Wetboek van Strafvordering, ingediend

door

[klager],
geboren te [geboorteplaats] op [geboortedatum] 1952,
hierna: de klager.

1 Procesverloop in cassatie

Het beroep is ingesteld door de klager. Namens deze heeft W.H. Jebbink, advocaat te Amsterdam, bij schriftuur cassatiemiddelen voorgesteld. De schriftuur is aan deze beschikking gehecht en maakt daarvan deel uit.

De advocaat-generaal T.N.B.M. Spronken heeft geconcludeerd tot vernietiging van de bestreden beschikking en tot zodanige op art. 440 lid 2 of art. 448 Sv gebaseerde beslissing als de Hoge Raad gepast zal voorkomen.

2 Beoordeling van de cassatiemiddelen

2.1 De cassatiemiddelen klagen over de verwerping door de rechtbank van het verweer dat artikel 2:50a lid 1 van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Haarlem (hierna: APV Haarlem) onverbindend is en dat daarom het belang van strafvordering niet het voortduren van het beslag vordert. De cassatiemiddelen lenen zich voor gezamenlijke bespreking.

2.2 Volgens het proces-verbaal van de behandeling in raadkamer heeft de raadsvrouw van de klager daar verzocht haar schriftelijk standpunt als ingelast te beschouwen. De rechtbank heeft het schriftelijk standpunt aan het proces-verbaal gehecht. Dit schriftelijk standpunt houdt onder meer in:

"Deelneming aan de voortzetting van verboden organisaties - waaronder uiterlijk vertoon kennelijk wordt begrepen - is reeds strafbaar gesteld in artikel 140, tweede lid, Wetboek van Strafrecht. Deze strafbaarstelling geldt expliciet pas op het moment dat de uitspraak van de rechter inhoudende de verbodenverklaring onherroepelijk is geworden. Zoals de gemeente Haarlem bij de inwerkingtreding van artikel 2:50a terecht heeft overwogen kan 'zolang de mogelijkheden van hoger beroep en cassatie nog open staan en niet zijn afgewikkeld [...] tegen dergelijk uiterlijk vertoon dus niet op grond van het Wetboek van Strafrecht handhavend worden opgetreden.' Ook niet indien het 'civielrechtelijk verbod al wel in werking kan zijn getreden middels uitvoerbaarverklaring bij voorraad van de gerechtelijke uitspraak' (...).

De verdediging wijst u in dat kader op de het onderzoeksrapport "Bestrijding van Outlaw Motorcycle Gangs". Een verbod tot het dragen van colours of een anderszins beperkende maatregel op uiterlijke kenmerken levert een inhoudelijke beperking op van de vrijheid van meningsuiting én een beperking van het recht op eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer. Een dergelijke beperking is uitsluitend toegestaan indien zij is neergelegd in een wet in formele zin die expliciet tot doel heeft om deze vrijheden te beperken.

De verdediging wijst erop dat de wetgever bij invoering en wijziging van 140 Sr expliciet heeft stilgestaan bij de eis van onherroepelijkheid van het civiele verbod. De wetgever heeft daarbij voorzien in andere mogelijkheden om de effectiviteit van de 2:20 BW-procedure te vergroten. Voor een gemeentelijke verbods- en strafbepaling die de reeds bestaande in formele zin opgenomen strafbepaling dupliceert, dan wel verruimt, bestaat derhalve geen ruimte. De bepaling uit de APV mist gelet op deze strijdigheid derhalve verbindende kracht, waarmee de inbeslagname onrechtmatig is."

2.3 De rechtbank heeft het klaagschrift, dat strekt tot teruggave aan de klager van de onder hem inbeslaggenomen jas (gilet) met het logo van de 'Hells Angels', ongegrond verklaard. De rechtbank heeft daartoe het volgende overwogen:

"Uit de stukken en het verhandelde in raadkamer is het volgende gebleken.

Op 22 september 2020 is onder klager voornoemd voorwerp inbeslaggenomen.

Tegen klager bestaat de verdenking dat hij zich heeft schuldig gemaakt aan overtreding van artikel

2:50a van de APV Haarlem. Dit artikel stelt het onder meer strafbaar om op openbare plaatsen zichtbaar goederen te dragen die de uiterlijke kenmerken zijn van een organisatie die bij rechterlijke uitspraak of bestuurlijk besluit verboden is verklaard of is ontbonden vanwege een werkzaamheid of doel in strijd met de openbare orde.

Klager is op 22 september 2020 staande gehouden terwijl hij een gilet met de colors van motorclub Hells Angels droeg. Het gilet is onder klager inbeslaggenomen op grond van verdenking van overtreding van artikel 2:50a APV Haarlem.

-standpunten-

De raadsvrouw van klager heeft zich op het standpunt gesteld dat er ten tijde van de staandehouding van klager op 22 september 2020 geen rechtsgrond bestond om tot inbeslagname van het gilet over te gaan. Zij heeft verwezen naar de tussenuitspraak van het Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden waarbij de werking van de uitvoerbaar bij voorraad verklaarde beschikking van de rechtbank Midden-Nederland van 29 mei 2019 is geschorst. Op 15 december 2020 heeft het Hof einduitspraak gedaan waarbij het verzoek van het Openbaar Ministerie om de beschikking uitvoerbaar bij voorraad te verklaren is afgewezen en de beschikking van de rechtbank, voor zover uitvoerbaar bij voorraad verklaard, is vernietigd. De verdediging stelt dat thans eveneens geen grond tot voortduring van het beslag aanwezig is.

Ten overvloede heeft de verdediging erop gewezen dat het gerechtshof heeft overwogen dat de strafrechtelijke gevolgen die de verbodenverklaring heeft, pas intreden zodra de verbodenverklaring onherroepelijk is. Ten slotte heeft de verdediging zich op het standpunt gesteld dat de bepaling uit de APV verbindende kracht mist, omdat een dergelijke beperking uitsluitend is toegestaan bij wet in formele zin.

De officier van justitie heeft verklaard zich te verzetten tegen teruggave van het inbeslaggenomen voorwerp aan klager en heeft daartoe, kort weergegeven, het volgende aangevoerd.

Motorclub Hells Angels is door de rechtbank Midden-Nederland op 29 mei 2019 verboden verklaard. Deze beslissing is uiteindelijk niet uitvoerbaar bij voorraad verklaard. Op 15 december 2020 heeft het Hof Arnhem-Leeuwarden het civiele verbod ten aanzien van Hells Angels MC Holland en Hells Angels MC bekrachtigd. Deze beslissing is niet uitvoerbaar bij voorraad verklaard en thans nog niet onherroepelijk.

De inbeslagname is gebaseerd op de APV Haarlem en die stelt de eis dat het verbod uitvoerbaar bij voorraad of onherroepelijk moet zijn niet. Er wordt opgetreden tegen het uiting geven aan een door de rechter verboden organisatie op grond van gevaar voor de openbare orde. Daar is geen uitvoerbaarheid bij voorraad of onherroepelijkheid voor nodig. De inbeslagname is dan ook rechtmatig geweest op grond van verdenking van een strafbaar feit, te weten overtreding van artikel 2:50a APV Haarlem. De bestuursrechter heeft eerder al geoordeeld dat de burgemeester op grond van gevaar voor de openbare orde mag optreden tegen (leden van) motorclubs. Het is niet hoogst onwaarschijnlijk dat de strafrechter, later oordelend, het Hells Angels gilet verbeurd zal verklaren. Het belang van strafvordering verzet zich tegen opheffing van het beslag. Het klaagschrift dient ongegrond te worden verklaard.

De rechtbank overweegt het volgende.

In de onderhavige procedure dient de rechtbank te beoordelen of het belang van strafvordering het voortduren van het beslag vordert, en zo neen, of klager redelijkerwijs als rechthebbende op het inbeslaggenomene kan worden aangemerkt.

Het belang van strafvordering verzet zich tegen teruggave indien het veiligstellen van de belangen waarvoor - in dit geval - artikel 94 Sv de inbeslagneming toelaat en het voortduren van het beslag nodig maakt.

In het onderhavige geval is sprake van een voorwerp dat volgens het openbaar ministerie vatbaar

is voor verbeurdverklaring. De rechtbank dient in dit geval te beoordelen of het niet hoogst onwaarschijnlijk is dat de strafrechter, later oordelend, de verbeurdverklaring van het voorwerp zal bevelen.

Teruggave van inbeslaggenomen voorwerpen vindt eveneens plaats als de inbeslagneming niet (meer) rechtmatig was (is). De rechtmatigheid van de inbeslagneming ziet op de gronden van - in dit geval - artikel 94 Sv en het vereiste verband met een strafbaar feit. Het beklag is gegrond indien de inbeslagneming, beoordeeld naar de omstandigheden van het moment van optreden, onrechtmatig wordt bevonden, of als de grond later is komen te vervallen. Vooropgesteld moet worden dat het onderzoek in raadkamer naar aanleiding van een klaagschrift als bedoeld in art. 552a Sv een summier karakter draagt. Dat betekent dat van de rechter niet kan worden gevergd ten gronde in de mogelijke uitkomst van een nog te voeren hoofdzaak te treden. Daarvoor is in de beklagprocedure geen plaats, omdat ten tijde van een dergelijke procedure veelal het dossier zoals dat uiteindelijk aan de zittingsrechter in de hoofdzaak zal worden voorgelegd, nog niet compleet is en omdat voorkomen moet worden dat de beklagrechter vooruitloopt op het in de hoofdzaak te geven oordeel. Het beperkte karakter van de beklagprocedure komt tot uitdrukking in enkele van de aan te leggen toetsingsmaatstaven.

Uit het dossier blijkt dat klager zich op de openbare weg heeft begeven, terwijl hij een gilet droeg waarop patches van de Hells Angels waren aangebracht, zogenaamde colors. Op grond van een bepaling in de APV Haarlem (artikel 2:50a) is het verboden op openbare plaatsen zichtbaar goederen te dragen die uiterlijke kenmerken zijn van een organisatie die bij rechterlijke uitspraak of bestuurlijk besluit verboden is verklaard. Motorclub Hells Angels is thans door de rechter verboden verklaard. Uit de tekst van de APV volgt niet dat deze beslissing uitvoerbaar bij voorraad of onherroepelijk moet zijn.

Op basis van voornoemd artikel in de APV mocht het gilet in beginsel in beslag genomen worden. Aldus is aan de formaliteiten voor de beslaglegging zelf voldaan en is in zoverre sprake van rechtmatig gelegd beslag.

Gelet op de marginale toets van de raadkamer strekt het in deze procedure te ver om antwoord te geven op de vraag of sprake is van een verbindend artikel in de APV en de onrechtmatigheid van het beslag die daar volgens de raadsvrouw uit voortvloeit. Deze beoordeling en het overige dat in het verlengde hiervan is aangevoerd, is bij uitstek voorbehouden aan de zittingsrechter.

Naar het oordeel van de rechtbank volgt uit de zich thans in het dossier bevindende stukken en het verhandelde in raadkamer een voldoende verdenking dat klager zich schuldig heeft gemaakt aan overtreding van artikel 2:50a van de APV Haarlem.

Gelet hierop is het bij de huidige stand van zaken niet hoogst onwaarschijnlijk dat de strafrechter, later oordelend, het inbeslaggenomen voorwerp zal verbeurd verklaren. De rechtbank is dan ook van oordeel dat het strafvorderlijk belang zich verzet tegen opheffing van het beslag.

Het beklag dient derhalve ongegrond te worden verklaard.”

2.4.1 Voor de beoordeling van de cassatiemiddelen zijn in het bijzonder de volgende bepalingen van belang.

- Artikel 7 lid 3 van de Grondwet:

“Voor het openbaren van gedachten of gevoelens door andere dan in de voorgaande leden genoemde middelen heeft niemand voorafgaand verlof nodig wegens de inhoud daarvan, behoudens ieders verantwoordelijkheid volgens de wet. (...)”

- Artikel 2:50a APV Haarlem:

“1. Het is verboden op openbare plaatsen of in voor het publiek openstaande gebouwen en daarbij behorende erven zichtbaar kleding en goederen te dragen, bij zich te hebben of te vervoeren die uiterlijke kenmerken vertonen – of daarmee sterke gelijkenis hebben – van een organisatie die bij rechterlijke uitspraak of bestuurlijk besluit verboden is verklaard of is

ontbonden vanwege een werkzaamheid of doel in strijd met de openbare orde.

2. Het verbod geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door het Wetboek van Strafrecht."

2.4.2 De toelichting op artikel 2:50a APV Haarlem houdt het volgende in:

"Aanleiding

Sinds 2016 is het Openbaar Ministerie verschillende juridische procedures gestart om Outlaw Motorcycle Gangs (hierna OMG's) verboden te laten verklaren door de rechter, omdat de werkzaamheid (activiteiten) van deze motorclubs in strijd is met de openbare orde (artikel 2:20 Burgerlijk Wetboek). Inmiddels zijn Bandidos, Satudarah, Hells Angels en No Surrender verboden verklaard. In de gerechtelijke uitspraken wordt geconcludeerd dat een groot aantal leden gedurende een reeks van jaren betrokken is bij tal van verboden en grotendeels ook ernstig verwijtbare criminele gedragingen. Het gaat om gedragingen die een wezenlijke aantasting vormen van de veiligheid van de samenleving en de vrijheid van burgers om naar eigen inzicht deel te nemen aan het maatschappelijk verkeer. De leden van deze organisaties maken gedurende een reeks van jaren inbreuk op deze voor de Nederlandse samenleving fundamentele waarden. Deze aan de verboden organisaties toe te rekenen veelvuldige en voortdurende inbreuken op de openbare orde ontwrichten de samenleving of kunnen deze ontwrichten. Overweging daarbij is dat door de frequentie van de (criminele) gedragingen van een groot aantal leden van deze organisaties, en als gevolg van de intimidatie die van het optreden door leden van een duidelijk herkenbare groep als deze uitgaat, sprake is van uitstraling van deze gedragingen naar een wijdere kring van niet-betrokken burgers. Met de verbodenverklaring komt een eind aan alles wat met het uiterlijk vertoon van de organisaties verband houdt, zoals de naam, logo's en spreuken.

Het is vanuit een oogpunt van openbare orde en veiligheid niet acceptabel dat in de publieke ruimte nog uiterlijk vertoon plaatsvindt dat verband houdt met dergelijke verboden en ontbonden organisaties, gelet op de intimidatie die daarvan uitgaat of uit kan gaan en op de overige redenen voor het verbod en de ontbinding. Deelneming aan de voortzetting van dergelijke organisaties, waaronder uiterlijk vertoon kan worden begrepen, is strafbaar gesteld in artikel 140 lid 2 Wetboek van Strafrecht. Deze strafbaarstelling geldt echter pas op het moment dat de uitspraak van de rechter onherroepelijk (definitief) is geworden. Zolang de mogelijkheden van hoger beroep en cassatie nog open staan en niet zijn afgewikkeld kan tegen dergelijk uiterlijk vertoon dus niet op grond van het Wetboek van Strafrecht handhavend worden opgetreden. Dit ondanks het feit dat een civielrechtelijk verbod al wel in werking kan zijn getreden middels uitvoerbaarverklaring bij voorraad van de gerechtelijke uitspraak.

Maatregel

Om toch op te kunnen treden tegen openlijk vertoon van verboden organisaties in de publieke ruimte, vanwege de impact die dat heeft op de openbare orde, wordt een strafbaarstelling opgenomen in de APV. Deze strafbaarstelling houdt in dat het is verboden om op openbare plaatsen, in voor het publiek openstaande gebouwen en op daarbij behorende erven en bij evenementen zichtbaar kleding en goederen te dragen, bij zich te hebben of te vervoeren die uiterlijke kenmerken vertonen van een organisatie die bij rechterlijke uitspraak of bestuurlijk besluit verboden is verklaard of is ontbonden vanwege een doel of werkzaamheid in strijd met de openbare orde. Het verbod is van toepassing op kleding en goederen zoals badges, motoren en dergelijke waar de naam, logo's, spreuken of andere aanduidingen op zichtbaar zijn. Ook kleding en goederen die sterk lijken op uitingen van een verboden of ontbonden organisatie zijn op basis van deze apv-bepaling verboden. Door strafbaarstelling in de APV kan daartegen handhavend worden opgetreden. Vanuit een oogpunt van openbare orde is het wenselijk om niet te wachten met het weren van zichtbare aanwezigheid van verboden/ontbonden organisaties uit de publieke ruimte tot een

onherroepelijk vonnis voorhanden is.

Het verbod wordt opgenomen in een nieuw artikel 2:50a in de APV waarbij het verbod wordt ingesteld voor openbare plaatsen en in voor publiek openstaande gebouwen en daarbij behorende erven. Strafbaarstelling van het verbod vindt plaats in artikel 6:1 APV. Voor het geval van samenloop met de strafbaarstelling in het Wetboek van Strafrecht (met name relevant na het onherroepelijk worden van een rechterlijke uitspraak) is voorzien in een samenloopbepaling in dit artikel."

2.5.1 Vooropgesteld moet worden dat het onderzoek in raadkamer naar aanleiding van een klaagschrift als bedoeld in artikel 552a van het Wetboek van Strafvordering (hierna: Sv) een summier karakter draagt. Dat betekent dat van de rechter niet kan worden gevergd ten gronde in de mogelijke uitkomst van een nog te voeren hoofdzaak of ontnemingsprocedure te treden. Daarvoor is in de beklagprocedure geen plaats omdat ten tijde van een dergelijke procedure veelal het dossier zoals dat uiteindelijk aan de zittingsrechter in de hoofd- of ontnemingszaak zal worden voorgelegd, nog niet compleet is en omdat voorkomen moet worden dat de beklagrechter vooruitloopt op het in de hoofd- of de ontnemingszaak te geven oordeel. (Vgl. HR 28 september 2010, ECLI:NL:HR:2010:BL2823, rechtsoverweging 2.2.)

2.5.2 De rechtbank heeft vastgesteld dat onder de klager op grond van artikel 94 Sv beslag is gelegd op het in het klaagschrift bedoelde voorwerp. Bij de beoordeling van een klaagschrift van de beslagene dat is gericht tegen een beslag dat is gelegd op grond van artikel 94 Sv, moet de rechter a. beoordelen of het belang van strafvordering het voortduren van het beslag vordert, en zo nee, b. de teruggave van het inbeslaggenomen voorwerp gelasten aan de beslagene, tenzij een ander redelijkerwijs als rechthebbende ten aanzien van dat voorwerp moet worden beschouwd. Het door artikel 94 Sv beschermde belang van strafvordering verzet zich onder meer tegen teruggave als niet hoogst onwaarschijnlijk is dat de later oordelende strafrechter de verbeurdverklaring zal bevelen. (Vgl. HR 28 september 2010, ECLI:NL:HR:2010:BL2823, rechtsoverwegingen 2.8 en 2.9.)

2.5.3 In deze zaak is namens de klager aangevoerd dat de inbeslagneming heeft plaatsgevonden op grond van de verdenking dat artikel 2:50a lid 1 APV Haarlem is overtreden, maar dat deze strafbaarstelling wegens onder meer strijd met de Grondwet onverbindend is. Daarmee is de – uitzonderlijke – vraag aan de orde of de raadkamer moet beslissen op het verweer dat zich de situatie voordoet dat de strafbepaling waarop de verdenking is gegrond, onverbindend is. Voor de beantwoording van deze vraag is van belang dat (i) als de strafbaarstelling onverbindend is, er geen sprake meer kan zijn van de aan die inbeslagneming ten grondslag liggende verdenking en de verbeurdverklaring niet zal kunnen worden bevolen, zodat het belang van strafvordering het voortduren van het beslag niet vordert, en (ii) een oordeel over de (on)verbindendheid van een strafbepaling niet is verweven met waarderingen van feitelijke aard. Dat betekent dat de raadkamer moet beslissen op een verweer dat inhoudt dat de strafbepaling waarop de verdenking is gegrond, onverbindend is. Het onder 2.5.1 aangeduide summiere karakter van de klaagschriftprocedure van artikel 552a Sv staat aan deze specifieke plicht niet in de weg. Wel heeft het oordeel in de klaagschriftprocedure een voorlopig karakter, in die zin dat de rechter die later in de strafzaak oordeelt over hetgeen aan de verdachte ten laste wordt gelegd, niet is gebonden aan het oordeel van de raadkamer dat wordt gegeven naar aanleiding van een in de beklagprocedure gevoerd verweer.

2.6 De rechtbank heeft niet (inhoudelijk) beslist op het verweer dat artikel 2:50a lid 1 APV Haarlem onverbindend is. Voor zover de cassatiemiddelen hierover klagen, zijn deze terecht voorgesteld.

2.7.1 De Hoge Raad merkt over de verbindendheid van deze bepaling het volgende op.

2.7.2 Artikel 7 lid 3 Grondwet waarborgt het recht in vrijheid de inhoud van te openbaren gedachten of gevoelens te bepalen. Op dit recht mogen alleen bij wet in formele zin beperkingen worden aangebracht. Artikel 7 lid 3 Grondwet staat op zichzelf niet eraan in de

weg dat in een gemeentelijke verordening een regeling wordt opgenomen die niet de inhoud van te openbaren gedachten of gevoelens betreft, maar die met het oog op de openbare orde invulling geeft aan bijvoorbeeld de plaats en de wijze van openbaarmaking en verspreiding van gedachten of gevoelens door andere dan in de leden 1 en 2 van artikel 7 Grondwet genoemde middelen. Een dergelijke regeling mag echter niet zo ver gaan dat daardoor aan een zelfstandig uitingsmiddel redelijkerwijze geen gebruik van enige betekenis meer wordt gelaten. (Vgl. HR 10 november 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC9136 en ABRvS 14 juli 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BN1135, rechtsoverweging 2.12.3).

2.7.3 Artikel 2:50a lid 1 APV Haarlem verbiedt op openbare plaatsen of in voor het publiek openstaande gebouwen en daarbij behorende erven zichtbaar kleding en goederen te dragen, bij zich te hebben of te vervoeren die uiterlijke kenmerken vertonen – of daarmee sterke gelijkenis hebben – van een organisatie die bij rechterlijke uitspraak of bestuurlijk besluit verboden is verklaard of is ontbonden vanwege een werkzaamheid of doel in strijd met de openbare orde. Uit de toelichting op deze APV-bepaling blijkt dat ermee is beoogd in de publieke ruimte uiterlijk vertoon dat bestaat in het zichtbaar hebben van goederen en dat verband houdt met verboden en ontbonden organisaties, strafbaar te stellen. Door op deze wijze het, in artikel 7 lid 3 Grondwet gewaarborgde, recht te beperken om in vrijheid de inhoud van te openbaren gedachten of gevoelens te bepalen en daaraan door het zichtbaar maken van kleding en goederen uiting te geven, brengt de APV-bepaling een beperking aan die niet in een gemeentelijke verordening mag worden aangebracht. Artikel 2:50a lid 1 APV Haarlem is daarom onverbindend.

2.8 Het vorenstaande brengt met zich dat de cassatiemiddelen voor het overige geen bespreking behoeven.

3 Beslissing

De Hoge Raad:

- vernietigt de beschikking van de rechtbank;

- wijst de zaak terug naar de rechtbank Noord-Holland, opdat de zaak opnieuw wordt behandeld en afgedaan.

Deze beschikking is gegeven door de vice-president J. de Hullu als voorzitter, en de raadsheren A.L.J. van Strien, M.J. Borgers, M. Kuijer en T. Kooijmans, in bijzijn van de waarnemend griffier S.P. Bakker, en uitgesproken ter openbare terechtzitting van 24 december 2021.

In de tabel wordt eerst aangegeven welk artikel(onderdeel) wijzigt met daarbij een verwijzing naar het bijbehorende wijzigingsbesluit.

In de linkerkolom ("WAS") staat de bestaande tekst, waarbij de woorden en leestekens die wijzigen zijn onderstreept. In de rechterkolom ("WORDT") staat de voorgestelde nieuwe tekst, waarbij de nieuwe woorden en leestekens zijn vetgedrukt.

Onder elke voorgestelde wijziging staat de bijbehorende wijziging van de toelichting.

Was/ wordt lijst ten behoeve van de wijzigingen APV Aalsmeer

Was	Wordt
Artikel 2.24 begripsomschrijving, eerste lid, onder d (artikel I, onderdeel A, van het wijzigingsbesluit)	
d. het in een inrichting in de zin van de Drank- en Horecawet gelegenheid geven tot dansen	d. het in een inrichting in de zin van de **Alcoholwet** gelegenheid geven tot dansen
Toelichting Geen aanpassing huidige toelichting bij dit artikel	
Was	Wordt
Artikel 2.34 (artikel I, onderdeel C, van het wijzigingsbesluit)	Artikel 2.34 **Proeverijen**
-	**Het is slijtlokaliteiten, zoals bedoeld in de Alcoholwet, toegestaan proeverijen te organiseren.**
	Toelichting: De gemeenteraad verleent vrijstelling van het in artikel 3, eerste lid, van de Alcoholwet ten aanzien van het horecabedrijf vervatte verbod en het in artikel 14, eerste lid, vervatte verbod ten behoeve van proeverijnen en slijtlokaliteiten buiten de dagen en tijden dat de slijtlokaliteiten regulier zijn opengesteld. Deze vrijstelling is gebaseerd op artikel 25e van de Alcoholwet. De proeverijen moeten voldoen aan de eisen die het Alcoholbesluit daaraan stelt.
Artikel 2.48 Verboden drankgebruik, tweede lid, onder a en b (artikel I, onderdeel A, van het wijzigingsbesluit)	
a. een terras dat behoort bij een horecabedrijf als bedoeld in artikel 1 van de Drank- en Horecawet b. een andere plaats dan een horecabedrijf als bedoeld onder a, waarvoor een ontheffing geldt krachtens artikel 35 van de Drank- en Horecawet.	a. een terras dat behoort bij een horecabedrijf als bedoeld in artikel 1 van de **Alcoholwet** b. een andere plaats dan een horecabedrijf bedoeld onder a, waarvoor een ontheffing geldt krachtens artikel 35 van de **Alcoholwet.**
Toelichting Geen aanpassing huidige toelichting bij dit artikel	
Was	Wordt
Artikel 2:48a Lachgasverbod, eerste lid (artikel I, onderdeel D, van het wijzigingsbesluit)	

1. het is verboden op een openbare plaats die deel uitmaakt van een door het College ter bescherming van de openbare orde of het woon- en leefklimaat aangewezen gebied distikstofmonoxide (lachgas) recreatief als roesmiddel te gebruiken, voorbereidingen daartoe te verrichten of ten behoeve van dat gebruik voorwerpen of stoffen bij zich te hebben.	1. het is verboden op een openbare plaats die deel uitmaakt van een door het College ter bescherming van de openbare orde of het woon- en leefklimaat aangewezen gebied distikstofmonoxide (lachgas)**, of daarop gelijkende waar**, recreatief als roesmiddel te gebruiken, voorbereidingen daartoe te verrichten of ten behoeve van dat gebruik voorwerpen of stoffen bij zich te hebben.
-	**Toelichting** Op basis van dit artikel is het verboden om, in door het college aan te wijzen gebieden, lachgas of daarop gelijkende waar te gebruiken, voorbereidingen daartoe te verrichten of ten behoeve van dat gebruik voorwerpen of stoffen bij zich te hebben. Dit artikel bestrijdt de overlast die veroorzaakt wordt door het gebruik van lachgas of daarop gelijkende waar.
Was	Wordt
Artikel 2.76 Veiligheidsrisicogebieden (artikel 1, onderdeel G van het wijzigingsbesluit)	
<u>Vervallen</u>	**De burgemeester kan, overeenkomstig artikel 151a van de Gemeentewet, bij verstoringen van de openbare orde door de aanwezigheid van wapens, dan wel bij ernstige vrees voor het ontstaan daarvan, een gebied, met inbegrip van de daarin gelegen voor het publiek openstaande gebouwen en de daarbij behorende erven, aanwijzen als veiligheidsrisicogebied.**
Vervallen	**Toelichting:** Deze bepaling strekt tot uitvoering van artikel 151b Gemeentewet, op grond waarvan de burgemeester bij verordening de bevoegdheid krijgt om bij verstoring van de openbare orde door de aanwezigheid van wapens, of bij ernstige vrees voor het ontstaan daarvan, een gebied aan te wijzen als veiligheidsrisico-gebied. De burgemeester brengt een gebiedsaanwijzing zo spoedig mogelijk ter kennis van de gemeenteraad en de officier van justitie. In een veiligheidsrisicogebied kan de politie op last van de officier van justitie wapen- en munitiecontroles uitvoeren op verpakkingen van goederen, op vervoermiddelen en aan de kleding van personen. De officier van justitie vermeldt in het bevel op grond van welke feiten en omstandigheden hij van zijn bevoegdheid gebruik wil maken. Het bevel is maximaal twaalf uur van kracht. Kenmerkend voor het fouilleren in een veiligheidsrisicogebied is dat er ten aanzien van de te controleren personen geen sprake hoeft te zijn van concrete verdenking van wapenbezit, of van het

	plegen van een strafbaar feit waarbij wapens zijn gebruikt. De burgemeester trekt de aanwijzing in als de verstoring van de openbare orde of de vrees voor de veiligheid van personen in het gebied niet meer aanwezig is.
Was	Wordt
Artikel 2.79 Woonoverlast als bedoeld in artikel 151d Gemeentewet, eerste lid (artikel I, onderdeel H, van het wijzigingsbesluit)	
1. Degene die een woning of een bij die woning behorend erf gebruikt, of tegen betaling in gebruik geeft aan een persoon die niet als ingezetene met een adres in de gemeente in de basisregistratie personen is ingeschreven, draagt er zorg voor dat door gedragingen in of vanuit die woning of dat erf of in de onmiddellijke nabijheid van die woning of dat erf geen ernstige en herhaaldelijke hinder voor omwonenden wordt veroorzaakt.	1. Degene die een woning of een bij die woning behorend erf gebruikt, of tegen betaling in gebruik geeft draagt er zorg voor dat door gedragingen in of vanuit die woning of dat erf of in de onmiddellijke nabijheid van die woning of dat erf geen ernstige en herhaaldelijke hinder voor omwonenden wordt veroorzaakt.
Toelichting Geen aanpassing huidige toelichting	
Was	Wordt
Artikel 3.5 Gedragseisen exploitant en beheerder, tweede lid, onder c (artikel I, onderdeel A, van het wijzigingsbesluit)	
c. binnen de laatste vijf jaar bij ten minste twee rechterlijke uitspraken onherroepelijk veroordeeld tot een onvoorwaardelijke geldboete van 500 euro of meer of tot een andere hoofdstraf als bedoeld in artikel 9, eerste lid, onder a van het Wetboek van Strafrecht, wegens dan wel mede wegens overtreding van: ▪ bepalingen gesteld bij of krachtens de Drank- en Horecawet, de Opiumwet, de Vreemdelingenwet en de Wet arbeid vreemdelingen;	c. binnen de laatste vijf jaar bij ten minste twee rechterlijke uitspraken onherroepelijk veroordeeld tot een onvoorwaardelijke geldboete van 500 euro of meer of tot een andere hoofdstraf als bedoeld in artikel 9, eerste lid, onder a van het Wetboek van Strafrecht, wegens dan wel mede wegens overtreding van: ▪ bepalingen gesteld bij of krachtens de **Alcoholwet**, de Opiumwet, de Vreemdelingenwet en de Wet arbeid vreemdelingen;
Toelichting Geen aanpassing huidige toelichting	

amendement: **Algemene Plaatselijke Verordening**

De raad van de gemeente Aalsmeer in vergadering bijeen d.d. 27 januari 2022
voor de behandeling van de wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening
Gelet op artikel 34 van het reglement van orde van de gemeente Aalsmeer.

Overwegende dat:

- preventief fouilleren een inbreuk maakt op grondrechten
- er al voldoende mogelijkheden zijn om te handhaven
- Het onvoldoende aannemelijk gemaakt is dat er te weinig mogelijkheden tot handhaving zijn met de huidige APV

Besluit
Artikel D van de Wijzigingsverordening te schrappen.

GROEN LINKS AALSMEER

D66 aalsmeer

Fractie GroenLinks
Ronald Fransen

Fractie D66
Willem Kikkert

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr Z21-055454
Datum B&W-besluit 9 november 2021
Voor de vergadering van raad d.d. 27 januari 2022

Portefeuillehouder Burgemeester
Afdeling Veiligheid en Handhaving
Behandelend ambtenaar M. Bart de Jonge/ A. Wilschut (voor technische vragen)/ m.bartdejonge@amstelveen.nl/ a.wilschut@amstelveen.nl

Behandelen in de raadscommissie Commissie Maatschappij en Bestuur
op 13 januari 2022

Onderwerp

Wijziging Algemene plaatselijke verordening van de gemeente Aalsmeer (APV)

Gevraagd besluit

1. De voorgestelde wijzigingen van de Algemene plaatselijke verordening van de gemeente Aalsmeer conform bijgevoegd wijzigingsbesluit (Z21-055454) vast te stellen:
   a: toevoegen bevoegdheid veiligheidsrisicogebied
   b: toevoegen proeverijen in slijterijen
   c: aanpassing Drank- en Horecawet naar Alcoholwet
   d: verhogen van de handhaafbaarheid van het lachgasverbod
   e: verhogen toepasbaarheid woonoverlast
2. De voorgestelde aanpassing van de artikelsgewijze APV toelichting vast te stellen.

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

Elk jaar wordt beoordeeld of de APV noodzakelijke wijzigingen behoeft om deze regelgeving up-to-date te houden. Dit jaar worden twee voorstellen gedaan voor inhoudelijke wijzigingen en vier voor tekstuele wijzigingen. Kort gezegd komt het erop neer dat de inhoudelijke wijzigingen gevolgen (kunnen) hebben voor de regels die gelden binnen de gemeente. De tekstuele wijzigingen hebben tot doel de bestaande regelgeving kloppende te houden, bijv. aanpassing op veranderende landelijke wetgeving.

Op 14 september heeft het college ingestemd met voorgestelde inhoudelijke wijzigingen én met het ter inzage leggen hiervan. Deze zijn voor een termijn van vier weken (digitaal en fysiek) ter inzage gelegd met het doel dat belanghebbende hun zienswijze hierop konden delen. Er zijn geen reacties op deze ter inzage legging gekomen

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

Om de APV up-to-date te houden wordt voorgesteld om in te stemmen met het bijgevoegde wijzigingsbesluit en met de voorgestelde aanpassing van de APV toelichting

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

Bestuur, bevolking en veiligheid

Aanleiding

Jaarlijks wordt ten behoeve van het up-to-date houden van de APV een voorstel gedaan tot noodzakelijke wijzingen. Dit jaar is het voorstel de APV op twee punten inhoudelijk te wijzigen. Op inhoudelijke wijzigingen zijn belanghebbende in de gelegenheid gesteld om hun zienswijze kenbaar te maken (dit is conform de inspraakverordening). Hiervan is geen gebruik gemaakt binnen de

hiervoor vastgestelde termijn. Naast de inhoudelijke worden ook een aantal tekstuele wijzigingen voorgesteld.

Ad 1. Voorgestelde wijzigingen

Inhoudelijke wijzigingen:

a. Opnieuw opnemen veiligheidsrisicogebied:

Op grond van de Gemeentewet kan de raad de burgemeester de bevoegdheid geven een veiligheidsrisicogebied aan te wijzen. In een veiligheidsrisicogebied kan de politie, na een last van het OM, preventief fouilleren als aannemelijk is dat personen wapens bij zich dragen. In een de-reguleringsronde een aantal jaar geleden is de mogelijkheid tot het aanwijzen van een veiligheidsrisicogebied uit de APV verwijderd. Afgelopen jaar was er desondanks in verschillende gemeentes behoefte aan (oa avondklokrellen). Voorstel is om die reden om deze mogelijkheid weer terug te laten keren in de APV.

b. Proeverijen in slijterijen:

In 2021 heeft de Alcoholwet de Drank- en horecawet vervangen. De Alcoholwet biedt nieuwe bevoegdheden, waaronder het toestaan van proeverijen in slijterijen. Voorgesteld wordt om de bevoegdheid voor het toestaan van proeverijen in slijterijen op te nemen in de APV.

Tekstuele wijzigingen

c. Aanpassing Drank- en Horecawet naar Alcoholwet:

Sinds juli 2021 vervangt de "Alcoholwet" de "Drank -en Horecawet". Hierop dient de APV aangepast te worden om de betreffende artikelen juist te houden

d. Verhogen van de handhaafbaarheid van het lachgasverbod:

Op dit moment moet aangetoond worden dat het daadwerkelijk om lachgas gaat voordat opgetreden kan worden tegen het gebruik. Door het artikel uit te breiding zoals wordt voorgesteld kan sneller tot handhaving over worden gegaan bij constatering van gebruik.

e. Verhogen effectief optreden tegen woonoverlast:

Door deze wijziging wordt de mogelijkheid een verhuurder van een woning, bij overlast of hinder vanuit of bij de verhuurde woning, aan te kunnen schrijven uitgebreid.

Ad 2: Aangepaste artikelsgewijze APV toelichting

Een verordening als de APV kan onoverkomelijk ambtelijk of juridisch ingewikkeld zijn beschreven. Het doel van deze toelichting is om de regelgeving op een duidelijke en overzichtelijke wijze uit te leggen aan belanghebbenden. Van belang is dat het duidelijk is wat er bedoeld wordt met de bepalingen benoemd in de APV en dat de achterliggende redenering helder is beschreven. Geconcludeerd is dat de toelichting op deze verordening te uitgebreid en te juridisch van aard is gelet op het doel hiervan. Bijgevoegd treft u de voorgestelde aangepaste artikelsgewijze APV toelichting, de voorgestelde wijzigingen zijn hier al in doorgevoerd. Geacht wordt dat deze hierdoor duidelijker, overzichtelijk en begrijpelijker wordt voor de belanghebbende.

Argumenten

Het onvoldoende up-to-date houden van de APV kan leiden tot het ontbreken van een juiste juridische basis om te kunnen treden bij (voorzienbare) verstoringen van de openbare orde/ de leefbaarheid binnen de gemeente.

Kanttekeningen

N.v.t.

Financiën

N.v.t.

Communicatie

Als u instemt met de voorgestelde wijzigingen en de voorgestelde aanpassing zullen de wijzigingen, als gebruikelijk, gepubliceerd worden op www.overheid.nl

Procedure

De wijzigingen zullen, na besluitvorming, gepubliceerd worden

Bijlagen

- Was/ wordt lijst voorgestelde wijzigingen
- Wijzigingsbesluit
- Toelichting wijzigingsbesluit
- Aangepaste artikelsgewijze APV toelichting

de secretaris,

drs. Sj. Vellenga

de burgemeester,

mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling raadscommissie

Het voorstel aan de raad is	**Aanvaarde amendementen / moties**
Ongewijzigd aanvaard	
Gewijzigd aanvaard	
Verworpen	

RAADSBESLUIT

Besluit

1. De voorgestelde wijzigingen van de Algemene plaatselijke verordening van de gemeente Aalsmeer conform bijgevoegd wijzigingsbesluit (Z21-055454) vast te stellen:
   a: toevoegen bevoegdheid veiligheidsrisicogebied
   b: toevoegen proeverijen in slijterijen
   c: aanpassing Drank- en Horecawet naar Alcoholwet
   d: verhogen van de handhaafbaarheid van het lachgasverbod
   e: verhogen toepasbaarheid woonoverlast
2. De voorgestelde aanpassing van de artikelsgewijze APV toelichting vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 27 januari 2022.

De griffier,

O. van Kolck

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

Besluit van de raad van de gemeente Aalsmeer tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Aalsmeer

Zaaknummer: Z21-055454

De raad van de gemeente Aalsmeer;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 9 november 2021 en 11 januari 2022;

gelet op voorgestelde inhoudelijke- en tekstuele APV wijzigingen op het gebied van openbare orde en veiligheid, de alcoholwet, lachgas, het toestaan van proeverijen en aanpak woonoverlast.

gezien het raadsvoorstel van 27 januari 2022;

besluiten:

Artikel I
De Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Aalsmeer wordt als volgt gewijzigd:

A.

In de artikelen 2:24, eerste lid, 2:48, tweede lid en 3.5, tweede lid wordt de verwijzing naar 'de Drank- en Horecawet' vervangen door 'de Alcoholwet'.

B.

Het eerder vervallen artikel 2.34 wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 2.34 Proeverijen

Het is slijtlokaliteiten, zoals bedoeld in de Alcoholwet, toegestaan proeverijen te organiseren.

C.

In artikel 2:48a, eerste lid, wordt na 'ter bescherming van de openbare orde of het woon- en leefklimaat aangewezen gebied distikstofmonoxide (lachgas)' ingevoegd 'of daarop gelijkende waar'.

D.

Het vervallen artikel 2.76 wordt wederom toegevoegd en luidt als volgt:

De burgemeester kan, overeenkomstig artikel 151a van de Gemeentewet, bij verstoringen van de openbare orde door de aanwezigheid van wapens, dan wel bij ernstige vrees voor het ontstaan daarvan, een gebied, met inbegrip van de daarin gelegen voor het publiek openstaande gebouwen en de daarbij behorende erven, aanwijzen als veiligheidsrisicogebied.

E.

Artikel 2.79 wordt als volgt gewijzigd:

1. Degene die een woning of een bij die woning behorend erf gebruikt, of tegen betaling in gebruik geeft draagt er zorg voor dat door gedragingen in of vanuit die woning of dat erf of in de onmiddellijke nabijheid van die woning of dat erf geen ernstige en herhaaldelijke hinder voor omwonenden wordt veroorzaakt

F.

De artikelsgewijze toelichting van de APV wordt gewijzigd conform de aan dit wijzigingsbesluit bijgevoegd document "Artikelsgewijze APV toelichting".

Artikel II
Dit besluit treedt in werking op de dag na bekendmaking.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 27 januari 2022.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 27 januari 2022.

De griffier,

O. van Kolck

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr

Portefeuillehouder wethouder mr. R.K. van Rijn, MBA

Datum B&W-besluit 14 december 2021

Afdeling Stedelijke Ontwikkeling

Behandelend ambtenaar (voor technische vragen)
C. Jager
(020) 540 43 85
c.jager@amstelveen.nl

Voor de vergadering van raad d.d.
27 januari 2022

Behandelen in de raadscommissie Ruimte en Economie
op 11 januari 2022

Onderwerp

Onderschrijven MRA Verstedelijkingsconcept Versie 3

Gevraagd besluit

In te stemmen met de Raadsbrief "Onderschrijven MRA Verstedelijkingsconcept Versie 3".

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

Onze reactie geven op het MRA Verstedelijkingsconcept Versie 3, conform het verzoek vanuit de MRA. Specifiek wordt gevraagd het document te onderschrijven, wat wij grotendeels kunnen.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

Een brief vanuit de Raad te versturen aan het Bestuurlijk Kernteam MRA Verstedelijkingsstrategie waarin wij aangeven dat wij het MRA Verstedelijkingsconcept versie 3 grotendeels kunnen onderschrijven.

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

Programma 5, Ruimtelijke Ontwikkeling.

Aanleiding

Raden en staten in de MRA wordt gevraagd het MRA Verstedelijkingsconcept Versie 3 (de eindversie) uiterlijk 11 februari 2022 te onderschrijven. Dit is het eerste van de drie onderdelen die samen de MRA Verstedelijkingsstrategie vormen. De overige twee onderdelen zijn de Fasering en de Investeringsstrategie.

In de derde versie zijn de eerder door raden en Staten gedane wensen en opvattingen op Versie 2 verwerkt en er is ook een veelheid aan nieuwe informatie toegevoegd. Dit laatste bijvoorbeeld op het sociaal-maatschappelijke thema. De belangrijkste basiskeuzes en uitgangspunten (zie hieronder) zijn gelijk gebleven, er zijn echter op een aantal onderwerpen wat teksten veranderd.

Op 3 november 2021 heeft de Rijk-regio Stuurgroep versie 3 (eindversie) van het Verstedelijkingsconcept MRA en daarmee de volgende ambities voor de ontwikkeling van de MRA vastgesteld:

- De hele metropoolregio laten profiteren van de groei.
- Voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woon- en werkmilieus.
- Diversiteit en verbondenheid in de economie versterken.
- Meer balans brengen in wonen en werken.
- Zorgen voor een gezonde leefomgeving.
- Bereikbaarheid en bereisbaarheid in de MRA bevorderen.

- De uitstoot van broeikasgassen terugdringen.
- Doorontwikkelen van het metropolitane landschap.
- De regio klimaatadaptief inrichten.
- De biodiversiteit vergroten.

Argumenten

Het Verstedelijkingsconcept versie 3 kunnen wij *grotendeels* onderschrijven. Grotendeels omdat wij op de uitwerking van twee onderwerpen, het sociaal-maatschappelijke en Schiphol, bezwaren hebben. Het sociaal-maatschappelijke thema krijgt én een te grote rol in het Verstedelijkingsconcept én teksten hierover (en onderzoeken waar deze teksten uit voortkomen) zijn niet breed afgestemd en er zijn ook al enkele richtinggevende uitspraken opgenomen rond woon-werkbalans en woningbouw. Bij Schiphol zien wij teksten waar wij het niet over eens zijn, specifiek rond transitie van Europese bestemmingen van lucht naar spoor. Wij kunnen ons wel vinden in deze transitie, maar niet in de opmerking dat de vrijgekomen vliegruimte gelijk ingevuld kan worden door lange-afstandvluchten.

Naast inhoudelijke argumenten hebben wij ook procesmatig onze zorgen en bedenkingen. Van zorgvuldigheid, transparantie en een goede (ambtelijk en bestuurlijke) afstemming is nog altijd geen sprake. Het verzoek is (wederom) om in de komende fase wél te zorgen voor een goed proces.

Kanttekeningen

Vanuit de MRA wordt gevraagd om versie 3 van het Verstedelijkingsconcept te onderschrijven, dit is geen officiële reactie. Hoewel wij het eens zijn met de basiskeuzes, geven wij toch aan het concept niet geheel te kunnen onderschrijven. De MRA zal niets concreets met onze opmerkingen gaan doen waar het gaat om verwerking in het concept, maar in de verdere uitwerking kunnen wij onze punten wel inbrengen.

Financiën

Geen

Communicatie

Geen

Procedure

Na akkoord Raad de brief per mail versturen aan de voorzitter van het bestuurlijk kernteam Verstedelijkingsstrategie.

Bijlagen

1. Raadsbrief "Onderschrijven MRA Verstedelijkingsconcept Versie 3"
2. Informatiebrief MRA raden en Staten Verstedelijkingsstrategie
3. Nota van beantwoording Verstedelijkingsconcept MRA Rijk regio
4. MRA Verstedelijkingsconcept Versie 3

De secretaris,

drs. Sj. Vellenga

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling raadscommissie

Het voorstel aan de raad is	Aanvaarde amendementen / moties
Ongewijzigd aanvaard Gewijzigd aanvaard Verworpen	

RAADSBESLUIT

Besluit

in te stemmen met de Raadsbrief "Onderschrijven MRA Verstedelijkingsconcept Versie 3".

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 27 januari 2022.

De griffier, De voorzitter,

O. van Kolck mr. G.E. Oude Kotte

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

Metropoolregio Amsterdam
T.a.v. Marieke van Doorninck
Voorzitter bestuurlijk kernteam
Verstedelijkingsstrategie
Via: femke.kaptein@haarlemmermeer.nl

Datum 27 januari 2022
Uw brief van 8 november 2021
Ons kenmerk -

Betreft Onderschrijven MRA Verstedelijkingsconcept versie 3

Geachte mevrouw Van Doorninck,

Middels deze brief reageert de Gemeenteraad van Aalsmeer op uw verzoek om de eindversie van het MRA Verstedelijkingsconcept 2040 (versie 3) te onderschrijven. Onze reactie is dat wij de eindversie *grotendeels* kunnen onderschrijven. Dit neemt niet weg dat wij de eindversie niet volledig kunnen onderschrijven, dat lichten wij in deze brief toe.

Daarnaast is, zoals u in uw brief reeds schrijft, dit het eerste van de drie onderdelen die samen de MRA Verstedelijkingsstrategie vormen. De overige twee onderdelen zijn de Fasering en de Investeringsstrategie en wij gaan er van uit dat wij die later nog krijgen ter beoordeling en/of bekrachtiging.

Proces: zorgvuldigheid en transparantie voor snelheid

Dit proces zijn wij in gezamenlijkheid (Rijk-regio en binnen MRA) gestart waarbij op diverse momenten verschillende snelheden zijn ontstaan. Aalsmeer vindt het van belang dat elke gemeente (hoe groot, hoe klein ook) gelijkwaardig in dit proces betrokken is. De belangen van de MRA als geheel zijn de belangen van elke gemeente voor zich en in wederkerigheid. Voor het verkrijgen van draagvlak is het van belang dat de inbreng en belangen van een gemeente als Aalsmeer op een gelijkwaardige en transparante wijze gewogen worden.

Er is, als voorbeeld, gedurende lange tijd aan een gezamenlijke (regionale en MRA-) inbreng gewerkt om juist in de wederzijdse belangen een collegiaal compromis te vinden rondom het dossier luchthaven Schiphol en de leefbaarheid in de omgeving. Dit was ook bereikt in versie 2. We zien in de versie 3 echter specifieke Schiphol-teksten toegevoegd die wij niet eerder gezien hebben en waar wij niet achter kunnen staan. Dit doet geen recht aan een zorgvuldig en transparant proces.

Wensen en Bedenkingen versie 2

Vóór het zomerreces heeft u ons verzocht om onze wensen en bedenkingen in te dienen op versie 2 van het MRA Verstedelijkingsconcept. De Nota van Beantwoording bekijkende, en dan specifiek uw reactie op de wensen en bedenkingen vanuit Aalsmeer en vanuit regio Amstelland-Meerlanden, zien wij dat veel van onze inhoudelijke punten zijn bevestigd en in enkele gevallen ook geleid hebben tot concrete aanpassingen. Zo is er een Zuidflank-tekst met de belangrijkste opgaven toegevoegd, heeft de Westeinderscheg een meer prominente plek gekregen en staat aangegeven dat er een integraal traject gestart gaat worden rond de Leefkwaliteit Schiphol. Helaas is aan dat laatste nog geen officiële status, bijvoorbeeld het door ons gewenste MIRT-onderzoek, gegeven.

Versie 3 op veel vlakken nieuw

De basiskeuzes en uitgangspunten van het Verstedelijkingsconcept zijn gelijk gebleven en die onderschrijven wij ook. Wat wij echter constateren is dat er, naast de verwerking van de ingebrachte wensen en opvattingen, ook nieuwe informatie in de derde versie is toegevoegd. Hierdoor zijn er verschillen ontstaan tussen versie 2 en versie 3. Op twee grote wijzigingen willen wij specifiek ingaan:

1. De sociaal-maatschappelijke opgave waar wij met zijn allen voor staan om te komen tot een evenwichtige metropool is groot. Wij zijn echter van mening dat een verstedelijkingsconcept niet de primaire plek is waar de gesprekken over dit thema in aanvang moeten worden gevoerd. De rol die dit thema in het Verstedelijkingsconcept krijgt toebedeeld vinden wij op dit moment dan ook te omvangrijk. Dit standpunt wordt mede ingegeven door de constatering dat de onderzoeken en teksten over dit thema niet eerder breed zijn afgestemd, ruimte bieden voor grote verschillen in interpretatie en in sommige gevallen te snel zijn omgezet in richtinggevende uitspraken. Belangrijk dus om bij de nadere uitwerking en afspraken de deelregio's nauw te betrekken.

2. Wij vinden het opvallend dat de breed gedragen teksten over de ontwikkeling van Schiphol in de derde versie zijn aangevuld met nieuwe teksten over "economische waarde Schiphol" en de vrijgekomen ruimte vanwege de transitie van lucht naar spoor gelijk weer invullen. De specifieke nieuwe teksten die expliciet wijzen op behoud van het aantal vluchten op Schiphol kunnen niet rekenen op onze steun. Dit strookt namelijk niet met ons standpunt dat een afname van het aantal vluchten nodig is om het leefklimaat in Aalsmeer en de omgeving te verbeteren.

Verstedelijkingsconcept versie 3 niet voldoende in balans

Het bovenstaande leidt ertoe dat wij de basiskeuzes en uitgangspunten kunnen onderschrijven, maar dat wij niet akkoord kunnen gaan met de te omvangrijke rol die de sociaal-maatschappelijke opgave in het concept heeft gekregen en dat wij een evenwichtiger beeld van Schiphol verwachten. Dit zorgt ons inziens voor een disbalans en hierdoor kunnen wij dus niet positief op uw verzoek reageren om het Verstedelijkingsconcept in zijn geheel te onderschrijven. Dat is jammer, want de balans was er wel in Versie 2.

Betrokkenheid Raad Aalsmeer bij vervolg

Naast het feit dat wij verzoeken om onze opmerkingen mee te nemen in het vervolg en de verdere uitwerking, wenst de gemeenteraad van Aalsmeer ook actief betrokken te worden bij het vervolgtraject. Dit geven wij, gezien de ervaringen van het afgelopen anderhalf jaar, expliciet aan tot slot. Het MRA Verstedelijkingsconcept is, zoals u aangaf, slechts één van de drie onderdelen van de MRA Verstedelijkingsstrategie en de andere twee onderdelen (leidend tot een Rijk-regio afspraken en een Verstedelijkingsakkoord in bestuurlijke overleggen met het Rijk in 2022) vragen ook om het actief betrekken van Raden en Staten in de MRA. Wij zijn benieuwd naar uw voorstel in dezen.

Namens de gemeenteraad van Aalsmeer,

de griffier, de voorzitter,

O. van Kolck mr. G.E. Oude Kotte

metropool
regioamsterdam

Retouradres: Strawinskylaan 1779, 1077 XX Amsterdam

Aan:
Colleges van burgemeester en wethouders en
gemeenteraden
Colleges van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten
Dagelijks bestuur Vervoerrregio en Regioraad

Datum 8 november 2021
Behandeld door P.A. Menting

Onderwerp Verstedelijkingsstrategie 2030/2050 Metropoolregio Amsterdam:
Verzoek tot onderschrijven Verstedelijkingsconcept MRA

Geachte deelnemers van de Metropoolregio Amsterdam,

Wij informeerden u eerder dit jaar via brieven op 5 maart, 31 maart en 12 mei jongstleden over het Rijk-regio-project Verstedelijkingsstrategie, waarmee gezamenlijk de koers wordt uitzet voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op de middellange (2030) en lange termijn (2050). De Verstedelijkingsstrategie omvat diverse onderdelen:

1. het Verstedelijkingsconcept (de inhoudelijke basis);
2. de fasering;
3. de investeringsstrategie.

In deze brief informeren wij u over de stand van zaken van het eerste onderdeel en verzoeken wij u of u het Verstedelijkingsconcept kunt onderschrijven. Deze wordt aangeduid als versie 3 (eindversie).

Verstedelijkingsconcept als gemeenschappelijke basis
Met genoegen sturen wij u versie 3 (eindversie) van het Verstedelijkingsconcept (voorzien van een samenvatting)**.** Dit is de afgelopen twee jaar tot stand gekomen met inbreng van alle MRA-deelnemers en diverse departementen. Het vormt een gemeenschappelijke basis voor het maken van afspraken tussen Rijk en regio als input voor op lokaal en regionaal niveau op te stellen beleid voor de toekomst van de MRA. Het Verstedelijkingsconcept is integraler van aard dan de koers die we regionaal voorheen zijn ingeslagen met het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040.

Belangrijke wijziging is de nadrukkelijke inzet op de evenwichtige ontwikkeling van onze regio als *meerkernige metropool*. En de aandacht die er naast wonen, werken en mobiliteit is voor de grote maatschappelijke opgaven en transities waar we voor staan zoals klimaatadaptatie, energietransitie, landschap en gezondheid. Anders is ook dat de koers in dit proces van begin af aan samen met het Rijk ontwikkeld is. Draagvlak voor het Verstedelijkingsconcept onder de gekozen volksvertegenwoordigers is essentieel, zodat we als MRA met een sterke positie eensgezind en gezamenlijk met het Rijk kunnen werken aan de realisatie van de grote opgaven die voor ons liggen.

Eerdere wensen en opvattingen raden/Staten

De voor het zomerreces door raden en Staten ingediende wensen en opvattingen op voorgaande versie van het Verstedelijkingsconcept (versie 2) vormden belangrijke inbreng bij de totstandkoming van versie 3 (eindversie) van het Verstedelijkingsconcept, dat nu voorligt. De nota van beantwoording op uw wensen en opvattingen op de voorgaande versie treft u hierbij aan.

Resultaten Rijk-regio samenwerking Verstedelijkingsconcept

Op 3 november jl. heeft de Rijk-regio Stuurgroep versie 3 (eindversie) van het Verstedelijkingsconcept MRA en daarmee de volgende ambities voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam vastgesteld:

- De hele metropoolregio laten profiteren van de groei.
- Voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woon- en werkmilieus.
- Diversiteit en verbondenheid in de economie versterken.
- Meer balans brengen in wonen en werken.
- Zorgen voor een gezonde leefomgeving.
- Bereikbaarheid en bereisbaarheid in de MRA bevorderen.
- De uitstoot van broeikasgassen terugdringen.
- Doorontwikkelen van het metropolitane landschap.
- De regio klimaatadaptief inrichten.
- De biodiversiteit vergroten.

Essentieel is de nadrukkelijke inzet op de verdere ontwikkeling van onze regio als een toekomstbestendige, evenwichtige *meerkernige metropool.* Met deze koers wordt ruimte gegeven aan 325.000 extra woningen tot 2050, waarvan minimaal 175.000 tot 2030 en ongeveer evenveel aan banen. En met de integrale aandacht die er is voor de grote maatschappelijke opgaven en transities waar we voor staan, bouwen we niet alleen woningen, maar duurzame steden en samenlevingen in een aantrekkelijk en vitaal landschap. Daarmee versterken de afzonderlijke gebieden van de MRA elkaar en de regio als geheel.

We hebben binnen onze regio en met het Rijk overeenstemming bereikt over hoe de veelheid aan onderwerpen in samenhang 'landen' in het Verstedelijkingsconcept. Kortheidshalve verwijzen wij u naar de samenvatting. De Stuurgroep kan zich vinden in de eindversie van het Verstedelijkingsconcept.

Verzoek tot onderschrijven eindversie Verstedelijkingsconcept
Gemeentesecretarissen en griffiers zijn reeds verzocht om ruimte te reserveren in uw agenda's voor behandeling van het Verstedelijkingsconcept. *Wij verzoeken uw college/dagelijks bestuur en raad/Staten de eindversie van het Verstedelijkingsconcept MRA te onderschrijven.*

Uw college/dagelijks bestuur wordt verzocht ons uiterlijk vrijdag 11 februari 2022 schriftelijk op de hoogte te brengen: Metropoolregio Amsterdam, Voorzitter bestuurlijk kernteam Verstedelijkingsstrategie, t.a.v. projectsecretaris Femke Kaptein (femke.kaptein@haarlemmermeer.nl). Uiteraard hopen wij dat het Verstedelijkingsconcept een breed draagvlak zal krijgen.

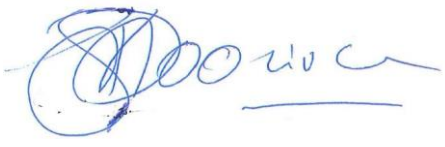
Vervolgproces
Indien het Verstedelijkingsconcept wordt onderschreven gaan we een nieuwe fase in. Daarin worden verstedelijkingsopgaven in onze regio geagendeerd die we verder gaan oppakken in het vervolgproces. We willen in de MRA met elkaar en met het Rijk concretere uitwerking van de opgaven, oplossingen en de fasering opnemen in de investeringsstrategie (bekostiging en financiering). In een uitvoeringsprogramma gaan we met het Rijk hierover afspraken maken.

Vooruitlopend daarop willen we als MRA over de opgaven uit de Verstedelijkingsstrategie met het nieuwe kabinet afspraken maken in een Verstedelijkingsakkoord. Mede op basis daarvan kunnen alle overheidspartners op de diverse schaalniveaus de komende jaren ook zelf handen en voeten geven aan de verstedelijking, ieder vanuit de eigen bevoegdheden en instrumenten. Het Rijk beoogt de Verstedelijkingsstrategie op te nemen in de Omgevingsagenda Noordwest Nederland en daarmee in het rijksbeleid. Binnen de MRA zal het Verstedelijkingsconcept doorwerken in de relevante lopende uitvoeringslijnen. Bestuurlijke gesprekken daarover vinden plaats in de diverse MRA-platforms.

Uiteraard blijven de bevoegdheden van alle MRA-deelnemers en de betrokkenheid van raden en Staten in het vervolgproces volkomen overeind. Onder andere in de MRA Raadtafel zal worden besproken wanneer en hoe het vervolgproces vorm kan worden gegeven. Wij verwachten u in het voorjaar van 2022 over gezamenlijke MRA- en Rijk-regio vervolgacties nader te kunnen informeren.

Contact en informatie
We houden de MRA-website actueel, inclusief de bijlagen die u ook kunt downloaden:
www.metropoolregioamsterdam.nl/project/Verstedelijkingsstrategie
Voor eventuele vragen naar aanleiding van deze brief kunt u contact opnemen met projectsecretaris Femke Kaptein (femke.kaptein@haarlemmermeer.nl).

Hoogachtend,
Namens het Bestuurlijk Kernteam MRA Verstedelijkingsstrategie,



Marieke van Doorninck,

Strawinskylaan 1779 (WTC, I-toren)
1077 XX Amsterdam
info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

Voorzitter Rijk-regio Stuurgroep en Bestuurlijk Kernteam MRA Verstedelijkingsstrategie
Samenstelling Bestuurlijk Kernteam MRA Verstedelijkingsstrategie
Marieke van Doorninck (voorzitter), MRA platform Ruimte
Jan de Reus, MRA platform Mobiliteit en platform Ruimte
Maaike Veeningen, MRA platform Economie en platform Ruimte
Marja Ruigrok, MRA platform Economie en platform Mobiliteit
Songül Mutluer, MRA platform Ruimte, Portefeuillehoudersoverleg Bouwen en Wonen

Een afschrift van deze brief wordt verstuurd aan de dagelijks besturen van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, het Hoogheemraadschap van Rijnland, het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en het Waterschap Zuiderzeeland.

Strawinskylaan 1779 (WTC, I-toren)
1077 XX Amsterdam
info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

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.

METROPOOLREGIO AMSTERDAM

VERSTEDELIJKINGSCONCEPT 2050

METROPOOL VAN GROTE KLASSE MET MENSELIJKE MAAT

3 november 2021
Een gezamenlijke koers voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam

metropool regioamsterdam

Rijksoverheid

Het wat en hoe van het Verstedelijkingsconcept MRA

Het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) willen gezamenlijk afspraken maken over de ontwikkeling van de MRA op middellange en lange termijn. Daartoe werken zij samen aan een integrale verstedelijkingsstrategie voor de MRA.

Het Verstedelijkingsconcept, inclusief fasering op hoofdlijnen, vormt de inhoudelijke basis voor deze Verstedelijkingsstrategie. De verdere uitwerking van de fasering en investeringsstrategie geven richting aan de uitvoering van dit concept. De Verstedelijkingsstrategie wordt gecomplementeerd met het Verstedelijkingsakkoord waarin de uiteindelijke wederkerig bindende afspraken tussen Rijk en regio voor de komende jaren gestalte zullen krijgen.

De Verstedelijkingsstrategie van de MRA is de gebiedsgerichte uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De Verstedelijkingsstrategie wordt opgenomen in de Omgevingsagenda Noordwest Nederland en vormt daarmee het gezamenlijke beleidskader en de uitvoeringsagenda voor de samenwerking tussen Rijk en regio. Dit Verstedelijkingsconcept (inclusief de fasering op hoofdlijnen) vormt de inhoudelijke basis voor de Verstedelijkingsstrategie van de MRA en voor lokaal en regionaal op te stellen beleid.

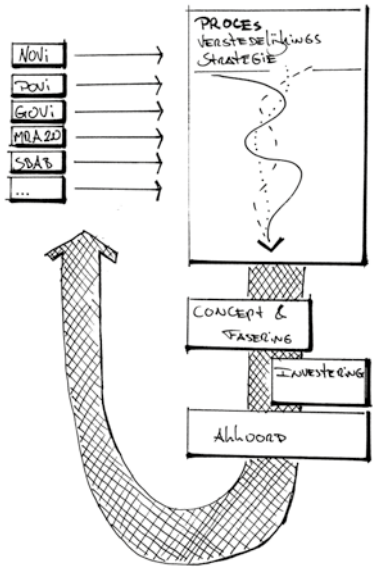
De Verstedelijkingsstrategie biedt zodoende een gezamenlijke koers, en tegelijk is het een uitvoeringsinstrument.

Totstandkoming

Het Verstedelijkingsconcept is tot stand gekomen in een gezamenlijk productieproces van Rijk en regio. Het vertrekpunt voor het Verstedelijkingsconcept is bestaand beleid op nationaal niveau, op provinciaal niveau en op gemeentelijk niveau, waaronder de Nationale Omgevingsvisie, de omgevingsvisies die voor provincies en gemeenten zijn gemaakt en het nationale Deltaprogramma. Ook zijn de afspraken die Rijk en regio in het recente verleden hebben gemaakt erin verwerkt, waaronder de afspraken over de meerkernige ontwikkeling tot 2030, gemaakt bij BO-MIRT 2020 en BO Leefomgeving 2020.

Op actuele maatschappelijke opgaven die met het bestaande beleid nog onvoldoende werden geadresseerd heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Dat is onder meer het geval op het punt van het sociaal-maatschappelijke handelingsperspectief (kansengelijkheid, woonwerkbalans en gezondheid), het economisch ontwikkelperspectief, de ontwikkeling en verduurzaming van het Noordzeekanaalgebied en de ontwikkeling van het energiesysteem op lange termijn.

Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met relevante beleidsprogramma's die parallel in ontwikkeling zijn, zoals het Rijk-regioprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en programma's voor specifieke gebieden zoals het Handelingsperspectief Oostflank en het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied. Het Verstedelijkingsconcept brengt samenhang en focus aan in al deze onderdelen.



afbeelding 1
Proces Verstedelijkingsstrategie

Bestuurlijk proces

De definitieve Verstedelijkingsstrategie wordt – afhankelijk van de voortgang van de huidige kabinetsformatie – ter vaststelling aangeboden aan het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving voorjaar 2022, met daaraan gekoppeld het Verstedelijkingsakkoord, een set aan afspraken tussen Rijk en regio. Voorafgaand hieraan worden raden en Staten verzocht de inhoudelijke koers voor de Verstedelijkingsstrategie – het Verstedelijkingsconcept – te onderschrijven en daarmee de intentie uit te spreken deze gezamenlijke koers voor de regio te vertalen in de toekomstige eigen beleidsinstrumenten.

Aan de voorliggende versie van het Verstedelijkingsconcept gingen twee versies vooraf. Elke versie is besproken door de Stuurgroep van Rijk en regio, die telkens werd voorafgegaan door bestuurlijk overleg van MRA Platform Ruimte ten behoeve van afstemming binnen de MRA. Raads- en Statenleden hebben in april 2021 de mogelijkheid gehad geïnformeerd te raken over versie 1 en aandachtspunten mee te geven. In het voorjaar van 2021 hebben raden en Staten gelegenheid gekregen om hun wensen en opvattingen mee te geven, op grond van de tweede conceptversie van het Verstedelijkingsconcept. Ook Rijkspartners kregen gelegenheid om te reageren. De resultaten daarvan zijn in de voorliggende versie van het Verstedelijkingsconcept verwerkt.

Samenvatting

De samenvatting is een zeer verkorte weergave van het Verstedelijkingsconcept. De tekst van het totale Verstedelijkingsconcept is leidend.

Wat en hoe van de Verstedelijkingsstrategie
De Verstedelijkingsstrategie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is de uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) voor dit gebied en wordt opgenomen in de Omgevingsagenda Noordwest Nederland. De Omgevingsagenda vormt het gezamenlijke beleidskader en de uitvoeringsagenda voor de samenwerking tussen Rijk en regio

Dit Verstedelijkingsconcept (inclusief de fasering op hoofdlijnen) vormt de inhoudelijke basis voor de Verstedelijkingsstrategie van de MRA en voor lokaal en regionaal op te stellen beleid. Het Verstedelijkingsconcept is door Rijk en regio samen opgesteld. De Verstedelijkingsstrategie wordt gecomplementeerd met het Verstedelijkingsakkoord waarin de uiteindelijke wederkerig bindende afspraken tussen Rijk en regio voor de komende jaren gestalte zullen krijgen.

Het vertrekpunt van het Verstedelijkingsconcept is bestaand beleid op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Daarnaast is het concept gemaakt in samenhang met (beleids)programma's die tegelijkertijd in ontwikkeling zijn en die de leefomgeving raken. Bovendien hebben we op een aantal onderdelen aanvullend onderzoek gedaan. Het Verstedelijkingsconcept brengt in dit alles samenhang en focus aan.

Gemeenteraden, provinciale staten, de vervoerregio, waterschappen hebben een reactie gegeven op een vorige versie van het Verstedelijkingsconcept. Hun wensen en opvattingen zijn in deze versie verwerkt. De stuurgroep Verstedelijkingsstrategie heeft op 3 november 2021 ingestemd met het Verstedelijkingsconcept inclusief fasering . Raden en staten worden na de stuurgroep verzocht om het Verstedelijkingsconcept te onderschrijven en de intentie uit te spreken deze te vertalen naar het eigen beleid. De uiteindelijke afspraken leggen we vast in een Verstedelijkingsakkoord, dat in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving 2022 tussen Rijk en regio wordt vastgesteld.

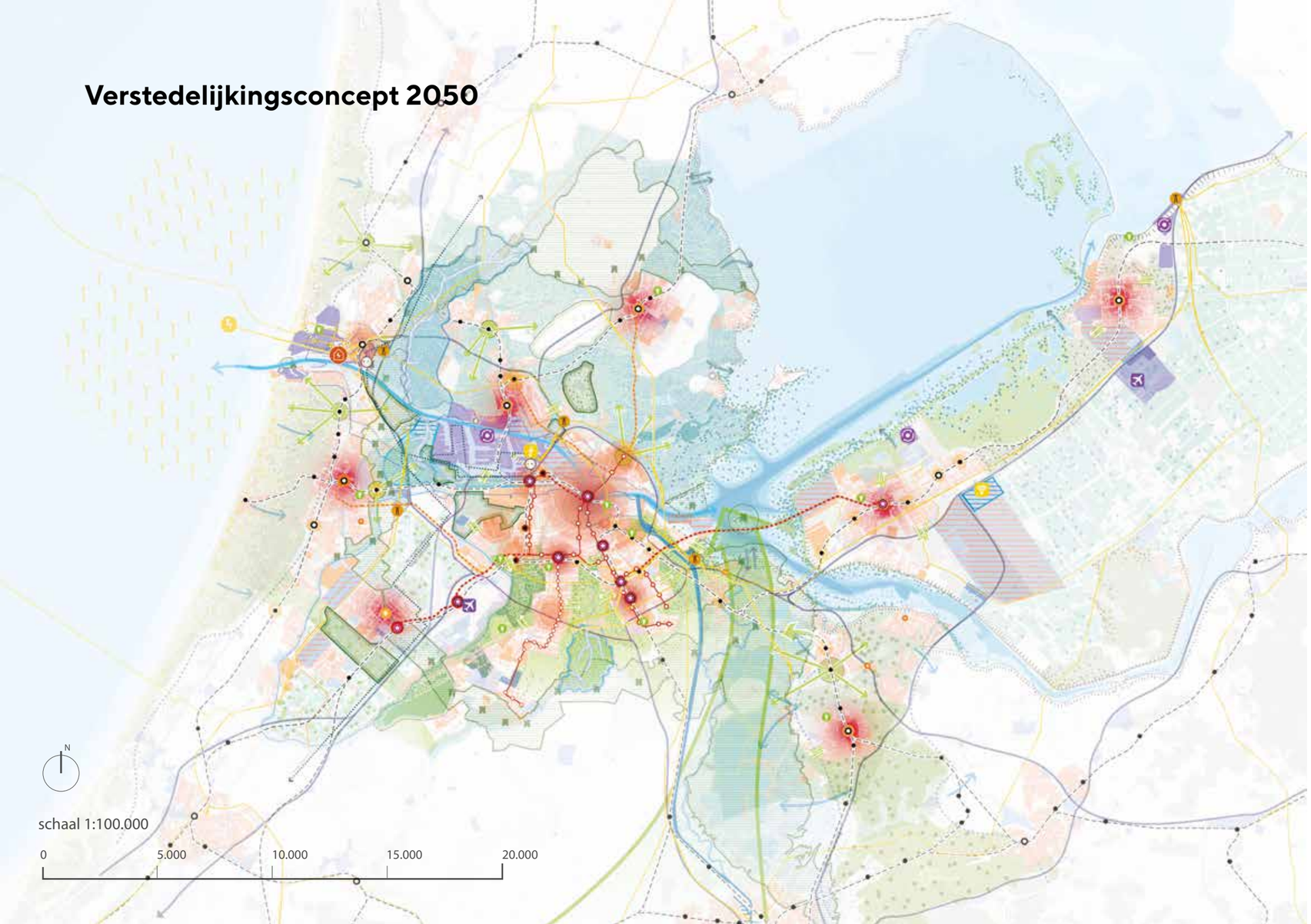
1. Inleiding

De komende jaren staat de Metropoolregio Amsterdam voor grote opgaven. Als Rijk en regio moeten we veel woningen bouwen en tegelijkertijd de overgang maken naar duurzame energie en warmte. We moeten ons aanpassen aan verandering van het klimaat en zorgen voor een sterke economie in een gezond leefklimaat voor mens plant en dier. En dat terwijl de tijd dringt, de ruimte schaars is en niet alle wensen naadloos op elkaar aansluiten.

Alleen als we het samen doen en de opgaven samenhangend aanpakken, zal het ons lukken om deze vraagstukken het hoofd te bieden. Daarom zetten het Rijk en de MRA) met de Verstedelijkingsstrategie gezamenlijk een koers uit voor de middellange (2030) en de lange (2050) termijn. In de strategie komen alle keuzes die we moeten maken, bij elkaar. Van hoe we duurzaam willen leven, wonen, werken en ons verplaatsen tot hoe we omgaan met landschap, energie, water, natuur en circulaire economie. De Verstedelijkingsstrategie draait daarmee niet om het bouwen van huizen, maar om het bouwen van complete steden en samenlevingen. De strategie laat zien waar we samen naartoe willen: naar een evenwichtige metropoolregio met een gezonde en veilige leefomgeving. Aantrekkelijk en internationaal georiënteerd. Van grote klasse, en met een menselijke maat.

Dat wil niet zeggen dat we alles al precies weten. Het Verstedelijkingsconcept bevat nog onbeantwoorde vragen en onzekerheden zoals de effecten van klimaatverandering, de impact van technologische ontwikkelingen en de lange termijneffecten van de COVID-pandemie. Zeker is dat we keuzes moeten maken, want niet alles kan overal en tegelijk. We moeten die keuzes in samenhang met het MRA-schaalniveau uitwerken. Zeker is ook dat we moeten investeren. Maar ook dat kan niet allemaal overal tegelijk. De Verstedelijkingsstrategie bestaat daarom uit drie onderdelen: een Verstedelijkingsconcept inclusief een fasering in de tijd, een investeringsstrategie en een Verstedelijkingsakkoord, waarmee Rijk en regio voor de komende jaren afspraken maken over hun inzet voor de ontwikkeling van de MRA.

Verstedelijkingsconcept 2050



schaal 1:100.000

0 5.000 10.000 15.000 20.000

Legenda

- 380 kV-onderstation
- Conversie van waterstof naar elektriciteit
- EnergieHUB
- Windturbines op zee
- Ruimte voor Energietransitie
- Data
- Circulaire economie (grondstoffen)
- Vliegveld
- Woningbouw
- Kantoren / bedrijventerrein
- Zoekgebied 4e connectiviteitshub
- Waterrobuust en klimaatbestendig ontwikkelen
- Multimodal knooppunt
- Kennis & Innovatieclusters
- Energie Infrastructuur
- Bestaande snelwegen
- Bestaande spoorwegen
- Ringen draaiend houden
- Bestaande HOV metrolijnen
- Nieuwe HOV lijnen
- Nieuwe HOV metrolijnen
- Metrohalte
- Sprinter stations
- Intercity stations
- Stadshart
- Ecologische verbinding
- Waterbuffer
- Kustzone IJmeer
- Verdiepen open water
- Vasthouden en kwelwater benutten
- Zoekgebied tijdelijke waterbuffer
- Spons
- Extra afvoer
- Transitie beplanting
- Dijken versterken
- Zoetwater reservoir en piekwater berging
- Transformatie van agrarische functie
- Regionale kering
- Unesco heritage
- Recreatie gebied
- Scheggen (Diemerscheg, Westeinderscheg, Amstelscheg)
- Veenweiden Laag Holland
- Gooi en Vechtplassen
- Recreatieve landschapscorridors
- Buitenpoort
- Ecologische verbindingen
- Verbindingen
- NZKG landschap
- Stelling van Amsterdam

2. De groei en transitie in de metropoolregio Amsterdam: ambities

Met het Verstedelijkingsconcept willen Rijk en regio de onderstaande 10 ambities bereiken.

- De hele metropoolregio profiteert van de groei.
- Er zijn genoeg woon- en werkmilieus van goede kwaliteit.
- We versterken diversiteit en verbondenheid in de economie.
- We brengen wonen en werken meer met elkaar in balans.
- De MRA wordt beter bereikbaar en bereisbaar.
- De regio biedt een gezonde leefomgeving.
- We stoten minder broeikasgassen uit.
- We versterken de kracht van ons gevarieerde landschap.
- We richten de regio zo in dat die bestand is tegen de gevolgen van klimaatverandering.
- We vergroten de biodiversiteit.

3. Verstedelijkingsconcept: metropool van grote klasse met menselijke maat

3.1 Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat

Via een meerkernige ontwikkeling geven we invulling aan onze ambities van evenwichtige groei.

Ontwikkeling van woon- en werklocaties

Het Rijk en de regio hebben afgesproken tot 2030 175.000 woningen te bouwen. Omdat de vraag naar woningen zo groot is, kijken we of we de bouwproductie tot 2030 kunnen verhogen tot 220.000 woningen. Voor het bouwen van complete steden en hun economische ontwikkeling is het van belang dat we voldoende ruimte hebben voor de bedrijven, waaronder te verplaatsen industrie uit de transformatiegebieden, en dat deze bereisbaar zijn voor de werknemers. Met het oog hierop ontwikkelen we een regionale bedrijventerreinenstrategie. Willen nieuwe woon- en werkmilieus daadwerkelijk bijdragen aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, dan zullen deze aan een aantal voorwaarden moeten voldoen op het gebied van bereikbaarheid, klimaatadaptie, biodiversiteit, water en energie.

De volgende ontwikkel- en stedelijke vernieuwingslocaties hebben prioriteit voor Rijk-regio-samenwerking:

- Knooppunten in en om Amsterdam.
- Stadsharten Almere, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp, Lelystad, Purmerend en Zaanstad.
- Mogelijke versnelling op grote ontwikkellocaties in Almere Pampus, Westflank Haarlemmermeer en Hoofddorp, Zaanstad Achtersluispolder en Amsterdam (Zuidoost en Havenstad)
- Grote stedelijke vernieuwingsgebieden in Amsterdam, Lelystad en Zaanstad.
- Behoud van voldoende (milieu)ruimte voor bedrijventerreinen in het Noordzeekanaalgebied.

Met name de ontwikkeling van centrumgebieden buiten Amsterdam (de stadsharten en regionale centra zoals Beverwijk en Amstelveen) is van belang bij de ambitie om economische groei evenwichtig over de regio te verdelen en de woon-werkbalans in de afzonderlijke gebieden te verbeteren. We verwachten dat we van zo'n 10% van de banengroei in de nabijheid van OV knooppunten tot 2030 kunnen beïnvloeden waar deze landt, in aanvulling op de banengroei die al uit de deelregio zelf voortkomt.

Divers woningaanbod in de hele regio

Door de stijgende koop- en huurprijzen wordt de woningmarkt in grote delen van de MRA voor lagere en middeninkomens steeds minder betaalbaar en toegankelijk. Om de MRA op de gewenste manier sociaal en economisch te ontwikkelen, moeten we zorgen voor een divers woningaanbod dat overal in de regio qua prijs, grootte, type en woonmilieu aansluit bij de behoeften.

Ruimtelijk-economische strategie

De meerkernige ontwikkeling vraagt een ruimtelijk-economische strategie om de economische profielen van de deelregio's te versterken en daarmee de werkgelegenheid evenwichtiger over de MRA te verdelen. Deze strategie spitst zich toe op het uitbreiden van het economisch kerngebied, het versterken van gespecialiseerde clusters en het vergroten van de voordelen van sociale en economische diversiteit. Het economisch kerngebied wordt uitgebreid naar de stadsdeelcentra Noord, Nieuw-West en Zuidoost van Amsterdam en naar Zaanstad. In Hoofddorp bevorderen we economische diversiteit. Almere en Haarlem worden volwaardige stedelijke centra in samenhang

met het kerngebied. In Hilversum ligt de nadruk op het opschalen van de krachtige en veelbelovende sectoren. Een corridorontwikkeling kan de ontwikkeling van deze centra versterken. Goede verbondenheid met andere delen van de metropool is daarvoor een belangrijke randvoorwaarde. In de ontwikkeling van Amstelveen, Beverwijk, Lelystad en Purmerend ligt functiemenging en diversificatie van de bestaande economische structuur voor de hand.

Grotere kansengelijkheid
We willen dat de inwoners in onze regio gelijke kansen krijgen, onafhankelijk van waar ze wonen. Waar mogelijk dragen we daar met de Verstedelijkingsstrategie aan bij, bijvoorbeeld door maatregelen die segregatie tegengaan en nabijheid van werk en voorzieningen bevorderen. Het vergt voortdurende en per gebiedsdeel verschillende interventies op de woningmarkt om ook lage en middeninkomens blijvend te binden aan alle deelregio's van de MRA.

Stedelijke vernieuwing en beheer
Ons doel is dat zittende bewoners per saldo baat hebben bij de bouwopgave en verdichting. Tot 2030 wordt een deel van de nieuwe woningen gebouwd in stedelijke vernieuwingsgebieden, als onderdeel van een samenhangende, gebiedsgerichte aanpak die de leefbaarheid en de sociaaleconomische positie van de huidige bewoners versterkt. In voormalige groeikernen (Lelystad, Almere, Purmerend en Haarlemmermeer) zijn nieuwe vormen van beheer nodig om specifieke problemen in de wijken vroegtijdig te signaleren en aan te pakken.

Leefkwaliteit Schiphol in relatie tot verstedelijking in de MRA
In een groot deel van de MRA, in het bijzonder in de regio Amstelland-Meerlanden, beïnvloedt Schiphol de verstedelijkingsmogelijkheden voor de meerkernige ontwikkeling in een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving. Schiphol is een economische motor, maar de luchtvaart beïnvloedt ook de leefkwaliteit en draagt bij aan de relatief ongezonde leefomgeving in nabijgelegen gemeenten. De luchthaven legt daarnaast een claim op de ruimte en beïnvloedt de ontwikkelingsmogelijkheden waaronder de mogelijkheden om het areaal verrommeld glas te transformeren. De regio heeft grote opgaven op het gebied van woningbouw, economie, mobiliteit, klimaat, energietransitie en groen. Dat vraagt om een integrale belangenafweging, met als uitgangspunt het principe van wederkerigheid tussen 'de lucht' en 'de grond': de luchtvaart houdt rekening met het ruimtegebruik op de grond en vice versa.

3.2 Groenblauw netwerk in en om de stad

Het gevarieerde en samenhangende landschap is een unieke, onderscheidende kwaliteit van de metropoolregio. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van het groenblauwe netwerk is dat functionele ingrepen in het landschap ook de beleving vergroten en dat ingrepen die de landschappelijke beleving moeten vergroten, ook andere doelen dienen. We werken dat uit via onderstaande lijnen.

Landschappen met bijzondere waarden: kwaliteitsimpuls
Een aantal gebieden binnen de MRA met bijzondere natuur-, erfgoed- of recreatiewaarden, vraagt om een kwaliteitsimpuls. Zo zijn de komende jaren veel inspanningen nodig om het Natuurnetwerk Nederland - inclusief Natura 2000 - af te ronden, waarna beheer en verbetering nodig blijven. Ook goede landbouwgronden blijven nodig, daarom moet bij afwegingen over ruimteclaims het behoud daarvan altijd meewegen.

Landschappelijke versterking
Onze landschappen dragen bij aan gezondheid, recreatie, verduurzaming en klimaatadaptatie. Daarom willen we de landschappen versterken en zorgen dat ze voor iedereen bereikbaar en toegankelijk zijn.

Groene zones: landschappelijke verbindingen
De landschappen in de MRA zijn niet alleen divers, maar hebben ook een aaneengesloten karakter. Menging van functies is hier een uitgangspunt, zodat de landschappelijke verbindingen - 'groene zones'- aan verschillende ambities kunnen bijdragen. Veel verbindingen - ook ecologische - moeten worden verbeterd om goed te functioneren.

Landschaps- en natuurinclusieve verstedelijking
Bij de aanleg van bijvoorbeeld wegen, woonwijken en bedrijventerreinen zorgen we dat die meehelpen om het landschap te versterken, in plaats van dat ze het landschap aantasten. Daarom werken we met een 'landschapsinclusieve ontwikkeling'.

Uitbouwen van een MRA-dekkende recreatieve structuur
We willen door de hele MRA een recreatieve structuur ontwikkelen die het mogelijk maakt het landschap te 'beleven', van voordeur tot buitengebied. We werken daartoe aan een schaalsprong via versterking en doorontwikkeling van de bestaande recreatieve structuur, rekening houdend met groei van de bevolking en van de recreatiebehoefte.

3.3 Systemen voor de toekomst

De meerkernige ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen en de ontwikkeling van het groenblauw netwerk in en om de stad vindt plaats in wisselwerking met de systemen van mobiliteit, ecologie, water en energie.

Water

Klimaatverandering en verdergaande verstedelijking hebben grote invloed op ons watersysteem. Dat vraagt om fundamentele veranderingen in het gehele watersysteem in samenhang met hoe we onze leefomgeving inrichten. De nadruk bij een waterrobuuste inrichting ligt op het vasthouden van water, op het zorgen voor voldoende drinkwater en verbeteren van de waterkwaliteit en op het zodanig inrichten van de omgeving dat de gevolgen van wateroverlast en overstroming zoveel mogelijk beperkt blijven, ook na 2050. Rijk en regio gaan een samenhangende systeemuitwerking maken voor een waterrobuuste en klimaatbestendige regio, waaruit blijkt waar en hoe de ruimtelijke ordening rekening moet houden met maatregelen voor de impact van klimaatverandering in locatiekeuze en gebiedsinrichting inclusief zoekgebieden voor tijdelijke piekwaterbuffering

Ecologie

Een toekomstbestendig ecologisch systeem draagt bij aan onze ambitie om de biodiversiteit te vergroten, maar ook aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, in en buiten de stad. Tot 2027 werken we aan de afronding van het Natuur Netwerk Nederland. Tegelijk werken we aan de groene zones met landschappelijke en ecologische verbindingen en aan een 'natuurinclusieve samenleving, met meer aandacht voor biodiversiteit.

Mobiliteit

Er is een mobiliteitstransitie nodig om de MRA bereikbaar en de steden leefbaar te houden. Met een samenhangende aanpak van de verstedelijking en het mobiliteitssysteem dragen we niet alleen bij aan bereikbaarheid en leefkwaliteit, maar ook bij aan duurzaamheid, gezondheid en inclusiviteit. Een Multimodaal Toekomstbeeld 2040 MRA (MTB 2040) is in ontwikkeling om richting te geven aan de keuzes die we hiervoor moeten maken. Omdat verstedelijking en mobiliteit samen oplopen, nemen we samenhangende besluiten over investeringen ten behoeve van de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties en het mobiliteitssysteem.

Een mix van maatregelen is nodig om duurzaamheid, leefkwaliteit en het functioneren van de netwerken te verbeteren. Bijvoorbeeld temperen van de groei van het autoverkeer via gedragsmaatregelen. En slim verstedelijken, via de meerkernige ontwikkeling en gemengde woon-werkmilieus op vooral binnenstedelijke ontwikkelingslocaties bij belangrijke ov-locaties.

Daarnaast zijn investeringen nodig in netwerken van fiets, openbaar vervoer, auto en hubs:

- Uitbreiding van het fietsnetwerk, onder andere met veilige, snelle en comfortabele doorfietsroutes.
- Een stapsgewijze schaalsprong van het regionale openbaar vervoer: regionale metronetwerk(zie paragraaf 3.3 systemen vor de toekomst onder mobiliteit) , HOV-busverkeer en mogelijk tram/ lightrail, ontvlechten van het regionale en nationale spoor voor meer capaciteitsruimte op het nationale spoor.
- Het autoverkeer op de ringwegen blijven sturen en verdelen over het netwerk. Afhankelijk van het resultaat van maatregelen voor verkeersvermindering, zijn grootschaligere investeringen in het wegennet nodig.
- Voor regionale en stedelijke bereikbaarheid: ringen van regionale hubs langs de corridors richting Amsterdam, autoluwe binnensteden en kernen, aandacht voor bereisbaarheid en betaalbaarheid voor praktisch en middelbaar opgeleiden en stimuleren efficiënte bundeling van goederenstromen.

Energie

We werken toe naar een geïntegreerd, hybride energiesysteem. De keuzes daarvoor hebben ruimtelijke gevolgen. Met de keuzes voor de verstedelijking in de MRA willen we daar, voor zover mogelijk, op anticiperen. Voor de energietransitie tot 2030 werken we met het 'basispad', met daarin projecten uit onder andere de Regionale Energiestrategieën (RES), investeringsplannen van TenneT, Gasunie en Liander en de Cluster Energiestrategie van het Noordzeekanaalgebied.

De energievoorziening zal in de periode 2030-2050 drastisch veranderen, maar hoe precies is nog onduidelijk. De volgende no regret-maatregelen zullen in de MRA in ieder geval nodig zijn:

- Het aanleggen van nieuwe onderstations.
- Het plaatsen van lokale (wijk)opslag voor elektriciteit om het netwerk te ontlasten.
- Ontwikkeling van de regionale waterstofbackbone, aansluiting op de nationale waterstofbackbone en koppelingen maken tussen het waterstof- en elektriciteitsnetwerk op de strategische locaties Velsen en Hemweg.

- Ruimte reserveren voor aanlanding, import, opslag en conversie van energie waarbij in het energiesysteem het Noordzeekanaalgebied net als nu een belangrijke rol heeft.
- Het maken van integrale uitvoeringsplannen, zowel ondergronds als bovengronds.
- Het ontwikkelen van warmtenetten in het stedelijk gebied.

4. Integraal te ontwikkelen gebieden

Wat betekenen de hierboven beschreven keuzes voor de bestaande landschappen, steden en economische centra in de MRA? Hoe kunnen we de kracht van diversiteit en identiteit optimaal benutten en versterken? Dat werken we in het Verstedelijkingsconcept uit voor zeven deelgebieden.

Noordzeekanaalgebied (NZKG)

Het Noordzeekanaalgebied geldt als cluster van stuwende, industriële economie en werkgelegenheid, kennis- en energiehotspot aan zee, nautische toegangspoort van de MRA en proeftuin voor toegepaste innovatie op het gebied van duurzaamheid en circulaire economie.
Rijk en regio hebben in 2013 in de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 keuzes gemaakt voor de ontwikkeling van dit gebied. Daarbovenop liggen er nu ook de nieuwe grote opgaven: verduurzaming havencomplex, energietransitie, circulaire economie, woningbouw en stedelijke vernieuwing, gezondheid van de leefomgeving, watersysteem en het aanpassen aan klimaatverandering. De ruimteclaims vanuit deze opgaven wijzen niet automatisch dezelfde kant op.
Om deze complexe opgaven te beantwoorden is het Noordzeekanaalgebied aangewezen als NOVI-gebied. Voor vraagstukken die niet in het NOVI-gebied kunnen worden opgelost of een bredere reikwijdte hebben, wordt de afweging gemaakt op het schaalniveau van de MRA en daarbuiten.

Op acht punten maken Rijk en regio nu al een keuze die duidelijkheid geeft over de te volgen koers:

- Verduurzaming (waaronder Tata Steel)
- Aansluiten op waterstofbackbone en overige in het CES-traject besloten onderdelen
- Ontwikkeling van transformatiegebieden onder de voorwaarden van de Visie NZKG 2040
- Het niet inzetten van de Wijkermeerpolder voor droge bedrijventerreinen inclusief de acceptatie consequentie dat ruimte voor uitbreiding zal moeten worden gezocht op andere locaties. Mogelijke locaties: Boekelermeer in Alkmaar, Baanstee Noord Purmerend, De Vaart Almere en Flevokust Lelystad
- Verbeteren gezondheid en leefkwaliteit als randvoorwaarde voor toekomstige ontwikkelingen
- Borgen en ontwikkelen natuur- en recreatiegebieden
- Identificeren van een zoekgebied voor tijdelijke piekwaterberging
- Behoud van de status van Unesco-werelderfgoed voor de Stelling van Amsterdam als randvoorwaarde voor toekomstige ontwikkelingen

Zes punten agenderen we voor verdere uitwerking in de NOVI-gebiedsaanpak Noordzeekanaalgebied:

- Transitie haven naar hub voor duurzame brandstof en goederenstromen
- Ruimte voor circulaire economie
- Ruimte voor bedrijventerreinen
- Uitwerking strategische reservering Houtrakpolder
- Verbeteren van de gezondheid en de leefkwaliteit, met name in de IJmond
- Locatiekeuze, omvang en inrichting van de tijdelijke piekwaterberging in/bij het Oer-IJ

IJmond, Noord- en Zuid-Kennemerland

Dit gebied biedt ruimte voor de bouw van zo'n 40.000 woningen. Het accent van de meerkernige ontwikkeling ligt op de stadshartontwikkeling in Haarlem en de intensieve verstedelijking rondom station Beverwijk. Het deelgebied heeft een gevarieerd economisch profiel met werk voor zowel praktisch geschoolden als kenniswerkers. Het havengebied van de IJmond ontwikkelt zich als nautische toegangspoort, als 'groene stekker' en als TechPort. Ontwikkelgebieden rond OV-knooppunten bieden de kans om het Haarlemse economisch profiel te versterken. De Beverwijkse spoorzone legt een basis voor verdere verstedelijking en economische ontwikkeling ten noorden van het Noordzeekanaal. Via 'Amsterdam Beach' versterken we het toeristische karakter van de kustplaatsen. Keuzes zijn onder ander nodig rond regionale bereikbaarheid, het verbinden van Nationaal Park Zuid-Kennemerland met Spaarnwoude en PARK21, en de continuïteit van de landschappelijke structuur aan weerszijden van het Noordzeekanaal.

Zaanstreek, Waterland, Corridor Amsterdam-Hoorn

De stedelijke gebieden ten noorden van het IJ groeien de komende decennia door tot ruim 500.000 inwoners. Die groei zetten we in voor economische en sociaal-maatschappelijke versterking, bijvoorbeeld via integrale plannen voor de stadsharten van Zaanstad en Purmerend. Verdere relevante ontwikkelingen in Zaanstad zijn de mogelijk versnelde ontwikkeling van Achtersluispolder,

stedelijke vernieuwing in Zaandam Oost en de aanleg van de HOV-verbinding ZaanIJ. De veenweidegebieden, de droogmakerijen en de Zaanoever maken we beter bereikbaar ter versterking van de recreatiefunctie. Samen met alle betrokkenen kijken we naar de beste aanpak van bodemdaling in veenweidegebieden. Andere aandachtspunten: mogelijke versterking van het hoofdelektriciteitsnet naar Noord-Nederland en de verbinding A8-A9. Voor de hele regio is de ontwikkeling van de corridor Amsterdam-Hoorn van belang.

Oostflank en Markermeer/IJmeer

De Oostflank levert een grote bijdrage aan de MRA qua wonen, werken en recreëren. Met versnelling van de woningbouw in de stadsharten, met de grote gebiedsontwikkeling Pampus, de verkenning versnelling woningbouw Lelystad Zuid/ Warande in samenhang met (her)ontwikkeling bestaande stad en stedelijke vernieuwing spelen we hierop in.
Daarbij werken we toe naar complete steden en verbetering woon-werkbalans. Het economisch karakter van dit nieuwe land is nog volop in beweging. Het economisch profiel van Almere ontwikkelt zich verder door versterking van het cluster circulaire economie, ICT-tech en energietransitie. De ontwikkeling van hoger (technisch) onderwijs is hiervoor een belangrijke voorwaarde. Lelystad krijgt steeds meer een profiel als multimodale logistieke hub, ook dankzij economische ontwikkelingen in relatie tot Lelystad Airport, de haven, de positie in het energienetwerk en de sterke agrifoodsector. Het gebied biedt daarnaast kansen om de vrijetijdseconomie verder te ontwikkelen.
Opgaven in dit gebied zijn onder meer: multimodale bereikbaarheid, natuur- en landschapsontwikkeling in en om Markermeer en IJmeer, en de mogelijke aanleg van een hyperconnectiviteitshub.

Gooi en Vechtstreek

De Gooi en Vechtstreek verbindt de dichtbevolkte stedelijke regio's Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht. De media vormen in dit deelgebied een herkenbaar cluster binnen het economische profiel. De Gooi en Vechtstreek onderscheidt zich door de grote cultuurhistorische gelaagdheid en diversiteit van het landschap en de natuur. De stadshartontwikkeling van Hilversum,de ontwikkelingen rond Station Hilversum, Hilversum Sportpark en Hilversum Mediapark, dragen bij aan de verdere ontwikkeling van het economisch profiel van de regio. Aandachtspunten in dit gebied: verdroging in de Heuvelrug mede in relatie tot de Vechtplassen. Om natuurwaarden te beschermen, waterkwaliteitsdoelen te halen en te zorgen voor een klimaatbestendig bebouwd gebied, is een integrale aanpak van het watersysteem nodig, in relatie tot het gebruik en de inrichting in de Gooi en Vechtstreek. Daarnaast is aandacht nodig voor het functioneren van de A1 en A27 in relatie tot (H)OV-verbindingen en het behoud van praktijkgeschoolde werkgelegenheid in de regio.

Zuidflank

Het samenhangend gebied van Amstelland-Meerlanden en de zuidkant van Amsterdam bruist van economische activiteit en trekt bedrijvigheid uit binnen- en buitenland. Naast algemene knelpunten zorgt de aanwezigheid van Schiphol op diverse plekken voor een extra uitdaging bij woningbouw. Het heeft tevens invloed op de mogelijkheden voor verstedelijking en het saneren van zo'n 800 hectare verrommeld glas. Rijk en regio moeten daarom keuzes maken over de leefkwaliteit rondom Schiphol in relatie tot de verstedelijking en de toekomst van de luchthaven. Dit vraagt om een integrale en gebiedsaanpak in de Zuidflank. Andere aandachtspunten in dit gebied: integrale ontwikkeling van stadshart van Hoofddorp in combinatie met het doortrekken van de Noordzuidlijn, de westflank Haarlemmermeer en de ontwikkelingen rondom station Duivendrecht passend bij het LIB, versnelling aanleg recreatiegebieden en het toegankelijk maken van het landschap tussen de dorpen en steden. Ook zijn er ontwikkelingen langs de vernieuwde Amstelveenlijn en in het centrum van Amstelveen.

Amsterdam

Amsterdam is de kernstad van de metropoolregio, met een zeer diverse bevolking, gevarieerde economische structuur en een grote aantrekkingskracht. Groei van de bevolking en van de economie moeten hand in hand te gaan met verbetering van het leefklimaat en gelijke kansen voor alle inwoners. Opgaven hier zijn de bouw van 150.000 woningen met bijbehorende voorzieningen en werkruimtes binnen de bestaande stad tot 2050, het bevorderen van de bouw van sociale en middeldure huurwoningen en het versnellen van de bouwproductie tot 2030 in Haven-Stad en Amsterdam Zuidoost. Aandachtspunten zijn onder andere: het bereikbaar houden van de woningmarkt voor lage en middeninkomens, de omschakeling naar een autoluwe stad, de schaalsprong in het hoogwaardige openbaar vervoer en het behouden en versterken van de groene scheggen en landschappen. Ook bínnen de stad wordt gestreefd naar meerkernigheid, door versterking van de centra in Noord, Nieuw-West en Zuidoost en door de verdere ontwikkeling van de Zuidas.

5. Fasering

We kunnen de ontwikkelingen in de Verstedelijkingsstrategie niet allemaal tegelijk uitvoeren. In een faseringsbeeld schetsen we de ideale ontwikkeling in de tijd.

Het komend decennium ligt de nadruk op het verlichten van de druk op de woningmarkt met de bouw van 175.000-220.000 woningen tot 2030. We benaderen de woningbouwopgave integraal: we bouwen niet alleen woningen, maar steden en samenlevingen. Het gaat hierbij vooral om ontwikkelingen rond ov-knooppunten en versterken van de stadsharten en economische profielen van de kernen buiten Amsterdam. Klimaatadaptatie, waterrobuustheid, natuurinclusiviteit en investeringen in het landschap zijn onderdeel van deze ontwikkelingen. Wat betreft mobiliteit zetten we de komende tien jaar vooral in op het uitvoeren van bestaande Rijk-regio-afspraken, maatregelen om de bereikbaarheid van Amsterdam en de stadsharten te verbeteren, afronding metropolitaan fietsnetwerk en voorbereiden schaalsprong mobiliteitsnetwerk. Voor energie richten we ons het komende decennium op het oplossen van knelpunten in het huidige netwerk en het verder uitwerken van een hybride energienetwerk voor de toekomst.

Voor een meer gedetailleerd faseringsbeeld verwijzen we naar het Verstedelijkingsconcept. Het faseringsbeeld zal in de uitwerking van het verstedelijkingsconcept worden aangescherpt en jaarlijks worden geactualiseerd.

Inhoudsopgave

Het wat en hoe van het Verstedelijkingsconcept MRA	2
Samenvatting	4
1. Inleiding	**13**
2. De groei en transitie in de metropoolregio	**15**
2.1 De kracht van de MRA	16
2.2 Urgentie van een integrale aanpak	21
2.3 Onze ambities	22
3. Verstedelijkingsconcept	**33**
3.1 Meerkerninge ontwikkeling met menselijke maat	35
3.2 Groenblauw netwerk in en om de stad	48
3.3 Systemen voor de toekomst	53
4. Integraal te ontwikkelen gebieden	**69**
5. Fasering	**103**
Bijlagen	**112**
Colofon	134

1. Inleiding

Inleiding

De Metropoolregio Amsterdam biedt een thuisbasis voor 2,5 miljoen inwoners, verdeeld over een groot aantal steden en dorpen. Dankzij de grote variëteit in woon- en werkmilieus is er ruimte voor iedere leefstijl in elke levensfase. En hoewel de meeste inwoners zich in de eerste plaats verbonden voelen met hun woonplaats, speelt het leven zich ook daarbuiten af. Sociale contacten, werk, uitgaan, bewegen: binnen het gebied dat ze kunnen bereizen, kiezen mensen daarvoor de meest geschikte of aantrekkelijke plekken uit, ongeacht gemeentegrenzen. De meerkernige structuur van steden en dorpen in een aaneengesloten landschap brengt een grote diversiteit in stedelijke milieus en landschappen met zich mee, en zorgt ervoor dat de menselijke maat behouden blijft.

De MRA is tegelijk een van de belangrijkste economische motoren van Nederland, met 300.000 bedrijven en 1,5 miljoen banen. De internationale oriëntatie en bereikbaarheid, in combinatie met de hoge leefkwaliteit, maakt dat de MRA meedraait in de internationale top. Dankzij de hoge leefkwaliteit en de gunstige economische positie oefent de MRA een enorme aantrekkingskracht uit, in binnen- en buitenland. Tot 2050 wordt een groei met bijna 700.000 inwoners en 270.000 banen verwacht. De komende tien jaar zal die groei het sterkst zijn.

Die magneetfunctie zet de leefkwaliteit tegelijk op onderdelen onder druk. De afgelopen jaren concentreerde de groei zich voornamelijk in en om Amsterdam. Dit heeft toenemende drukte en oplopende vastgoedprijzen tot gevolg. En als de verdeling van de groei blijft zoals nu, dan groeien de sociaaleconomische verschillen in de regio, met een negatieve uitwerking op de kansengelijkheid binnen de MRA. We moeten voorkomen dat een deel van de inwoners wordt weggedrukt vanwege de internationale aantrekkingskracht, zoals in veel andere metropoolgebieden in de wereld het geval is. De vraag is hoe we de groei accommoderen op zo'n manier dat we de leefkwaliteit en de economische kracht van de regio bestendigen.

Daarbovenop komen de transities die nodig zijn om de regio ook in de verre toekomst bewoonbaar en leefbaar te houden. De MRA ligt voor een belangrijk deel onder NAP en krijgt in hevige mate te maken met de gevolgen van de klimaatverandering, die ook nu al merkbaar zijn. Er liggen nationale en internationale afspraken om verdere klimaatverandering tegen te gaan en de biodiversiteit te versterken. Deze moeten op regionaal niveau gestalte krijgen.

Het schaalniveau van de Metropoolregio Amsterdam is hierbij van groot belang. De regio vormt functioneel één geheel: de MRA omspant het gebied waarbinnen het grootste deel van het woon-werkverkeer, de recreatieve verplaatsingen en de verhuisbewegingen plaatsvindt. Ontwikkelingen in het ene deel van de regio zijn ook van betekenis voor inwoners elders in de MRA. En ontwikkelingen op de ene plek beïnvloeden het functioneren van andere plekken in de MRA. Dit 'daily urban system' dijt uit. Er is sprake van een steeds sterkere uitstraling naar steden en regio's in alle windrichtingen. En internationaal is de metropoolregio goed verbonden met andere stedelijke regio's in Noordwest-Europa.

Om de urgente, complexe en omvangrijke opgaven tot een goed einde te brengen, zetten het Rijk en de MRA met de Verstedelijkingsstrategie samen de koers uit voor de ontwikkeling op de middellange en lange termijn. In de strategie komen keuzes op het gebied van leefkwaliteit, woningbouw, werklocaties, mobiliteit, landschap, energie, water, circulaire economie en ecologie bij elkaar. De strategie geeft aan waar we gezamenlijk met de regio naar toe willen. Hoe we voortbouwen aan een metropoolregio van grote klasse met een menselijke maat. En hoe we samen werken aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, ook op de lange termijn.

2. Groei en transitie in de metropoolregio

De Metropoolregio Amsterdam biedt een grote kwaliteit van leven. Dat is te danken aan de verscheidenheid, verbondenheid en menselijke maat die eigen zijn aan deze metropool.

De eerste helft van de 21e eeuw is een periode van groei en transitie. Iedereen krijgt daarmee te maken. Bewoners, ondernemers, bezoekers. Wij willen die ontwikkeling zo vormgeven, dat de kwaliteit van leven toeneemt. Een gezonde en veilige leefomgeving, aantrekkelijk en internationaal georiënteerd. Een metropool van grote klasse, met menselijke maat. Dat is goed voor wie woont, werkt of verblijft in de MRA, maar ook voor de welvaart en het welzijn in Nederland.

2.1 De kracht van de MRA
2.2 De urgentie van een integrale aanpak
2.3 Onze ambities

2.1 De kracht van de MRA

De MRA is een metropool van grote klasse met een menselijke maat. De inzet voor de verdere verstedelijking van de metropoolregio is om de identiteit en kwaliteiten van de MRA te versterken. Gecombineerd met de urgente, complexe en omvangrijke opgaven waar we voor staan, betekent dit dat we inzetten op een meerkernige ontwikkeling in een leefomgeving die in alle opzichten gezond, veilig en aantrekkelijk is.

De rijkdom van verscheidenheid

Verscheidenheid bepaalt de kracht van de Metropoolregio Amsterdam. Van de eeuwenoude binnensteden van Amsterdam, Haarlem en Weesp tot de groene wijken in Hoofddorp en Almere; van grootstedelijk tot suburbaan en dorps; van stranden bij Zandvoort en Wijk aan Zee tot de heidevelden bij Hilversum en Bussum.

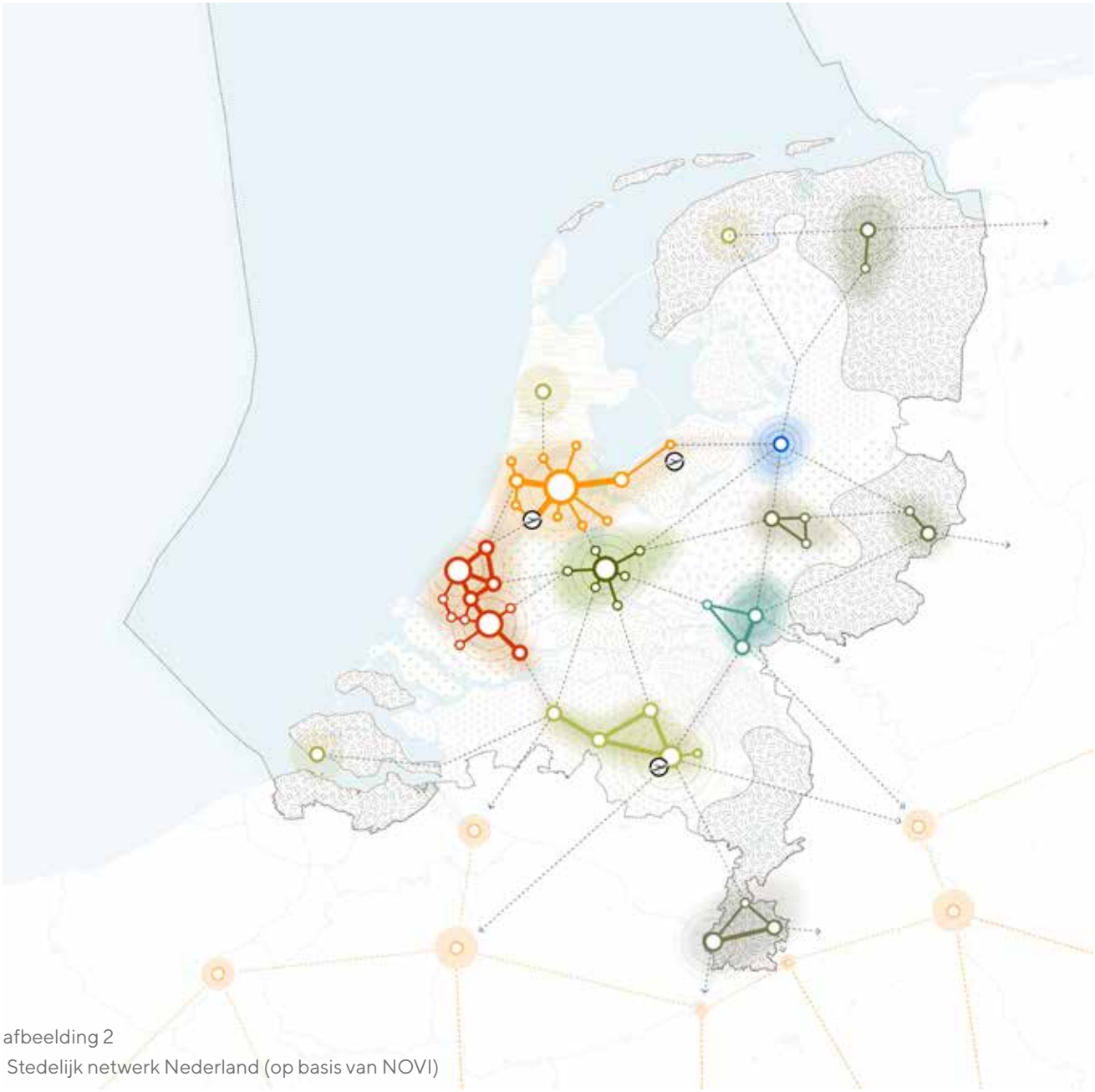
Weinig metropolen ter wereld kennen zo'n verscheidenheid op relatief kleine afstand als de Metropoolregio Amsterdam. En die gaat veel dieper dan alleen in de landschappelijke en stedelijke verschijningsvorm. Binnen de MRA geeft de bevolking iedere stad en elk dorp zijn eigen couleur locale. Ook de afkomst van de bewoners in de regio weerspiegelt verscheidenheid, met maar liefst zo'n 180 nationaliteiten. Een breed scala aan bedrijven en instellingen maakt alledaagse diensten en producten permanent beschikbaar. Andere weten met hun innovaties en producties de ogen van de wereld op zich gericht. De Metropoolregio Amsterdam wil de meest inventieve regio van Europa zijn met de best opgeleide bevolking.

De verschillende delen van de regio hebben hun eigen specifieke economische profiel en deze profielen tellen op tot een compleet economisch spectrum, dat talent opleidt en aantrekt en op een aantal terreinen op een wereldwijd speelveld opereert. Het is op dit moment echter vooral het aaneengesloten stedelijk gebied van Amsterdam en de Zuidflank dat profiteert van de schaalvoordelen die een metropoolregio met zich meebrengt. Andere delen van de MRA kennen hun eigen specialisatie, maar die specialisaties doen nog te weinig met elkaar.

Regionaal en internationaal sterk verbonden

De Metropoolregio Amsterdam is een sterk verbonden regio. De stedelijke regio functioneert als één grote stad – als een samenhangend daily urban system – met 2,5 miljoen inwoners, 300.000 bedrijven en 1,5 miljoen banen. Veel mensen werken in een andere stad dan waar ze wonen. Inwoners kennen hun favoriete plekken om te winkelen, te stappen, te sporten of uit te waaien. Die plekken kunnen verdeeld zijn over de hele regio, alhoewel grote bevolkingsgroepen ook zijn aangewezen op werk en voorzieningen in een beperkter gebied.

De metropoolregio omspant het gebied waarbinnen het meeste woon-werkverkeer plaatsvindt. Tegelijkertijd heeft de metropoolregio ook een sterke band met de direct omliggende regio's. Ook daar wonen mensen die in de MRA werken, zijn bedrijven gevestigd die producten en diensten leveren aan de inwoners en bedrijven in de MRA en is op het gebied van vrije tijd onderling veel verkeer. Het gebied dat als dagelijks systeem (Daily Urban System) functioneert is dan ook groter dan het MRA-



afbeelding 2
Stedelijk netwerk Nederland (op basis van NOVI)

samenwerkingsgebied. In functionele zin is er sprake van een steeds sterkere uitstraling van de metropool in alle windrichtingen: naar Noord-Holland Noord met Alkmaar en Hoorn, naar de Leidse regio en verder richting Rotterdam-Den Haag, naar Utrecht, Amersfoort en Zwolle.

Als een van de belangrijkste economische groeimotoren en het belangrijkste sociale en digitale knooppunt van Nederland doet de metropoolregio mee in de internationale top en is de regio ook internationaal sterk verbonden. Via de luchthaven Schiphol, de haven en internationale treinen, via digitaal knooppunt AMS-IX en via de sociale netwerken van de inwoners. Belangrijk is daarbij de verbinding met andere stedelijke regio's in Noordwest-Europa, zoals het Ruhrgebied, Frankfurt, Hamburg, Berlijn, Brussel, Parijs en Londen.

Meerkernige structuur in een aantrekkelijk landschap

De metropoolregio heeft een internationale oriëntatie, en weet die te combineren met de menselijke maat en hoge leefkwaliteit. Een belangrijke bijdrage daaraan levert de meerkernige structuur van de metropool, met Amsterdam als kernstad en op korte afstand een aantal nieuwe en historische steden en karakteristieke dorpen. Daartussen bevindt zich een aantrekkelijk en bijzonder gevarieerd landschap met veel open water. Het herbergt een veelheid aan waarden en kansen en is essentieel voor een hoge leefkwaliteit, maar staat op sommige plaatsen wel onder druk. In als zijn veelzijdigheid vormt het landschap een aaneengesloten gebied. Dankzij die structuur blijven de afzonderlijke steden herkenbaar en vormt het landschap een uitgestrekt recreatiegebied dat voor iedereen in de regio dichtbij is, hoewel op dit moment niet altijd toegankelijk.

In verhouding met andere metropoolgebieden in de wereld is in de MRA sprake van relatieve sociaaleconomische gelijkheid. Dat neemt niet weg dat ook hier sprake is van een toenemende ongelijkheid in de verdeling van inkomensgroepen over de regio, en van gebiedsgebonden gezondheidsachterstanden. Over de hele linie is de leefkwaliteit hoog, maar niet iedereen profiteert daar in gelijke mate van.

Zeven deelregio's met eigen, unieke kwaliteiten

De Metropoolregio Amsterdam is ingedeeld in zeven deelregio's die elk hun eigen unieke kwaliteiten hebben en die tezamen de kracht van de MRA bepalen .

Zuid-Kennemerland

De deelregio Zuid-Kennemerland biedt de MRA een uniek en aantrekkelijk vestigingsklimaat met ruime mogelijkheden voor recreatie en een hoogwaardig woon- en leefmilieu, dankzij de ligging aan de kust en de aanwezigheid van de historische stad Haarlem. De bevolking is relatief hoog opgeleid en onder hen bevindt zich een groeiend aantal expats. De badplaatsen en de natuur aan de kust (Nationaal Park Zuid-Kennemerland, de landgoederenzone in de binnenduinrand en het recreatiegebied Spaarnwoude) vormen een trekpleister voor een groeiend aantal bezoekers.

De economie kenmerkt zich door een groot aandeel zzp'ers en mkb'ers in de zakelijke dienstverlening, detailhandel en de creatieve en digitale sector. Daarnaast kent Zuid-Kennemerland een hoog aandeel (semi) overheidsorganisaties (provincie, rechtbank, onderwijs en zorg). Onderscheidend zijn culturele voorzieningen zoals een aantal grote musea, het horeca-aanbod en de positie van Haarlem als een van de beste winkelsteden van Nederland. Recent valt in de Haarlemse regio de dynamiek op van start-ups en scale-ups op het gebied van circulaire economie, gezondheid en toegepaste innovatie. In Waarderpolder Haarlem Business Park is Bouwlab gevestigd: een nationaal erkend fieldlab als innovatiehub voor nieuwe bouwtechnologieën.

IJmond

De IJmond kenmerkt zich door een grote verscheidenheid aan woonkwaliteiten. Van stedelijk tot dorps wonen, van betaalbaar tot duur. De woonomgeving wordt omrand door waardevolle landschappen: de kust, de ruige natuur van de duinen, de landgoederen, de Stelling van Amsterdam en het Oer-IJ.

Het gebied vormt de nautische toegangspoort van de MRA. Dankzij de ligging aan het Noordzeekanaal is het een centrum van productie, ontwikkeling en innovatie. De deelregio huisvest ook de opleiding in de maakindustrie. Daarmee is het de 'techport' van de MRA. De ambitie van de IJmond is om Techport beter nationaal bekend te maken, naar analogie van brainport Eindhoven. IJmond heeft een sleutelpositie in de bouw en onderhoud van offshore-windenergie en is daarmee ook de 'groene stekker' van de MRA. Daarnaast kent de deelregio een sterke logistieke sector, een regionaal georiënteerde zorgsector, innovatieve tuinbouw en dienstverlening. Bijzondere kwaliteiten voor toerisme en recreatie zijn de Beverwijkse Bazaar, de kustplaatsen, het Nationaal Park Zuid-Kennemerland en het recreatieschap Spaarnwoude.

Zaanstreek-Waterland

De kwaliteit van Zaanstreek-Waterland is ruimte om te leven middenin authentiek landschap. Wonen in de stad of in het landelijk gebied, met scholen en voorzieningen nabij, altijd nabij water, groen en recreatiemogelijkheden,



afbeelding 3
Zaantheater



afbeelding 4
Heide en bos in het Gooise landschap

en goed bereikbaar via openbaar vervoer of auto. Het energieke regionale bedrijfsleven is gefocust op voedsel, (hout-)bouw, maakindustrie, circulaire economie en energietransitie en een ambitieus techniek- en ICT-cluster. Er wordt intensief samengewerkt tussen onderwijs ondernemers en overheid om daarmee de kwaliteit aan elkaar toe te voegen.

Het is niet alleen kwaliteit, het is ook identiteit die Zaanstreek-Waterland onderscheidt; Hollandser dan Hollands. Daardoor heeft de deelregio een grote toeristisch-recreatieve betekenis. Prachtige veenweidegebieden met eeuwenoude dijken en molens, weilanden rondom historische lintdorpen. De regio heeft een historie van economische en stedelijke ontwikkeling. In de 19e en 20e eeuw is de bedrijvigheid in de regio gemoderniseerd, maar sterk ondernemerschap, doe-mentaliteit en innovatiekracht bleven.

Almere-Lelystad
De steden op het nieuwe land kennen een unieke stedenbouwkundige opzet. Het landschap en de steden zijn tegelijk en in samenhang ontworpen. De samenleving is al sinds het begin krachtig verbonden is met de andere delen van de regio, zowel als het gaat om werk en stedelijke voorzieningen als in verhuisbewegingen. De natuurontwikkeling voor de kust levert een zeer bijzonder recreatie- en woonlandschap op en verrijkt daarmee het palet aan milieus in de MRA.

Het economisch profiel is nog vol in ontwikkeling. De economische structuur kenmerkt zich in toenemende mate door logistiek, ICT, techniek, circulaire economie, energietransitie, food, toerisme en recreatie. Op De Steiger en De Vaart in Almere zijn inmiddels belangrijke clusters in de circulaire economie ontstaan en Lelystad beschikt over bijzondere laboratoriumfaciliteiten op het gebied van luchtvaart, voeding en diergezondheid.

Gooi en Vechtstreek
Gooi en Vechtstreek is de groenblauwe verbinder van de dichtbevolkte stedelijke regio's Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht. Met hoogwaardige voorzieningen is de deelregio een prettige plek om te wonen, werken en recreëren. De woonomgeving is organisch gegroeid. Dit heeft geleid tot een grote variatie in kernen, elk met een eigen identiteit, en woonmilieus. Het hart van de Media Valley ligt in Gooi en Vechtstreek. Sectoren zoals ICT, artificial intelligence, creatieve industrie, zorg en recreatie vormen eveneens belangrijke onderdelen van de economie.

Het landschap is speciaal en heel divers. Er is bos, heide en open weiland. Er liggen historische buitenplaatsen en er is veel water, zoals het Naardermeer, het plassengebied, het IJmeer en het Gooimeer. Verschillende gebieden hebben een nationaal of zelfs internationaal beschermde status. De verscheidenheid aan landschapstypen en de kwaliteit daarvan, in een relatief klein gebied in de verstedelijkte Randstad, maken Gooi en Vechtstreek uniek.

Amstelland-Meerlanden
Deze deelregio heeft een stevige economische positie binnen de MRA, mede dankzij Schiphol en Greenport Aalsmeer. Vervoer en opslag, groothandel, detailhandel en overige zakelijke diensten zijn de grootste economische sectoren. Vanwege deze sterke concentratie van (internationale) economische activiteit heeft Amstelland-Meerlanden een grote aantrekkingskracht op werkgelegenheid vanuit heel Nederland. Het aantal arbeidsplaatsen is groter dan

de beroepsbevolking. Dat heeft zijn weerslag op de woningbehoefte. De plancapaciteit is groot. Naast generieke woningbouwknelpunten is de aanwezigheid van Schiphol een extra uitdaging voor het bouwen van de wenselijke nieuwe woningen.

De deelregio biedt diverse hooggewaardeerde woonmilieus. Van stedelijke appartementen tot historische kernen en dorpse en landelijke woonmilieus, aangevuld met hoogwaardige culturele voorzieningen en liggend in een rijkgeschakeerd landschap. Van buitenplaatsen langs de Amstel, recreatie bij de Westeinderplassen, Ouderkerkerplas, Diemerscheg en in het Amsterdamse Bos, natuurschoon in de Amstelscheg met de Ronde Hoep, de weidsheid van de Bovenkerkerpolder tot nieuwe en te ontwikkelen landschappen als PARK21 en de Westeinderscheg.

Amsterdam

Amsterdam is van oudsher een centrum van internationale handel. Grote stromen mensen, goederen, informatie en geld komen er samen. De aantrekkingskracht is vandaag de dag onverminderd groot, ook dankzij de cultuurhistorische rijkdom van de binnenstad met zijn grachtengordel en de internationale, vrijzinnige ambiance. Amsterdam trekt hierdoor niet alleen drommen toeristen, maar het heeft de handelsstad ook gemaakt tot een centrum van kennis, onderzoek en innovatie. De universiteiten, scholen en kennisintensieve bedrijven trekken het talent aan dat het menselijke kapitaal vormt voor de groeiende kenniseconomie. Een belangrijk positie daarbinnen hebben startups en de tech-sector.

Met name binnen en nabij de ring/A10 heeft Amsterdam alle kenmerken van een hoogstedelijk woonwerkmilieu, met een hoge bebouwings- en bevolkingsdichtheid en een grote diversiteit aan functies. Zo zijn er tal van internationaal vermaarde culturele instellingen gevestigd. Buiten de ring liggen uitgestrekte, modernistische tuinsteden waar steeds meer werkfuncties en voorzieningen neerstrijken. Het omringende landschap dringt via groene scheggen tot diep in het stadslichaam door.



afbeelding 5
Amsterdam

2.2 Urgentie van een integrale aanpak

De combinatie van de hoge leefkwaliteit, de menselijke maat en de internationale oriëntatie is een krachtige kwaliteit, maar het vergt flinke inspanningen om deze voor iedereen in de MRA in stand te houden. Zeker in het licht van de demografische en economische groei die wordt verwacht.

De afgelopen jaren, zeker vóór de coronacrisis, plukte de MRA in economisch opzicht de vruchten van haar internationale aantrekkingskracht. Maar die economische groei gaat niet overal even hard en niet iedereen profiteert er in gelijke mate van. De woningmarkt staat onder hoogspanning en de tekorten op de arbeidsmarkt lopen op. De sociaaleconomische verschillen binnen de regio nemen toe. Dat is onwenselijk – omdat de plek waar je woont niet van invloed mag zijn op de kansen die je krijgt, maar ook omdat praktisch en middelbaar opgeleide vaklieden onmisbaar zijn voor een goed functionerende metropoolregio.

Tegelijk hebben we te maken met een in hoog tempo veranderend klimaat en een biodiversiteit die in een paar decennia achteruit is gehold. De gezondheid van de woonomgeving staat op veel plekken onder druk. Het zijn processen die met spoed actie vereisen.

De urgentie werkt door in de volle breedte van de verstedelijking. We zien iedere ontwikkeling als een kans om de leefomgeving gezond, veilig en aantrekkelijk te houden of te maken. Groot of klein, binnen of buiten de stad. Die kansen zijn niet vrijblijvend: de urgentie is hoog opgelopen, elke kans moet worden gegrepen.

Dat betekent niet dat oplossingsrichtingen voor de verschillende opgaven één kant op wijzen. Ruimtelijke keuzes en keuzes in de tijd zijn en blijven noodzakelijk. Het betekent wel dat die keuzes gemaakt moeten worden vanuit een samenhangend, integraal, MRA-breed perspectief. Dat we opgaven zo veel mogelijk combineren in integrale projecten en gebiedsontwikkelingen. Pregnante voorbeelden zijn de leefkwaliteit rond Schiphol (paragraaf 3.1 en 4.6), de ontwikkeling en verduurzaming in het Noordzeekanaalgebied (paragraaf 4.1) en de sterke relatie tussen de stedelijke ontwikkeling (wonen, werken, voorzieningen) en de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem. Keuzes hiervoor werken door in andere delen van de MRA en daarbuiten, en in de kwaliteit van de leefomgeving. De ontwikkelingen zullen dan ook in samenhang met het MRA-schaalniveau worden uitgewerkt.
Om tegemoet te komen aan alle urgenties zijn substantiële investeringen nodig, van publieke zijde maar zeker ook van private zijde. Veel van die investeringen moeten al op korte termijn, voor 2030, worden gedaan. Maar daarvoor hebben (internationale) investeerders, net als bewoners, wel het vertrouwen nodig dat de MRA ook op lange termijn voor iedereen een veilige, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving blijft bieden. De keuzes in dit Verstedelijkingsconcept zijn daarop geënt. Bij keuzes voor de korte termijn houden we steeds oog voor de lange termijn. We kijken zo'n dertig jaar vooruit, of nog veel langer als het om de effecten van de klimaatverandering gaat. Zo voorkomen we dat we vóór die tijd weer nieuwe maatregelen moeten nemen, en de kosten uiteindelijk nog hoger zullen uitpakken.

2.3

Onze ambities

Verstedelijking is meer dan het bouwen van woningen en bedrijfsruimten alleen. We bouwen complete steden met een hoge leefkwaliteit. Dat betekent dat aan bouwlocaties, zeker de grotere, ook investeringen verbonden kunnen zijn in infrastructuur, voorzieningen, de openbare ruimte en de energievoorziening. Andersom stellen het groenblauwe netwerk en systemen voor mobiliteit, water en energie voorwaarden aan de ontwikkeling van woon- en werkgebieden.

Bij alle stedelijke ontwikkelingen willen we de kans aangrijpen om de regio klimaatadaptiever, natuurinclusiever en waterrobuuster te maken, het specifieke profiel van de omgeving te versterken en het sociaal-maatschappelijke evenwicht in de MRA te verbeteren.

Stad en landschap hangen nauw samen. Het aaneengesloten, gevarieerde en waterrijke landschap is een belangrijke troef van de metropoolregio en is onmisbaar voor een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving. Landschappelijke structuren zetten zich door in de stad, soms verscholen en soms uitgesproken. Verschillende functies van het landschap (zoals natuur, recreatie, water) kennen haarvaten al in de woonbuurt. Ambities voor stad en landschap zijn daarom nauw verbonden.

Ambities

- De hele metropoolregio laten profiteren van de groei
- Voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woon- en werkmilieus
- Diversiteit en verbondenheid in de economie versterken
- Meer balans brengen in wonen en werken
- Zorgen voor een gezonde leefomgeving
- Bereikbaarheid en bereisbaarheid in de MRA bevorderen
- De uitstoot van broeikasgassen terugdringen
- Doorontwikkelen van het metropolitane landschap
- De regio klimaatadaptief inrichten
- De biodiversiteit vergroten

De hele metropoolregio laten profiteren van de groei

De bevolking en de economie van de MRA blijven groeien. We willen die groeipotentie inzetten om de onderscheidende kwaliteiten verder te versterken: de combinatie van leefkwaliteit, menselijke maat en internationale oriëntatie, en de kenmerkende diversiteit. Om dat te bereiken, zetten we de meerkernige structuur van sterke steden en dorpen in een sterk landschap verder kracht bij.

Met de inzet op meerkernige ontwikkeling combineren we verschillende ambities. We verminderen de druk op de woon- en werklocaties in de Amsterdamse agglomeratie en beperken de groei van de spitspendel richting Amsterdam. We benutten de kwaliteiten van alle steden en dorpen in de MRA en komen tegemoet aan woningbehoeften per deelregio. We houden de menselijke maat in stand en we behouden zoveel mogelijk de open landschappen tussen de stedelijke gebieden in. Zo creëren we tegelijk gunstige ruimtelijke voorwaarden voor de grote duurzaamheidsopgaven van deze tijd: de mobiliteitstransitie, klimaatadaptiviteit, waterrobuustheid, biodiversiteit en schone energie.

Het is daarbij onze ambitie om door verstedelijkingskeuzes ook bij te dragen aan een verbetering in wijken waar een combinatie van ruimtelijke condities en sociaaleconomische kenmerken van de bevolking zorgen voor lagere kansen op een aantal kernonderdelen van het leven: welvaart, gezondheid en welzijn. Daarbij denken we aan menging en verbeteren van wijken door woningbouw en transformatie, het verbeteren van sociaal-maatschappelijke kansen, sociale cohesie en leefbaarheid in kwetsbare wijken door onder andere voorzieningenplanning, en verbetering van sociaaleconomische kansen in kwetsbare wijken door een betere bereikbaarheid van banen.

Voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woon- en werkmilieus

Rijk en regio hebben afspraken gemaakt over de bouw van 175.000 woningen tot 2030 en onderzoeken de mogelijkheid om in die periode nog eens 45.000 woningen te bouwen. Na 2030 lijkt de behoefte aan nieuwe woningen af te nemen, maar de prognoses kennen flinke bandbreedtes. Vooralsnog wordt uitgegaan van een bouwopgave van 75.000 woningen tussen 2030 en 2040 en nog eens 75.000 woningen tussen 2040 en 2050.

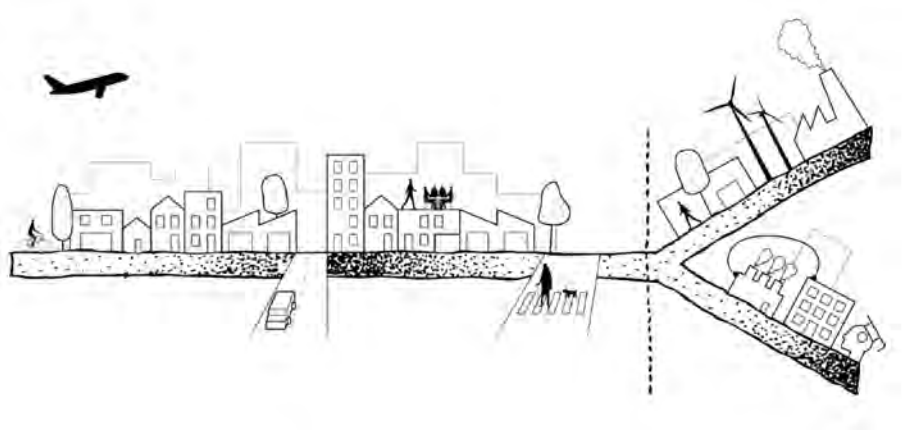
De verwachte economische groei, uitgedrukt in arbeidsplaatsen (banen groter dan 12 uur per week), bedraagt zo'n 250.000 tot 2040. Waar eerder werd verwacht dat vergrijzing zou zorgen voor afvlakkende groei, is de verwachting momenteel dat tussen 2040 en '50 de werkgelegenheid in dezelfde mate doorgroeit. We willen hier ruimte voor vinden, passend bij de aard van de bedrijvigheid.

De te ontwikkelen woon- en werkmilieus moeten passen bij de kwalitatieve vraag. Die gaat in toenemende mate uit naar gemengde (hoog)stedelijke woonwerkmilieus. De vraag naar nieuwe woningen komt vooral van starters op de woningmarkt en huishoudens die een kwalitatieve stap in hun wooncarrière willen maken. Daaronder bevinden zich ook senioren die passende woonruimte zoeken, en als ze die gevonden hebben een eengezinswoning achterlaten. De MRA, in het bijzonder Amsterdam, trekt bovendien veel jonge mensen uit binnen- en buitenland aan. De nieuwbouwvraag lijkt zich na 2030 te concentreren op (hoog)stedelijke

milieus, met een groot aandeel woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens die dichtbij voorzieningen, werk en openbaar vervoer willen wonen. Tot 2030 zijn naast appartementen ook relatief veel eengezinswoningen in woonwijken nodig.

De betaalbaarheid van woningen is daarbij een steeds belangrijker aandachtspunt. Door de stijgende woningprijzen zijn betaalbare woningen in toenemende mate vooral in de randen van de MRA te vinden. Voor een evenwichtige (sociale en economische) ontwikkeling is het belangrijk dat in de hele regio voldoende betaalbare woningen van voldoende kwaliteit en omvang beschikbaar zijn. Dit geldt met name voor de binnenstedelijke locaties nabij ov-knooppunten, stadsharten en de grote ontwikkellocaties. Voldoende betaalbaar aanbod is niet alleen te realiseren door nieuwbouw, maar ook door het betaalbaar houden van de bestaande voorraad.

De kenniseconomie gedijt in gemengde milieus, omdat die de interactie en kennisuitwisseling bevorderen. Maar we willen ook productiebedrijven inpassen in de stad, in 'productieve wijken'. Transformatie van bedrijventerreinen met grootschalige woningbouw vergroot de sociaaleconomische opgave om voldoende ruimte op de locatie of in de nabijheid te behouden voor lokaal voorzienende bedrijven en werkgelegenheid voor met name praktisch geschoolden. Dat is een voorwaarde om te zorgen dat de reis tussen woon- en werkplaats voor praktisch geschoolden niet te lang en/of te kostbaar wordt. Bedrijfsruimte voor kleinschalige maakbedrijven en stadsverzorgende bedrijven is (net als sociale woningbouw) afhankelijk van betaalbare huurprijzen en wordt daardoor niet vanzelf door marktpartijen gerealiseerd. Ook vraagt het aandacht in de sfeer van de regelgeving.



afbeelding 6 - De MRA voorziet in een rijk scala aan complementaire werk- en leefmilieus (bron: Mensen Werk, Hoe geven we ruimte aan de toekomst van werk? (2018), Spontaneous City)

Niet ieder bedrijf leent zich voor menging met woningbouw. Voor deze bedrijven, die wel belangrijk zijn voor de werkgelegenheid in de MRA, blijven voldoende ongemengde bedrijventerreinen nodig. Nieuwe plannen voor woningbouw die leiden tot transformatie en verlies aan bedrijventerreinen kunnen als voldoende ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar is.

Diversiteit en verbondenheid in de economie versterken

'Diversiteit' en 'verbinding' zijn de leidende principes voor een meerkernige economische ontwikkeling. Regionale economische profielen dragen bij aan de verscheidenheid die de MRA kenmerkt. Schaalvoordelen op het niveau van de stad komen voort uit onderlinge nabijheid van economische activiteiten, waarbij een natuurlijke verdeling ontstaat tussen grotere steden met een diverse economische structuur en meer gespecialiseerde, kleinere steden. Amsterdam en omliggende gemeenten vormen in deze meerkernige structuur het economisch dominante kerngebied. Schaalvoordelen op het niveau van de metropoolregio komen voort uit sterke verbondenheid: fysiek, sociaal en economisch.

Een groot deel van de gemengde woonwerkgebieden zal ook in de toekomst in en om Amsterdam zijn geconcentreerd. Om de hele metropoolregio te laten profiteren van de groei van de werkgelegenheid, versterken we de vestigingsmilieus elders in de regio. Dat doen we door ook daar in te zetten op gemengde woonwerkmilieus met een eigen onderscheidend profiel en een wenkend ontwikkelingsperspectief, voortbouwend op de bestaande economische karakteristiek.

Met deze ambitie bouwen we ook door op het innovatie-ecosysteem in de MRA, waarin het bedrijfsleven,

kennis- en onderwijsinstellingen en de overheid elk hun rol hebben. De koers die de economie heeft ingezet, is die richting circulariteit en digitalisering. Stromen en kringlopen bepalen meer en meer de structuur van de regionale economie. Reststoffen van het ene bedrijf kunnen worden benut door een ander bedrijf, of door particulieren. Dat kan gaan om grondstoffen, restwarmte, CO2, afvalwater. We houden rekening met de mogelijkheid dat voorzieningen voor de circulaire economie en de traditionele economie gedurende enige tijd naast elkaar zullen bestaan, wat een tijdelijk extra ruimtebeslag tot gevolg heeft.

De innovatiekracht van de regio is hard nodig bij de omslag naar een circulaire economie. Hetzelfde geldt voor de digitalisering. Kennisontwikkeling en -toepassing zijn in de huidige praktijk al nauw verbonden. Stimulering is vooral wenselijk in de afstemming tussen onderwijs en arbeidsmarkt. Nieuwe generaties werkenden hebben skills nodig die passen bij een circulaire en gedigitaliseerde economie.

De inzet op diversiteit en verbondenheid zal tot slot hand in hand gaan met het versterken van de internationale positie van de MRA. Door de verdere ontwikkeling van de haven, de luchtvaart, het internationale treinverkeer en het digitale knooppunt AMS-IX. Bij deze ontwikkelingen zetten we in op verduurzaming en het verbeteren van de gezondheid en leefbaarheid in de omliggende gebieden.

Haveneconomie

Het havenindustrieel cluster zorgt voor stuwende werkgelegenheid, waarmee geld over de grens wordt verdiend en die een grote multiplier voor de lokale economie kent. De haven fungeert als doorvoerhaven van hoogwaardige producten, vestigingsplaats van hoogwaardige industrie en bedrijven, proeftuin voor nieuwe bedrijvigheid en als ecosysteem met interacterende bedrijven, kennisinstellingen en publieke partijen. Om die rol te kunnen blijven spelen is recent geïnvesteerd in het vernieuwen van de zeesluis.
Het havengebied is voor een blijvend sterke positie op het internationale toneel en voor zijn spilfunctie in de nationale economie niet meer alleen afhankelijk van volumes, maar juist ook van de duurzaamheid van de bedrijfsvoering en de innovaties die daarbij horen. In de energietransitie is een belangrijke rol weggelegd voor de haven, vanwege de aanwezigheid van grote energievragers en de traditionele, maar eindigende doorvoerfunctie voor grondstoffen zoals kolen. Ook in de overgang van een fossiele, lineaire economie naar een circulaire economie is een belangrijke rol weggelegd voor het havengebied. De haven kan met zijn innoverend vermogen de transities in de bredere regionale economie aanjagen.

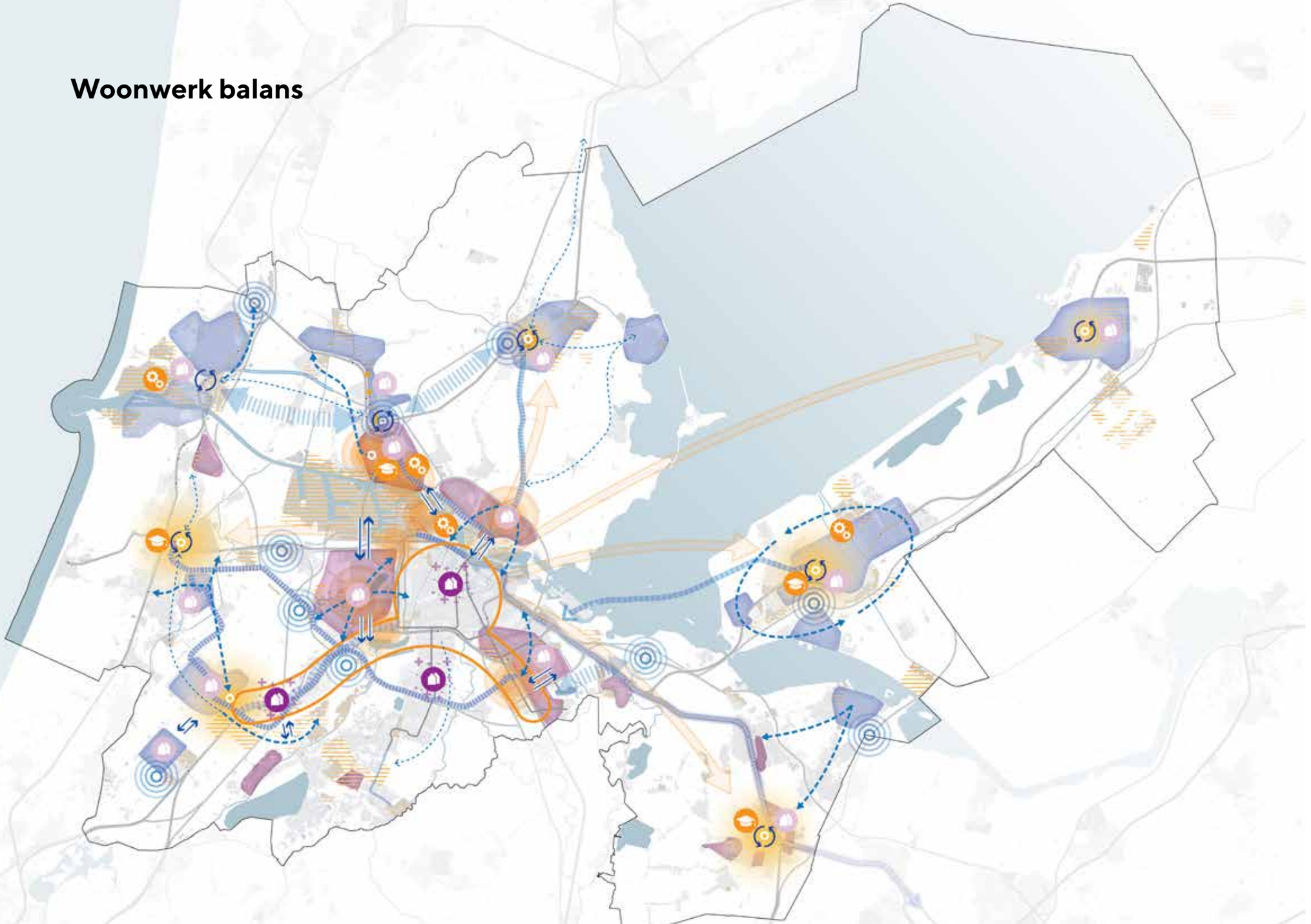
We willen dat het havencomplex zijn sterke internationale concurrentiepositie behoudt en bijdraagt aan een duurzame economische ontwikkeling. Daarvoor, en om de gezondheid en leefkwaliteit in de MRA te verbeteren, is verduurzaming noodzakelijk. Ook hechten we bijzondere waarde aan de specifieke werkgelegenheid die de haven biedt: praktische banen, binnen de geografische reikwijdte van veel inwoners.

Meer balans brengen in wonen en werken

Bij de expliciete keuze voor een meerkernige ontwikkeling is een evenwichtige ontwikkeling van de metropoolregio het doel. Op dit moment is in de metropoolregio sprake van een onevenwichtige ruimtelijke verdeling tussen de locaties waar mensen werken en wonen. Dit is een gevolg van een disbalans tussen een meerkernige ruimtelijke spreiding van wonen en een ruimtelijke concentratie van banen.

Vooral praktisch en middelbaar opgeleiden zijn om verschillende redenen minder goed in staat en bereid om ver, lang en tegen hoge kosten te reizen voor hun baan. Zij hebben doorgaans een lager inkomen, een lager autobezit en een lagere werkgeversvergoeding voor woon-werkverkeer. Daardoor weegt de afstand in tijd, geld en moeite relatief zwaarder voor hen dan voor hoger opgeleiden. Toch wonen deze groepen door processen op de woningmarkt vaker dan theoretisch opgeleiden buiten de kernagglomeratie, met relatief weinig lokale banen waardoor ze naar die voor hen in pure reistijd en brede bereikbaarheid minder goed bereikbare kernagglomeratie moeten reizen voor hun baan. Binnen de kernagglomeratie, waar juist meer banen zijn dan beroepsbevolking, zijn banen voor praktisch en middenopgeleiden bovendien vaker te vinden op de minder goed per openbaar vervoer bereikbare locaties.

Woonwerk balans



Legenda

Interventies wonen

- Concentraties praktisch en middelbaar geschoolden nabij werkconcentraties (fijnmazig lokaal verbinden)
- Uitbreiden betaalbare woonvoorraad
- Op peil houden betaalbare woonvoorraad

Interventies economie en onderwijs

- Economisch kerngebied
- Uitbreiding economisch kerngebied
- Versterken economische subcentra
- Versterken onderwijsstructuur
- Versterken maakindustrie, organiseren specialisatie
- Verleiden van bedrijven, versterken economisch profiel
- Ontwikkelen bedrijvigheid, sociaal economisch binden werkgelegenheid

Interventies bereikbaarheid banen

- Praktisch en middelbaar geschoolden op afstand van werkconcentraties (regionaal verbinden wonen en werken)
- Fijnmazig verbinden met economisch kerngebied
- Fijnmazig lokaal verbinden
- Verbinden economische centra met HOV
- Verbinden economische centra met fiets
- Zoeklocatie regiohub

Overige

- Stadsharten MRA Verstedelijkingsstrategie
- BBG
- Bedrijven en industrieterrein
- Treinspoor
- Snelweg

Deze ruimtelijke disbalans in de metropoolregio leidt tot een flinke woon-werkpendel die de vervoersongelijkheid versterkt tussen praktisch en middelbaar opgeleiden met lagere inkomens aan de ene kant, en theoretisch opgeleiden met gemiddeld hogere inkomens aan de andere kant.[1] Deze disbalans leidt er ook toe dat werkgevers in de kernagglomeratie en praktisch en middelbaar geschoolden elkaar moeilijker of niet kunnen vinden.

Het is onze ambitie om deze disbalans en ongelijkheid waar mogelijk te verminderen. De uitdaging is om via een slimme onderlinge afstemming tussen keuzes in locaties van wonen en werken en hun onderlinge bereikbaarheid bij te dragen aan meer balans tussen wonen in werken in alle deelregio's, in termen van de verhouding van het aantal banen ten opzichte van de beroepsbevolking.

De bijdrage van de Verstedelijkingsstrategie bestaat aan de ene kant uit maatregelen om op decentrale locaties met een hoge concentratie van praktisch en middelbaar opgeleiden (de blauwe gebieden op de kaart):

- Het bestaande werk te behouden en te integreren in ruimtelijke transformatiegebieden
- De condities voor werkgelegenheidsgroei te verbeteren door de decentrale economische profielen te versterken, daarmee specialisatie en concurrentiekracht te versterken en bedrijven te verleiden zich te vestigen
- Wonen en werken op transformatielocaties waar mogelijk te mengen in productieve buurten of wijken, en bedrijventerreinen te reserveren nabij plekken waar veel werkgebieden worden getransformeerd
- De nabijheid en bereisbaarheid te verbeteren tussen woon- en werklocaties met deelauto's, auto-fiets en auto-ov combinaties voor autogebonden reizigers en het streven naar betaalbare en beschikbare alternatieven van lopen, (e-)fiets en openbaar vervoer met aandacht voor de fijnmazigheid van het netwerk

Aan de andere kant kan de Verstedelijkingsstrategie mogelijke arbeidstekorten tegengaan in cruciale beroepen en competitieve sectoren in de kernagglomeratie (het oranje gebied op de kaart) met meer woonmogelijkheden voor praktisch en middelbaar geschoolden met een laag- of middeninkomen in de steden en kernagglomeratie. Dit betekent dat de betaalbare woningvoorraad op peil moet worden gehouden en waar mogelijk vergroot dient te worden. Daarnaast vraagt het in de paarse gebieden op de kaart om gerichte maatregelen die fijnmazige, betaalbare en veilige verbindingen tussen de woon- en de werkplek helpen verbeteren.

Deze aanpak vraagt om maatwerk per gebied én om een MRA-brede integrale uitwerking, beide op het snijvlak van wonen, economie en bereikbaarheid. Deze integrale uitwerking omvat:

1. Het voor verschillende opleidingsniveaus, sociale groepen en bedrijfssectoren in beeld brengen van de huidige verhouding banen/beroepsbevolking, functiemix wonen-werken-voorzieningen en bereikbaarheidsprofiel, geredeneerd vanuit de deelgebieden én het grotere systeem
2. Het bepalen van de ambities van deelregio's en stadsharten voor de doorontwikkeling van deze functiemix en het bereikbaarheidsprofiel, dat laatste ook in relatie tot veranderingen in het bereikbaarheidssysteem
3. Het bepalen van een typologie voor de 'optimale' functiemix van de verschillende woonwerkmilieus in relatie tot het (toekomstig) bereikbaarheidsprofiel en vestigingsklimaat met handvatten voor gebiedsontwikkeling en bereikbaarheidsinterventies
4. Het invullen en waar nodig aanscherpen van de ambities van deelregio's en stadsharten op basis van de typologie voor de 'optimale' functiemix, woon-, vestigings- en bereikbaarheidsklimaat

1 Vervoersongelijkheid betekent dat voor praktisch en middelbaar opgeleide inwoners van de MRA zowel binnen de MRA als geheel, als binnen de diverse deelregio's de kosten voor het reizen tussen woonplek en werkplek in termen van tijd, geld en moeite hoger zijn dan voor theoretisch opgeleide inwoners in de MRA, voor velen vermoedelijk zelfs in die mate dat het een drempel oproept voor arbeidsparticipatie.

Bereikbaarheid in de MRA bevorderen: toegankelijk en betaalbaar

Door de groei van de metropoolregio zal ook de mobiliteit in, van en naar de MRA toenemen. Die toenemende mobiliteit moet passen in het streven naar een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving. Economische centra blijven bereikbaar, en tegelijk mag de reisafstand tussen de woning aan de ene kant, en de werkplek en voorzieningen aan de andere kant, niet te groot worden. We willen dat deze dagelijkse mobiliteit voor iedereen toegankelijk en betaalbaar blijft. Met name onder praktisch geschoolden is de bereisbaarheid een aandachtspunt.

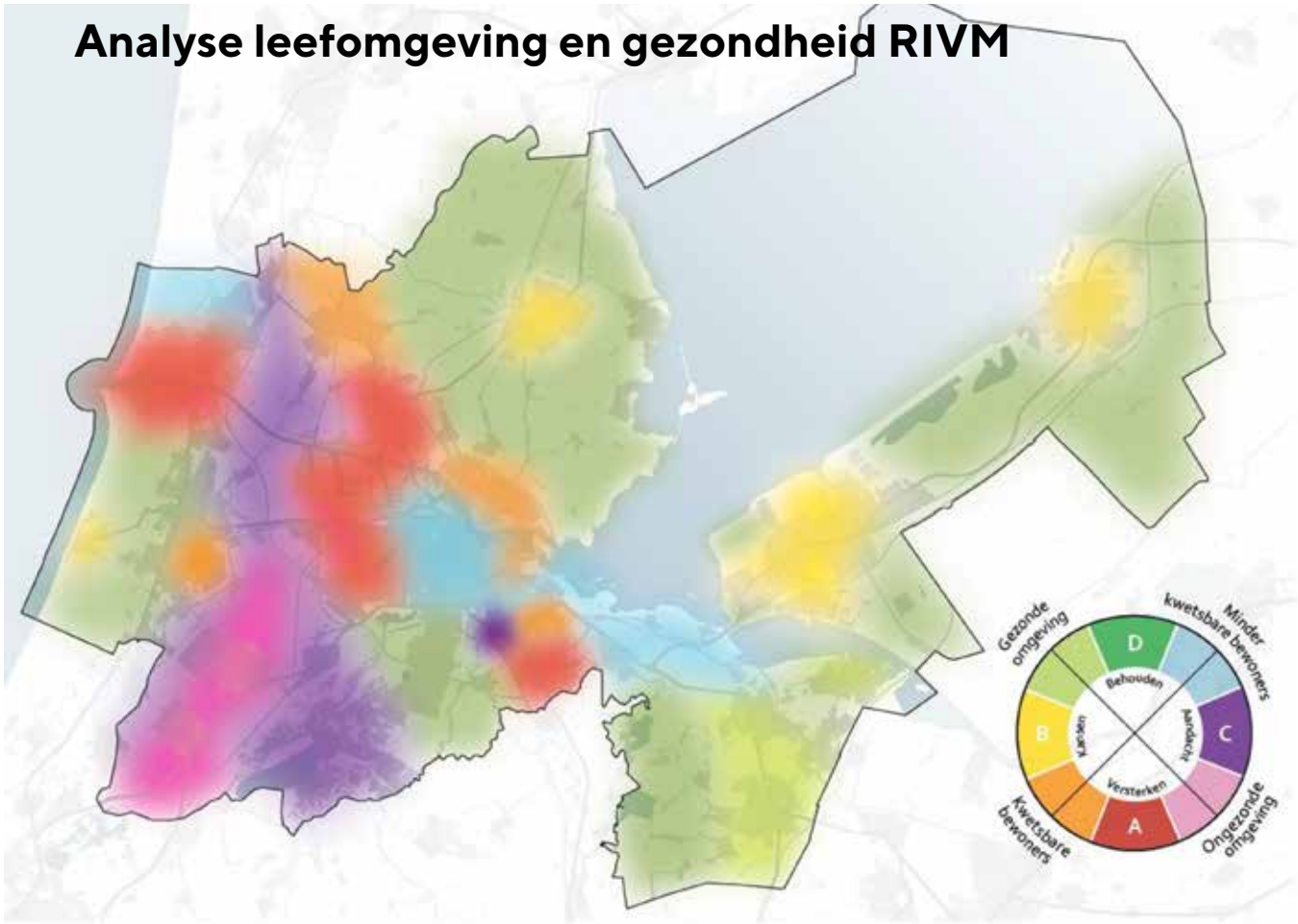
De Verstedelijkingsstrategie en de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem leiden in hun onderlinge wisselwerking tot een mobiliteitstransitie. Ambitie is een duurzame, gezonde en slimme mobiliteit, die het mensen gemakkelijk maakt om hun reis van deur tot deur te organiseren, op betaalbare wijze en beperkt afhankelijk van een eigen auto. En we willen ook dat het goederenvervoer minder afhankelijk wordt van de vrachtauto, met name in de stadsdistributie. Door logistiek en goederenvervoer slimmer en duurzamer te maken, ook met logistiek en goederenvervoer over water, kan deze sector andere ambities ondersteunen.

In de internationale verbindingen heeft het vliegverkeer een belangrijke rol. We willen het vliegverkeer op korte afstanden terugdringen door meer ruimte te creëren voor internationale treinen op het spoorwegnet. Schiphol kan daardoor verder groeien als een internationaal knooppunt voor het treinverkeer. Om de ruimte op het spoor te creëren, is het nodig om Hoofddorp en Schiphol te verbinden met het metronetwerk van Amsterdam. De consequentie van meer internationaal treinverkeer kan zijn dat de milieueffecten en het ruimtebeslag van de spoorbaan toenemen. Negatieve effecten op het binnenlandse en het regionale treinverkeer moeten worden voorkomen. Daarnaast betekent het niet vanzelf dat hiermee de milieueffecten en het ruimtebeslag van de luchtvaart afnemen. De vrijkomende luchtvaartcapaciteit kan tenslotte ingenomen worden door vluchten op lange afstanden. Hier moet een evenwicht in worden gevonden.

Om de ontwikkeling van een veilig, gezond en duurzaam metropolitaan mobiliteitssysteem te bevorderen, benaderen we het mobiliteitssysteem als één samenhangend systeem van verschillende modaliteiten voor personen- en goederenvervoer: spoor en openbaar vervoer, weg, waterweg, fiets en lopen. De ontwikkeling van binnenstedelijke woningbouw in gemengde milieus is een krachtige ondersteuning van deze ambitie.



afbeelding 7
Mobiliteitssysteem als één samenhangend systeem
station Bijlmer-Arena





afbeelding 8
Thema's gezondheid beschermen en bevorderen

Zorgen voor een gezonde leefomgeving

In de MRA zijn er grote verschillen in de lokale gezondheidssituatie. Zo zijn er verschillen tussen gebieden waar de leefomgeving relatief gezond dan wel ongezond is, en tussen gebieden waar relatief veel dan wel weinig mensen wonen die kwetsbaar zijn voor fysieke en mentale gezondheidsrisico's. Dat blijkt uit een analyse die het RIVM heeft uitgevoerd voor het Verstedelijkingsconcept.

Onze ambitie is om iedereen in de MRA een gezonde leefomgeving aan te bieden door te investeren in een omgeving die inwoners beschermt tegen milieudruk en die de mentale en fysieke gezondheid bevordert. Deze ambitie laat zich het meest voelen in keuzesituaties in gebieden waar een oververtegenwoordiging van mensen met een kwetsbare gezondheid stapelen met ongezonde leefomgevingsfactoren, of waar de ruimtevragers met een negatieve impact op gezondheid concurreren in ruimtegebruik met interventies ter bevordering van de gezondheid.

De primaire aandachtsgebieden zijn de rood-oranje-roze gebieden op de kaart. Hier wonen relatief veel mensen die kwetsbaar zijn voor fysieke en mentale gezondheidsrisico's in een relatief ongezonde omgeving. Om de gezonde leefomgeving te versterken is een combinatie van ruimtelijke maatregelen ter bescherming én bevordering van de gezondheid hier op zijn plek, met name ook als er veel nieuwbouw is gepland.

In de paarse gebieden waar een ongezonde omgeving het belangrijkste probleem is, maar relatief weinig mensen wonen, is gezondheidsbescherming de primaire uitdaging. In de gele gebieden wonen relatief veel kwetsbare mensen, maar is de omgeving relatief gezond.

Hier is gezondheidsbevordering en het verminderen van deze kwetsbaarheid van belang. In de groene gebieden waar relatief gezonde mensen in een gezonde omgeving wonen, is het zaak deze gezonde omgeving te behouden ondanks verstedelijkingsdruk.

Beschermen van de gezondheid betekent in de eerste plaats maatregelen tegen geluidsbelasting en luchtvervuiling in de woon- en leefomgeving. Daarbij kan gedacht worden aan het verminderen, verduurzamen of verplaatsen van geluid- en fijnstofbronnen zoals industrie en luchthavenactiviteiten, en het verlagen van de maximumsnelheid op autowegen in de nabijheid van huidige en toekomstige woonlocaties. Maar ook bescherming tegen wateroverlast en hittestress zijn belangrijk in het beschermen van de gezondheid, net als de verkeersveiligheid. Er ligt een relatie met de energietransitie en circulaire economie, die enerzijds nodig zijn voor een structureel schonere en gezondere omgeving, maar waarvan de infrastructuur plaatselijk nadelige effecten kan hebben (milieu- en veiligheidscontouren). Tenslotte is er een sterke relatie tussen gezondheid en een slechte woningkwaliteit (schimmel, rotte fundering), die ook kan leiden tot energiearmoede. Daarmee zijn gerichte acties om via inzet op verduurzaming van woningen in bepaalde wijken niet alleen van belang om de energietransitie te stimuleren, maar ook om gezondheidswinst te behalen.

Een ruimtelijke inrichting die uitnodigt tot bewegen, ontspannen en ontmoeten en tot actieve vormen van mobiliteit (lopen en fietsen) bevordert de gezondheid. Belangrijk daarin zijn functiemenging (de nabijheid van dagelijkse voorzieningen, werk en opleiding en voorzieningen voor ontspanning) en de nabijheid en kwaliteit van groen; zowel groen in de directe woonomgeving als aantrekkelijke en toegankelijke recreatie- en natuurgebieden. Vooral in de rode, roze en paarse gebieden, waar ruimteclaims ter bevordering van de gezondheid concurreren met andere ruimteclaims, vraagt dit om een zorgvuldige afweging.

In algemene zin is ook de ontwikkeling van (snel) fietspaden en openbaar vervoer bevorderlijk voor de gezondheid. Verder kan maatschappelijke participatie de gezondheid bevorderen. Daarvoor is de nabijheid van werk en opleiding relevant, net als ontmoeting en sociale cohesie. Aandachtspunt daarbij is dat segregatie en gentrificatie in wijken de oorzaak kunnen zijn van vermindering van sociale cohesie en ontmoeting, en een negatieve invloed hebben op de mentale gezondheid. Tot slot geldt dat ruimtelijke inrichting veelal niet voldoende zal zijn. Voor daadwerkelijke gedragsverandering en gezondheidsbevordering is ruimtelijk beleid in combinatie met sociale maatregelen nodig.

De uitstoot van broeikasgassen terugdringen

We werken toe naar een schone MRA, circulair en fossielvrij. Met name in het terugdringen van de uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen kan de Verstedelijkingsstrategie veel betekenen. Dat is noodzakelijk om verdere klimaatverandering en de daaruit voortvloeiende effecten op de veiligheid en de gezondheid van de leefomgeving tegen te gaan. Het energiesysteem staat voor een fundamentele vernieuwing. Duurzame energiebronnen zoals wind, zon en geo- en aquathermie zullen fossiele bronnen vervangen. Dat vraagt om een geïntegreerd hybride energiesysteem; een systeem dat gebruik maakt van verschillende duurzame bronnen, dat kleinschalige energiewinning tot op buurtniveau integreert en een stabiele energievoorziening waarborgt. Meer dan in het verleden zal dat sturend zijn voor verstedelijkingskeuzes. De energietransitie werkt door in de industrie, die ook in de energievoorziening meer circulair zal gaan werken, en in de mobiliteitstransitie.

We willen bevorderen dat in de bouw materialen worden gebruikt die bij de productie weinig tot geen CO2 -uitstoot veroorzaken, of die zelfs CO2 opslaan, zoals hout. Bosaanleg helpt om CO2 op te slaan. En ook het terugdringen van de bodemdaling levert een reductie op van de uitstoot van broeikasgassen.

Doorontwikkelen van het metropolitane landschap

Dankzij de meerkernige stedelijke structuur van de MRA is het landschap nooit ver weg. Onze ambitie is dat vanaf iedere woning binnen vijftien minuten fietsen een aantrekkelijk en toegankelijk landschap bereikbaar is. Zo levert het landschap een belangrijke bijdrage aan de leefkwaliteit en de menselijke maat. Of het nu is om stil te genieten van de natuur of om een festival te bezoeken, om een rondje te sporten of een dag op het water door te brengen. De behoefte aan recreatie in landschap nabij de steden groeit als de steden drukker worden. Dat maakt aandacht voor beleving, de recreatieve functie, toegankelijkheid en stad-landverbindingen (de scheggen en stadsranden) op zijn plaats bij ruimtelijke ingrepen die invloed hebben op het landschap.

Het landschap draagt bij aan de identiteit van het gebied, is een drager van cultuurhistorische waarden, biedt ontspanning en is productief als landbouwareaal. Het aaneengesloten landschap is essentieel voor het herstellen van de biodiversiteit. Een sterk landschap functioneert bovendien als leverancier van een aantal

Terugdringen van de bodemdaling

De bodemdaling in veenweidegebieden (Waterland, Amstelscheg, Vechtstreek) is een gevolg van het oxideren van veen. Daarbij komen broeikasgassen zoals CO2 vrij. De bodemdaling in droogmakerijen ontstaat door een combinatie van inklinkende kleigronden en oxidatie van veen. Dalende bodems kunnen ook gevolgen hebben voor onder meer het grondgebruik, het beheer van infrastructuur en de kwaliteit van houten funderingen.

Het tempo waarin veen oxideert heeft te maken met het grondwaterpeil dat nodig is voor het huidige agrarische grondgebruik. Naarmate de grond natter is, daalt de bodem trager. Het huidige peilbeheer in veel agrarische veenweidegebieden, waarbij slootwater wordt weggepompt om de bodem voldoende droog te houden voor agrarische productie, draagt bij aan het tempo van de bodemdaling. Een optie om de bodemdaling in veenweidegebieden tegen te gaan, is om het grondwaterpeil structureel te verhogen. Dat heeft al gauw gevolgen voor het grondgebruik. Dat zou daarop afgestemd moeten worden, hetzij door een aangepaste agrarische bedrijfsvoering, hetzij door een keuze voor natuur of recreatie, of een combinatie van de drie. Technische oplossingen (zoals drukdrainage of onderwaterdrainage) zijn ook denkbaar en worden momenteel onderzocht op hun kansen en mogelijke effecten.

Welke oplossing voor welk veenweidegebied het meest in aanmerking komt, wordt uitgewerkt in integrale gebiedsprocessen met alle betrokken partijen, zoals in Laag-Holland en het Groene Hart. In deze integrale gebiedsprocessen wordt gezocht naar oplossingen die de bodemdaling tegengaan en op maatschappelijk draagvlak kunnen rekenen. Ook in de Amstelscheg werken gebiedspartijen samen aan een integraal Gebiedsperspectief, waarin dit onderwerp wordt meegenomen.

Eerste oorzaak van de bodemdaling in Flevoland is het inklinken van klei. Dat is een natuurlijk proces dat op termijn tot stilstand komt. Daarnaast is er sprake van lokale veenpakketten die dicht op het oppervlakte zitten. Oxidatie van deze veenpakketten heeft (naast de inklinking) daling tot gevolg. Bepaalde vormen van intensieve akkerbouw kunnen op een aantal plekken op termijn niet meer haalbaar zijn. Hier moet worden gezocht naar ander gebruik van deze gronden.

groenblauwe diensten die stuk voor stuk van belang zijn voor een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, zoals schone lucht, waterwinning voor de drinkwaterproductie, waterbuffering, verkoeling, energie en de mentale gezondheid die verbonden is aan een groene omgeving.

De landschappelijke waarden en groenblauwe diensten vragen allemaal aandacht en onderhoud, willen we ze op de lange duur kunnen handhaven en versterken. Het behoud van de doorgaande landschappelijke structuur, de ontwikkeling van de landschapseenheden die daar deel van uitmaken en een landschapsinclusieve verstedelijking hebben een cruciale rol in het borgen van een goede leefkwaliteit voor iedereen in deze groeiende metropoolregio.

De regio klimaatadaptief inrichten

Het klimaat verandert snel. Dat betekent een grotere toevloed van water via de rivieren, een stijgende zeespiegel, extreme buien, maar ook perioden van hitte en extreme droogte. Ruimtelijke ontwikkelingen van nu krijgen gedurende hun levensduur te maken met een wezenlijk ander klimaat. In de tweede helft van deze eeuw zal de klimaatverandering waarschijnlijk accelereren. Dat maakt de urgentie van een klimaatadaptieve inrichting des te groter. Er zal steeds kortere tijd zijn om keuzes te maken, ontwikkelingen voor te bereiden en maatregelen uit te voeren. Wachten met klimaatadaptieve maatregelen leidt ertoe dat we binnen afzienbare termijn de ruimtelijke inrichting en het watersysteem in veel landelijke en stedelijke gebieden opnieuw moeten aanpassen, willen we de metropoolregio leefbaar houden en mogelijke schade beperken.

In gebieden met veel economische waarde, waar veel mensen wonen en werken, is dat ingewikkeld en kostbaar. Enkele jaren voor je uitschuiven of alleen rekenen met mogelijke scenario's tot 2050 resulteert al snel in miljarden euro's aan extra investeringen in de ruimtelijke inrichting van met name stedelijk gebied en in het watersysteem. Kortom: hoe eerder we beginnen met aanpassen, hoe beperkter de uiteindelijke totaalkosten.

Bij ruimtelijke plannen en projecten moeten we direct al de gehele levensduur in beschouwing nemen en kijken naar de verre horizon van 2100. Dat betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen ook op korte termijn moeten worden getoetst aan alle scenario's voor de lange termijn. Daar zitten onzekerheden in. We weten niet precies hoe snel de klimaatverandering gaat verlopen en hoe zwaar de effecten zullen zijn. Een klimaatadaptieve regio moet met die onzekerheden weten om te gaan. Zo kunnen ingrepen vermeden worden die op lange termijn tot grote extra risico's of kosten zullen leiden, en blijven verschillende ontwikkelpaden open.

Elke ontwikkeling draagt zo bij aan een klimaatadaptieve regio[2] . Dat is een regio waar:

- Risico's van overstroming beperkt zijn
- Voldoende ruimte is om water vast te houden en te bergen, ook in periodes van hevige neerslag of grote toevoer
- Men niet afhankelijk is van meer drinkwater en zoetwater dan beschikbaar is, ook niet bij langdurige droogte
- Stedelijke gebieden voldoende verkoelingsmogelijkheden bieden bij extreme hitte

Terugdringen hittestress

Hitte vormt een steeds groter gezondheidsrisico, vooral in stedelijk gebied. Vanwege de klimaatverandering komen hittegolven steeds vaker voor. Bij een hittegolf ontstaan temperatuurverschillen tot wel acht graden tussen stedelijk en landelijk gebied. Reductie van hittestress werkt door in de inrichting van nieuwe en bestaande stedelijke gebieden, in het bijzonder bij stedelijke verdichtingsprojecten. Voorbeelden van verkoelende maatregelen zijn het creëren van meer schaduw in de stad en meer ruimte voor groen en bewegend water, zowel in het openbaar domein (parken, plantsoenen, groenstroken) als in het private domein (inwoners en bedrijven stimuleren om daken, gevels of verharde tuinen te vergroenen). Op een groter schaalniveau kunnen stedenbouwkundige keuzes helpen om verkoelende wind uit het buitengebied diep de stad in te laten waaien.

De biodiversiteit vergroten

De MRA onderscheidt zich van de meeste andere metropolen door de aaneengesloten landschappelijke structuur, waardoor nabij de stedelijke gebieden steeds goed bereikbare en waardevolle landschappen te vinden zijn. Zee, strand, duinen, bos, heide, veenweiden, moerassen, polders en de grote meren – ze kennen allemaal eigen en belangrijke natuurwaarden. Tezamen vormen ze een leefomgeving voor duizenden plant- en diersoorten. Die landschappelijke en ecologische variatie neemt niet weg dat de biodiversiteit in de loop van de twintigste eeuw dramatisch is afgenomen. Die afname is de laatste jaren afgeremd, maar nog steeds ligt er een grote herstelopgave.

Op lange termijn moet het ecologische systeem zodanig veerkrachtig en robuust zijn, dat de natuur tegen een stootje kan zonder direct aan waarde te verliezen. Zo'n robuuste ecologische droge en natte structuur is een voorwaarde voor het herstel van de biodiversiteit en voor een duurzame stedelijke en ruimtelijk-economische ontwikkeling.

We werken toe naar een situatie waarbij de aandacht voor planten en dieren als vanzelfsprekend is ingebed in ieders leefomgeving en in de planning, het ontwerp, de ontwikkeling en het beheer van steden, dorpen en landschappen. De natuur loopt zo vanaf de achtertuin in de stad en het dorp naar de natuurgebieden door de hele MRA. Zo versterkt de natuur zich in alle haarvaten van de samenleving en kunnen inwoners profiteren van de gezondheidseffecten van een groene en biodiverse omgeving.

2 *Bij de transitie naar een klimaatadaptieve regio kan gebruik worden gemaakt van de resultaten uit het proces van de Deltaprogramma's Ruimtelijke Adaptatie en Zoetwater.*

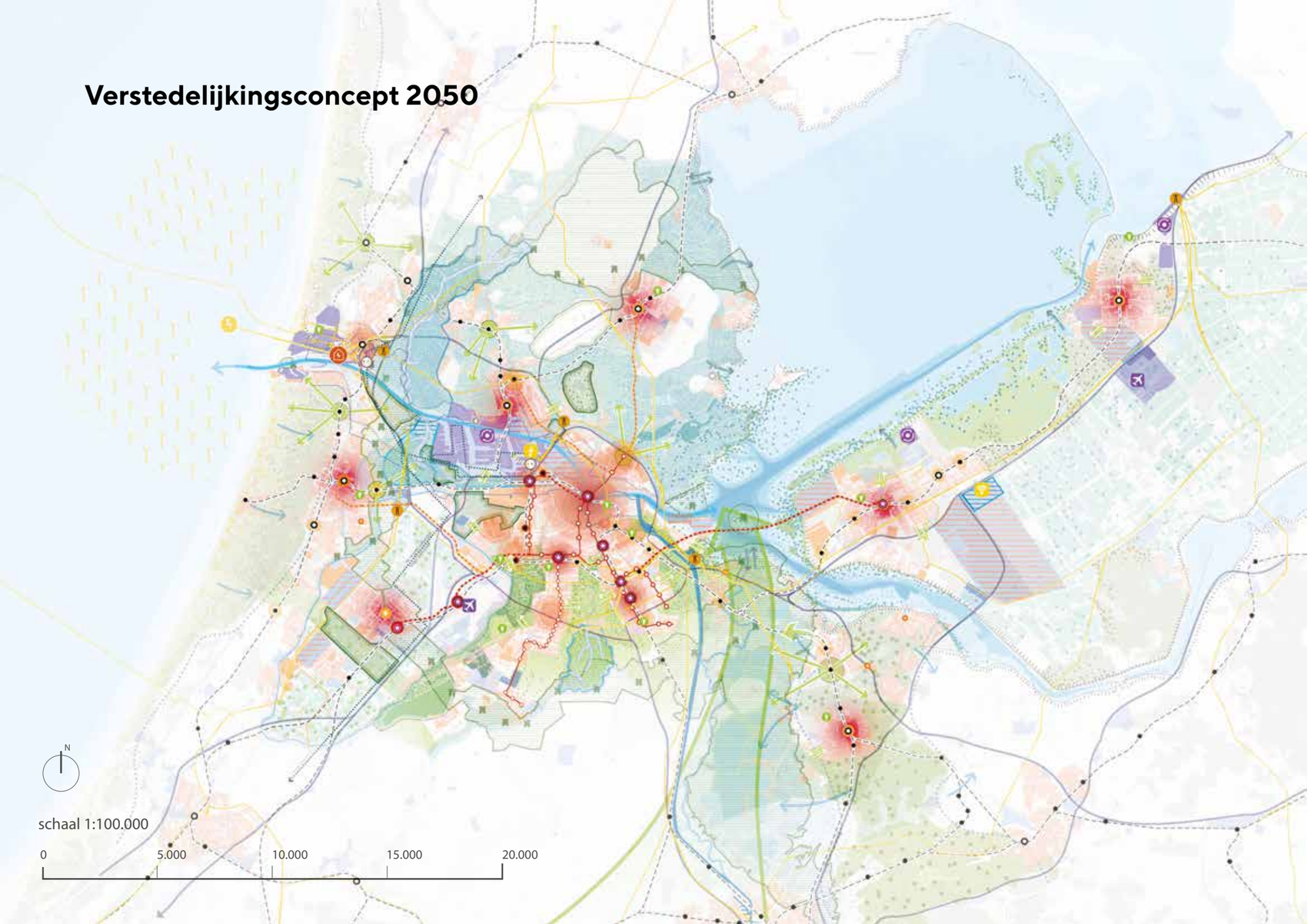
3. Verstedelijkingsconcept

Ambities worden concreet in het Verstedelijkingsconcept. Het laat zien hoe we de meerkernige ontwikkeling in een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving willen vormgeven. Niet alles kan overal. We zijn zuinig op bestaande waarden en kwaliteiten van de leefomgeving. De wisselwerking tussen stedelijke ontwikkeling en de systemen van water, energie en mobiliteit stelt voorwaarden. Maatregelen ondersteunen verschillende ambities tegelijkertijd, maar er ontstaan ook schuurpunten die om keuzes vragen.

Bij verstedelijking komen vele aspecten samen. In dit hoofdstuk wordt het Verstedelijkingsconcept uiteengezet in de drie hoofdlijnen van het concept:

3.1 Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat
3.2 Groenblauw netwerk in en om de stad
3.3 Systemen voor de toekomst

Verstedelijkingsconcept 2050



schaal 1:100.000

0 5.000 10.000 15.000 20.000

Legenda

- 380 kV-onderstation
- Conversie van waterstof naar elektriciteit
- EnergieHUB
- Windturbines op zee
- Ruimte voor Energietransitie
- Data
- Circulaire economie (grondstoffen)
- Vliegveld
- Woningbouw
- Kantoren / bedrijventerrein
- Zoekgebied 4e connectiviteitshub
- Waterrobuust en klimaatbestendig ontwikkelen
- Multimodal knooppunt
- Kennis & Innovatieclusters
- Energie Infrastructuur
- Bestaande snelwegen
- Bestaande spoorwegen
- Ringen draaiend houden
- Bestaande HOV metrolijnen
- Nieuwe HOV lijnen
- Nieuwe HOV metrolijnen
- Metrohalte
- Sprinter stations
- Intercity stations
- Stadshart
- Ecologische verbinding
- Waterbuffer
- Kustzone IJmeer
- Verdiepen open water
- Vasthouden en kwelwater benutten
- Zoekgebied tijdelijke waterbuffer
- Spons
- Extra afvoer
- Transitie beplanting
- Dijken versterken
- Zoetwater reservoir en piekwater berging
- Transformatie van agrarische functie
- Regionale kering
- Unesco heritage
- Recreatie gebied
- Scheggen (Diemerscheg, Westeinderscheg, Amstelscheg)
- Veenweiden Laag Holland
- Gooi en Vechtplassen
- Recreatieve landschapscorridors
- Buitenpoort
- Ecologische verbindingen
- Verbindingen
- NZKG landschap
- Stelling van Amsterdam

3.1 Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat

Aan de basis van het Verstedelijkingsconcept staat de inzet op een meerkernige ontwikkeling. Daarmee geven we uitwerking aan de ambities van een evenwichtige groei van de woningmarkt en de werkgelegenheid en het voorzieningenniveau en het voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve vraag: het ontwikkelen van complete steden en samenlevingen.

Nog steeds zal een groot deel van de behoefte aan woningen en arbeidsplaatsen voortkomen uit de Amsterdamse agglomeratie en daar ook worden opgevangen. Maar een fors deel landt ook elders, in aanvulling op de behoefte die uit de deelregio's zelf voortkomt. Door een samenhangende verdeling van woningbouw, arbeidsplaatsen en voorzieningen, versterken we de afzonderlijke delen van de metropoolregio.

Dit hoofdstuk beschrijft in de eerste paragraaf welke woon- en werklocaties worden ontwikkeld en onder welke voorwaarden, met een nadruk op de locaties waar samenwerking tussen Rijk en regio voor nodig is. De daaropvolgende paragrafen geven weer hoe we, onder meer met deze woon- en werklocaties, willen bouwen aan de samenleving: via een divers woningaanbod in de hele regio, via strategische economische ontwikkellijnen en de inzet op een grotere kansengelijkheid. Vervolgens wordt de relatie gelegd met de bestaande wijken, in de paragraaf 'Stedelijke vernieuwing en beheer'. Het hoofdstuk over de meerkernige ontwikkeling sluit af met een paragraaf over de ontwikkeling van Schiphol in relatie tot de verstedelijking.

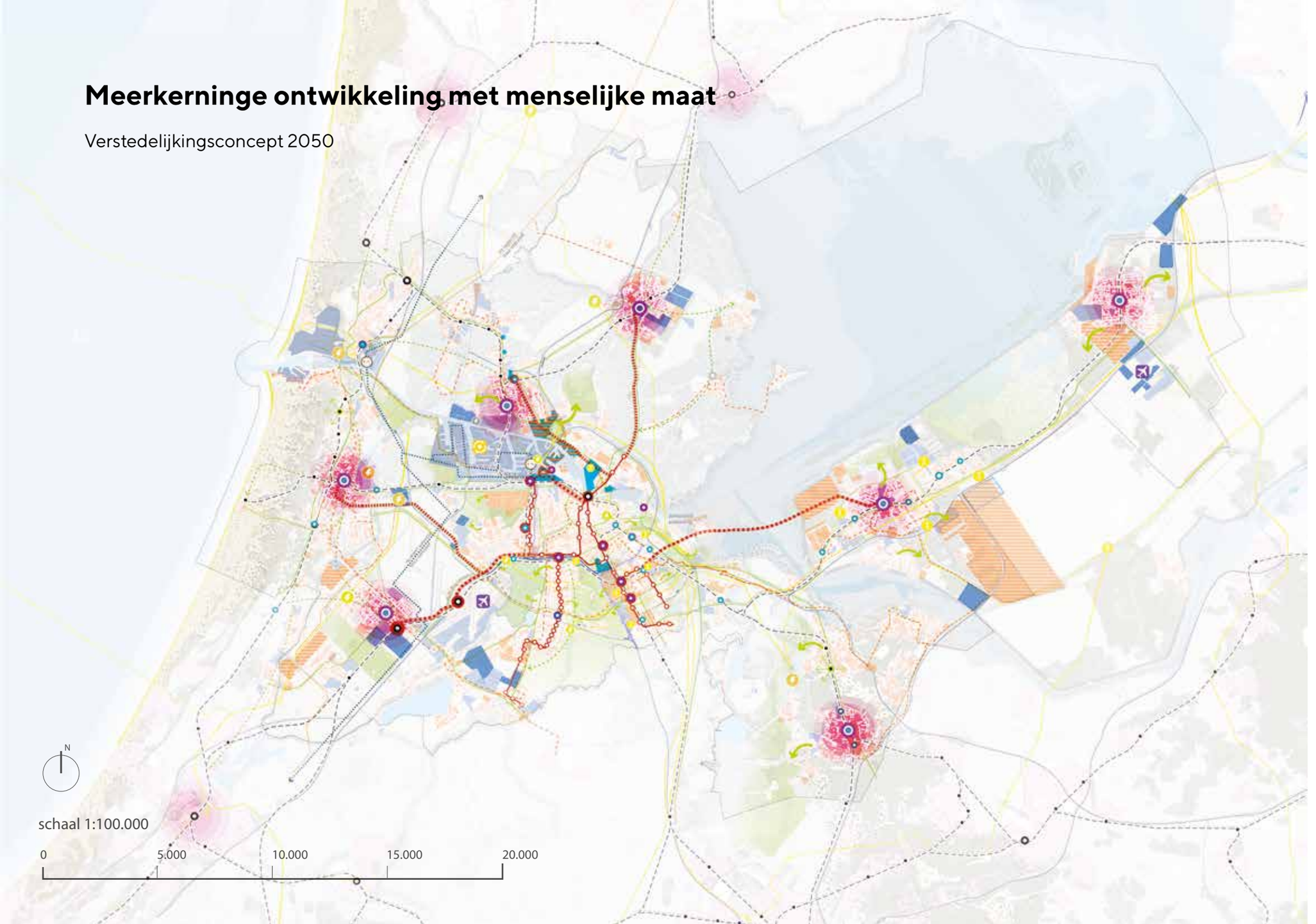
De ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen vindt plaats in wisselwerking met de systemen van mobiliteit, ecologie, water en in toenemende mate ook energie. Deze systemen stellen voorwaarden aan de stedelijke ontwikkeling en andersom zijn met name de grote bouwlocaties ook afhankelijk van investeringen in deze systemen. Door de woon- en werkmilieus klimaatadaptief en natuurinclusief te ontwikkelen, dragen ze ook bij aan de doelstelling van een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving.

Ontwikkeling van woon- en werklocaties

De druk op met name de woningmarkt vertaalt zich in onze afspraak om 175.000 woningen te bouwen tot 2030 en 325.000 tot 2050, afgestemd op de kwalitatieve woningbehoefte. Daarbij worden de mogelijkheden verkend om tot 2030 de woningbouw te versnellen met nog eens maximaal 45.000 woningen. Deze gezamenlijke ambitie om 220.000 woningen te realiseren vraagt om een hoog bouwtempo.

Meerkerninge ontwikkeling met menselijke maat

Verstedelijkingsconcept 2050



Legenda

- 380 kv onderstation
- Energie infrastructuur
- Ruimte voor energietransitie
- Circulaire economie (grondstoffen)
- EnergieHUB
- Woningbouw
- Kantoren / bedrijventerrein
- Zoekgebied 4e connectiviteitshub
- Waterrobuust en klimaatbestendig ontwikke
- Vliegveld
- Bestaande snelwegen
- Bestaande wegen
- Bestaande spoorwegen
- Bestaande HOV metrolijnen
- Bestaande snelle fietsnetwerk
- HUB (mobiliteitstransitie)
- HOV busstation
- Metrostation
- Sprinter stations
- Intercity stations
- Verbeteren HOV lijnen
- Potentiele nieuwe HOV metrolijnen
- Nieuwe fietsverbinding
- Potentiele nieuwe verbinding A8-A9
- Stadshart
- Scheggen (Diemerscheg, Westeinderscheg, Amstelscheg)
- Veenweiden Laag Holland
- Gooi en Vechtplassen
- Recreatieve landschapscorridors
- Buitenpoort
- Verbindingen

N

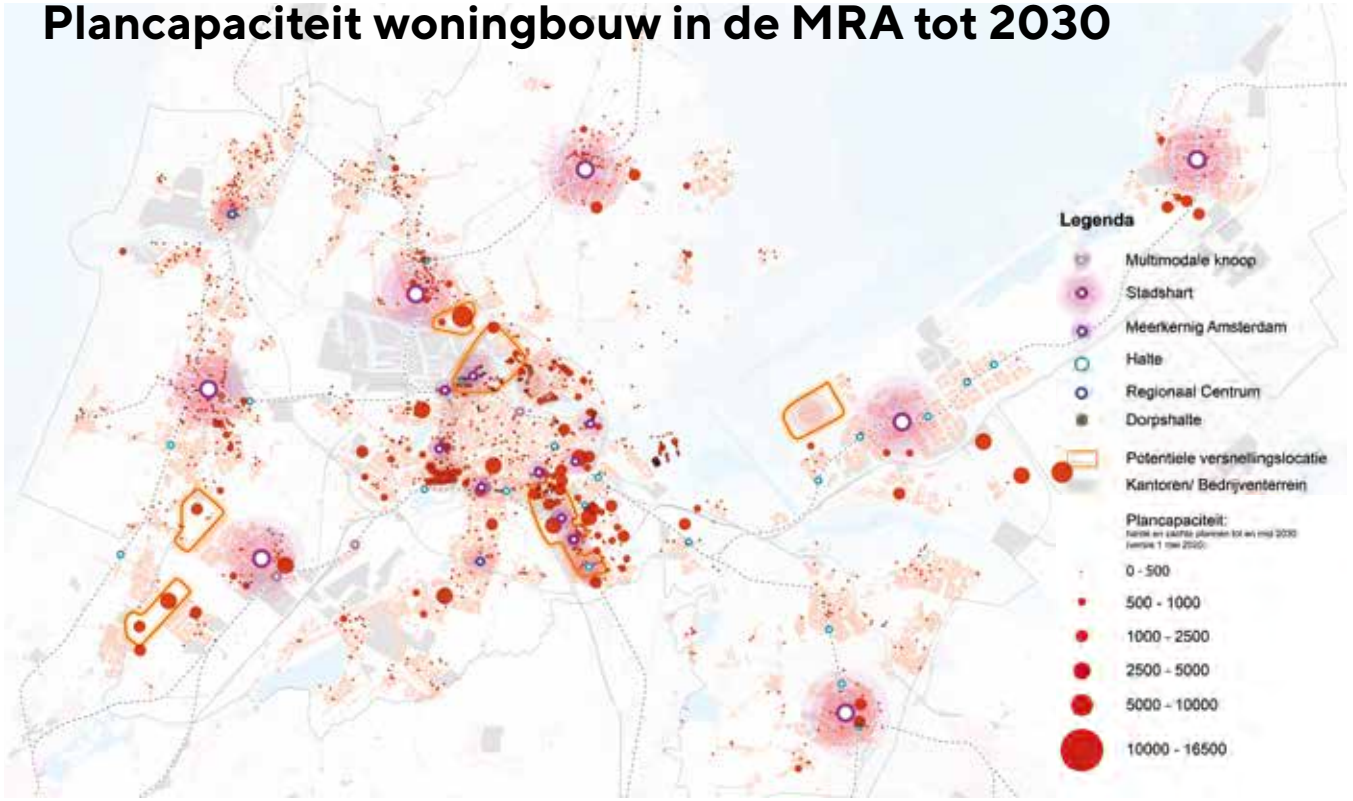
schaal 1:100.000

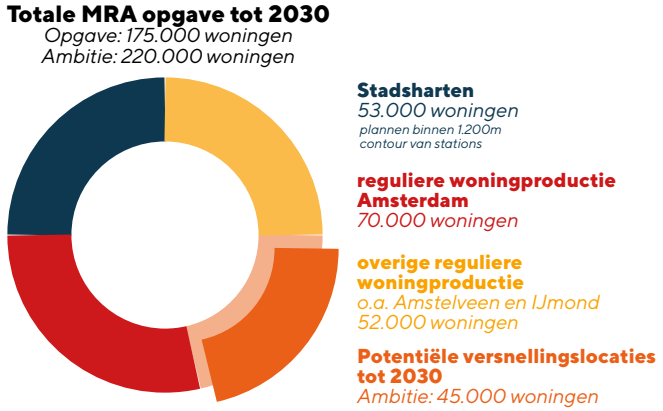
0 5.000 10.000 15.000 20.000

Uit onze ambities vloeit een accent voort op de ontwikkeling van gemengde milieus nabij knooppunten en haltes van openbaar vervoer. Daaronder vallen bijvoorbeeld de ontwikkeling van stationsomgevingen, te transformeren bedrijventerreinen en nieuwbouwgebieden die al sinds lang geprojecteerd zijn als onderdeel van Haarlemmermeer, Almere en Lelystad en die bijdragen aan de doorgroei van deze nieuwe steden tot complete steden. Een klein deel van de woningbouwproductie vindt plaats in uitbreidingswijken. Woningbouw bij kleine kernen en aan dorpslinten blijft binnen de geldende regimes mogelijk om de leefkwaliteit in deze kernen en linten in stand te houden: het behoud van winkels, openbaar vervoer en/of andere voorzieningen. Een deel van de bouwproductie voor bedrijfshuisvesting tot slot vindt plaats op ongemengde bedrijventerreinen.

Veel ontwikkellocaties kunnen door gemeenten gerealiseerd worden, zonder dat Rijk-regio-samenwerking nodig is. Maar dat geldt niet voor alle ontwikkellocaties. Prioriteit voor Rijk-regio-samenwerking hebben:

- De ontwikkeling in de nabijheid van knooppunten in en om Amsterdam
- De ontwikkeling in zeven stadsharten (Almere, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp, Lelystad, Purmerend en Zaanstad)
- Een aantal grote ontwikkellocaties in Almere, Haarlemmermeer, Zaanstad en Amsterdam waar de mogelijkheden voor versnelling worden onderzocht
- De grote stedelijke vernieuwingsgebieden in Amsterdam, Lelystad en Zaanstad
- Behoud van voldoende ruimte voor bedrijventerreinen in het Noordzeekanaalgebied





afbeelding 9 - Verdeling MRA woningbouwopgave

Openbaarvervoerslocaties

De ontwikkelingsmogelijkheden aan knooppunten en haltes van het openbaar vervoer zijn mede afhankelijk van de positie in het mobiliteitssysteem. We maken onderscheid in:

1. Multimodale knooppunten: (hoog)stedelijk gemengd woonwerkmilieu direct bereikbaar met bus, trein én metro, met aanwezigheid van of potentie voor een stevig economisch programma
2. Stadsharten: (hoog)stedelijke gemengde woonwerkmilieus met veel stedelijke voorzieningen, direct bereikbaar via bus en trein of metro en met de potentie voor groei van economisch programma
3. Regionale centra: stedelijke gemengde woonwerkmilieus met stedelijke voorzieningen, direct bereikbaar via bus en trein of metro en met de potentie voor een licht economisch programma
4. Haltes: stedelijk woonmilieu direct bereikbaar via trein of metro met potentie voor een licht commercieel programma. De dichtheid kan variëren. Naarmate de afstand naar de halte groter wordt, zal de dichtheid soms minder worden, waardoor er ook suburbane woonmilieus in de invloedssfeer van 'haltes' worden gerealiseerd

Met name de woningbouwontwikkeling in de stadsharten en de regionale centra in de MRA is van belang bij de ambitie om de economische groei evenwichtig over de regio te verdelen. Naar verwachting is met ruimtelijk-economisch beleid de locatiekeuze van zo'n 10% van de banengroei op ov-locaties te beïnvloeden. De inzet is om dit beïnvloedbare aandeel te benutten om deze centrumgebieden te versterken, in aanvulling op de banengroei die uit de deelregio zelf voortkomt. Daarvoor zijn aantrekkelijke hoogstedelijke woonwerkmilieus nodig op korte afstand (maximaal vijftien minuten lopen) van een intercitystation of ander hoogwaardig ov-knooppunt, die aansluiten op het economische profiel van de omgeving. De versnelling van de woningbouw in de stadsharten en regionale centra tot 2030 is een belangrijke randvoorwaarde voor een aantrekkelijk vestigingsmilieu, naast een helder economisch profiel (zie ook de paragraaf 'Ruimtelijk-economische Strategie').

Voor zeven stadsharten zijn integrale gebiedsplannen gemaakt, met een samenhangende aanpak en uitvoeringsstrategie voor zowel de toe te voegen bebouwing als de bestaande voorraad en de openbare ruimte. Dit gaat om Almere, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp, Lelystad, Purmerend en Zaanstad. Deze integrale plannen omvatten:

- Blijvend investeren in de leefbaarheid, de ontmoetingsfunctie en aantrekkingskracht
- Een forse en versnelde woningbouwproductie
- Een noodzakelijke impuls aan de economische profilering, economische structuurversterking en extra banen
- Het klimaatbestendig maken
- Het benutten en optimaliseren van de ov-bereikbaarheid en het langzame verkeer
- De toegankelijkheid van groen in en om deze woningbouwlocaties

In het Verstedelijkingsakkoord worden afspraken gemaakt over de Rijk-regio inzet op deze gebiedsplannen.

Versnelling grote ontwikkellocaties

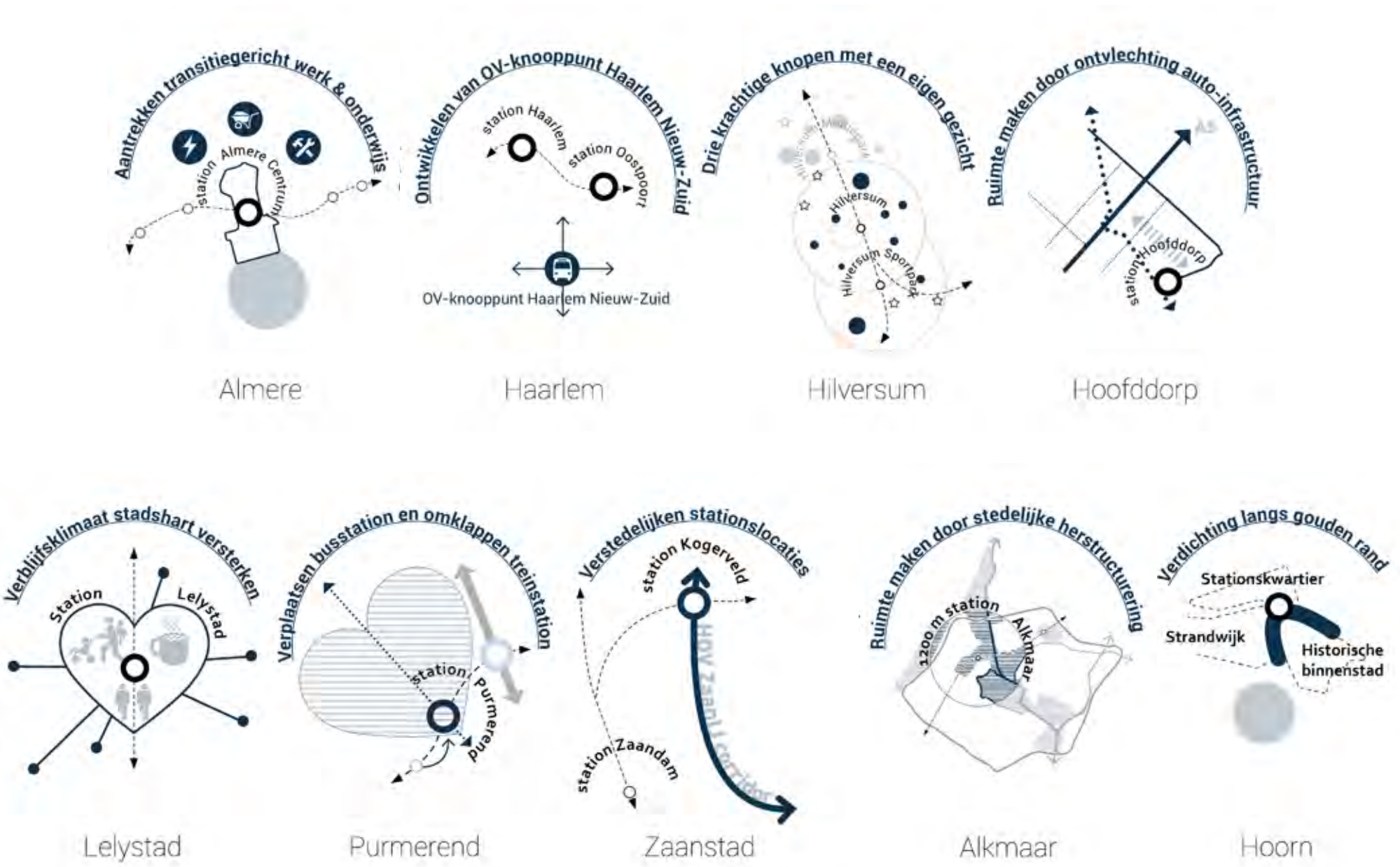
Met oog op de grote woningbehoefte wordt gezocht naar mogelijkheden om de bouwproductie tot 2030 te verhogen tot 220.000 woningen door realisatie op een aantal grote locaties te versnellen .[3] Rijk en regio verkennen de mogelijkheden om nog eens maximaal 45.000 woningen in de MRA al voor 2030 te bouwen, verdeeld over vijf ontwikkellocaties:

- Haven-Stad in Amsterdam
- Achtersluispolder in Zaanstad
- Almere Pampus
- Amsterdam Zuidoost/Duivendrecht
- Hoofddorp centrum en westflank Haarlemmermeer

Om de versnelling op deze vijf locaties waar te maken, moet aan randvoorwaarden worden voldaan. Dat betekent dat niet alleen de woningbouw wordt versneld, maar ook andere maatregelen en projecten die daar één op één aan verbonden zijn, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, energie, klimaatadaptatie of gezondheid. In de transformatiegebieden vraagt het uitplaatsen van bedrijven een gedegen voorbereiding. Hier zullen kosten mee gemoeid zijn.

Ook de bereikbaarheid vraagt om forse investeringen. Vanwege de lange doorlooptijd van grote infrastructuurprojecten zoals nieuwe metrolijnen, zullen deze op z'n vroegst pas medio jaren dertig tot ontlasting van het mobiliteitsnetwerk kunnen leiden. Afhankelijk van de uiteindelijke snelheid van de verstedelijking kan dit mogelijk in een bepaalde periode tot knelpunten leiden. Om bereikbaarheidsproblemen te voorkomen, is

3 *Hierover zijn afspraken gemaakt in het BO-MIRT van najaar 2020.*



afbeelding 10

Stadsharten (uit Programma Bereikbare Steden, waar ook de stadsharten in Noord-Holland Noord onderdeel van uitmaken)

afstemming in de tijd van woningbouw en infrastructuur noodzakelijk. Daarbij kan gedacht worden aan ingroeistrategieën voor de mobiliteit.

Wat voor woon- en werkmilieus op deze locaties worden gerealiseerd, wordt bepaald aan de hand van de kwalitatieve behoefte, de kwaliteiten van de locatie en de positie in het mobiliteitssysteem. De twee ontwikkellocaties in het Noordzeekanaalgebied (Achtersluispolder en Haven-Stad) lenen zich bijvoorbeeld goed voor het realiseren van productieve wijken waarin woningbouw wordt gemengd met bestaande bedrijvigheid, lokaal verzorgende bedrijven en werkgelegenheid voor met name praktisch geschoolden.

Ongemengde bedrijventerreinen
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 en gezoneerde bedrijventerreinen nodig.

Bij grootschalige transformatie van bedrijventerreinen ontstaat de noodzaak voor alternatieve vestigingslocaties. 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 harde en zachte plancapaciteit is vooral te vinden in de gemeenten Lelystad en Almere, ten noorden van het IJ en in Purmerend/Edam-Volendam, en in de Zuidflank. In de Zuidflank is de vestigingsdruk van met name nieuwe bedrijven groot. Het is noodzakelijk om zuinig met de ruimte en plancapaciteit om te gaan, zodat nieuwe en te verplaatsen bedrijven een plek in de metropoolregio kunnen vinden.

Ook het havenindustrieel complex staat onder ruimtelijke druk van de woningbouwopgave, gecombineerd met toenemende vraag naar ruimte voor circulaire bedrijvigheid en de energietransitie. Dit kan ertoe leiden dat bedrijven verplaatst moeten worden, daarvoor moet een nieuwe locatie worden gevonden. Belangrijk hierin is dat onderscheid wordt gemaakt tussen kade- en havengebonden bedrijven, die zich moeilijker laten verplaatsen, en 'droge' bedrijven. Intensivering heeft daarbij altijd de voorkeur, maar zal niet altijd haalbaar zijn.

Dit alles vergt een regionale bedrijventerreinenstrategie. Daarnaast zien wij de opgave deze bedrijventerreinen voor het personeel uit de regio goed bereikbaar te maken.

Voorwaarden voor ontwikkeling
Willen ze daadwerkelijk bijdragen aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, dan zullen nieuwe woon- en werkmilieus aan een aantal voorwaarden moeten voldoen op het gebied van bereikbaarheid, klimaat, biodiversiteit, water en energie.

Bereikbaarheid op orde
Door de keuze voor een nadruk op binnenstedelijke ontwikkellocaties en ontwikkeling rondom ov-knooppunten, beperken we het aantal verplaatsingen dat wordt gegenereerd en de daarbij afgelegde afstand, en benutten we de bestaande infrastructuur optimaal. Dat neemt niet weg dat op die ontwikkellocaties zelf investeringen in bereikbaarheid nodig zijn, soms substantieel in omvang; in slimme en betaalbare mobiliteit, goede stedelijke bereikbaarheid en het regionale en nationale multimodale netwerk. Capaciteitsuitbreiding en versterking van onder meer het stedelijke fietsnetwerk en openbaar vervoer en het wegsysteem in hun onderlinge samenhang vragen

Strategie voor datacenters

De digitale infrastructuur groeit en alles wijst erop dat deze groei zich doorzet. Conform de Nationale Omgevingsvisie gaat voor hyperscale datacenters (die in bezit zijn van grote techbedrijven en alleen door hen worden gebruikt) de voorkeur uit naar locaties aan de randen van Nederland, maar voor andere datacenters liggen er mogelijkheden in de MRA. Op dit moment bieden drie locaties in de MRA vestigingsmogelijkheden voor datacenters die gebruik willen maken van hyperconnectiviteit, om extra digitale snelheid te kunnen aanbieden. Deze 'hyperconnectiviteitshubs' liggen in Haarlemmermeer (Schiphol) en Amsterdam (Science Park en Zuidoost). Het beleid is gericht op selectieve, geclusterde groei van deze hubs, en tegelijk lijkt in de markt behoefte te bestaan aan een vierde hub. De MRA is voornemens daar ruimte voor te bieden. In Flevoland onderzoeken provincie en gemeenten een mogelijke ontwikkeling van deze vierde hyperconnectiviteitshub.

De MRA heeft een Datacenterstrategie in voorbereiding die vormgeeft aan een selectieve, geclusterde groei van datacentercapaciteit met hyperconnectiviteit in de MRA. Hierin worden ook de voorwaarden voor ontwikkeling opgenomen. Deze voorwaarden gaan onder meer over de locatiekeuze, de ontwerpkwaliteit, een duurzame energievoorziening, warmtelevering, waterveiligheid en het gebruik van drink-, grond- en oppervlaktewater.

om grote investeringen. En de ontwikkellocaties zijn tegelijk overstappunten, waar doorgaande reizigers snel en soepel hun aansluiting moeten kunnen vinden, hun fiets kunnen parkeren of voor de last mile een deelfiets, scooter of auto kunnen huren. Mobiliteitsvoorzieningen moeten zich voegen in een openbare ruimte die ook als verblijfsomgeving aantrekkelijk is.

Grote ontwikkellocaties hebben bovendien een goede aansluiting op het regionaal openbaar vervoer nodig. Over de uitbreiding van het metronet en ander HOV hebben Rijk en regio afspraken gemaakt in het BO-MIRT van 2019 en 2020 (zie daarvoor de paragraaf over het mobiliteitssysteem voor de toekomst).

Klimaatadaptief en natuurinclusief ontwikkelen
De ambitie is om ervoor te zorgen dat de MRA op zo'n manier wordt ontwikkeld, dat er geen nadelige effecten (afwenteling) ontstaan voor het watersysteem en de klimaatbestendigheid. We streven naar een wijze van ontwikkelen (op alle schaalniveaus, van gebouw en infrastructuur tot de regio als geheel) die niet leidt tot extra belasting van het watersysteem (kwantitatief of kwalitatief, zoals het risico op verzilting door verticale drainage) of tot een hoger risico bij overstromingen, en die het mogelijk maakt om snel en adequaat in te grijpen in geval toch wateroverlast of -schaarste dreigt en die de gevolgen van zo'n crisis beperkt. Als dat niet mogelijk is, streven we naar een oplossing voor het watersysteem waarbij de consequenties (kosten, planning, ruimte) expliciet worden meegenomen in de businesscase van de verstedelijking. Partijen in de MRA willen binnenkort een intentieovereenkomst 'klimaatbestendige nieuwbouw' ondertekenen met daarin een basisveiligheidsniveau waar nieuwbouw minimaal aan zou moeten voldoen.

Oplossingen voor een klimaatadaptieve en waterrobuuste ontwikkeling, gaan vaak hand in hand met een natuurinclusieve ontwikkeling en een openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen en het risico op hittestress terugdringt en daarmee de gezondheid van bewoners zowel bevordert als beschermt. Al deze ambities vragen om voldoende groen en water in de omgeving: in de woonbuurt zelf, maar ook in het buitengebied in de directe omgeving. Aan de ontwikkeling van een aantal grote locaties zijn investeringen verbonden in de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van stadsranden en groene scheggen.

Knelpunten energiesysteem oplossen
Uitgangspunt bij stedelijke ontwikkelingen is een inzet om energieneutraal of energieleverend te ontwikkelen. Met name bij de ontwikkeling van grote energievragers is de leveringszekerheid van energie een aandachtspunt. Op korte termijn (tot 2030) doen zich al knelpunten in de energie-infrastructuur voor. In het nationale net liggen er knelpunten in het netwerk van 380 kV-hoogspanningsleidingen. Voor de verbinding door Flevoland is een capaciteitsuitbreiding in gang gezet. Momenteel wordt onderzocht in hoeverre een tweede 380 kV-leiding tussen het Noordzeekanaalgebied en Noord-Nederland wenselijk of noodzakelijk is.

In het Noord-Hollandse deel van de MRA vraagt de verstedelijking tot 2030 om capaciteitsvergroting van bijna alle onderstations. Op een aantal onderstations doet zich al voor 2025 een knelpunt voor, zoals in Haarlemmermeer. Een taskforce van de provincie Noord-Holland en de netbeheerders adviseert over het oplossen van zulke knelpunten, in samenwerking met lokale partijen. In het kader van de Verstedelijkingsstrategie is die taskforce gevraagd om aan te geven wat er nodig is om het voorziene programma tot 2030 (inclusief de opwek van duurzame energie) te faciliteren zonder dat het energiesysteem dwingt tot een prioriteitenstelling, en of daar wellicht een aanpassing in de programma's voor nodig is.

In Flevoland zijn de voorbereidingen gestart voor nieuwe onderstations die de stedelijke groei en de toename in de opwek van duurzame energie ondersteunen. Een nieuw onderstation bij Almere met voldoende capaciteit kan ook de vestiging van een vierde hyperconnectiviteitshub in de MRA voor datacenters faciliteren.

Divers woningaanbod in de gehele regio

Om de gewenste sociale en economische ontwikkeling van de MRA te realiseren is het noodzakelijk om in alle delen van de MRA de diversiteit in woningaanbod (prijs, grootte, type, woonmilieu) na te streven die past bij de woningbehoefte. Dit is een gemeenschappelijke opgave, die afhankelijk van het karakter van de deelregio's, verschillend ingevuld wordt. Dat betekent niet overal dezelfde mix, maar wel een die in alle deelregio's kansen biedt voor alle inkomensgroepen om op een acceptabele afstand van hun werk te wonen in een woning die aansluit op hun wensen en (financiële) mogelijkheden. Economisch is diversiteit in het woningaanbod belangrijk om voldoende praktisch en middelbaar opgeleide arbeidskrachten te behouden, en een plek te bieden aan de jonge starters die we nodig hebben om een innovatieve en levendige regio te blijven. Sociaal is een divers woningaanbod belangrijk om alle huishoudens in deze regio kansen te bieden op ondersteuning, zorg, inburgering en meedoen in de maatschappij/ werk. Voor arbeidsparticipatie van praktisch opgeleiden is nabijheid van werk in de woonomgeving vaak een doorslaggevende factor.

Door de stijgende koop- en huurprijzen staan de betaalbaarheid en toegang tot de woningmarkt in grote delen van de MRA voor lagere en middeninkomens onder druk. De wachtlijsten voor een sociale huurwoning zijn lang. Er zijn voor lagere en middeninkomens steeds minder betaalbare koopwoningen, zeker in het economisch kerngebied. De huren in de vrije sector zijn vaak hoog en moeilijk op te brengen voor deze groepen. Zonder aanvullende maatregelen staat de toegankelijkheid voor hen in grote delen van de regio onder druk.

Rijk en regio kunnen samen werken aan de randvoorwaarden voor de diversiteit van het woningaanbod. Gemeenten werken aan concrete gebeidsontwikkelingen en woningbouwprogrammeringen en kunnen hier afspraken over maken met woningcorporaties en marktpartijen. Het Rijk kan een bijdrage leveren aan het instrumentarium waarmee gemeenten de betaalbaarheid van de bestaande woningvoorraad kunnen borgen en aan voldoende investeringsruimte voor woningcorporaties om de opgaven voor nieuwbouw én aanpak bestaande voorraad (woningkwaliteit, verduurzaming, energietransitie, betaalbaarheid) te realiseren. Tot slot is de beschikbaarheid van voldoende ambtelijke capaciteit bij gemeenten een belangrijk knelpunt bij tijdige bouwproductie. Rijk en regio kunnen hier een rol in spelen door bij te dragen aan een flexibele schil van experts, die kunnen worden ingezet om bouwplannen (versneld) te realiseren.

Ruimtelijk-economische strategie: evenwichtige ontwikkeling werkgelegenheid

De meerkernige ontwikkeling sluit aan bij de ruimtelijk-economische strategie om de deelregio's te versterken en daarmee de werkgelegenheid evenwichtiger over de MRA te verdelen. Buiten het economische kerngebied profiteren huishoudens en bedrijven van de voordelen van specialisatie in concurrerende en veelbelovende bedrijfstakken en van concentratie rondom bepalende infrastructuur zoals lucht- en zeehaven, de veiling in Aalsmeer, AMS-IX, en op het Mediapark. In Amsterdam en omliggende gemeenten profiteren huishoudens en bedrijven van de sociaaleconomische diversiteit en de complexiteit van de aanwezige economische activiteiten.

De ruimtelijk-economische strategie spitst zich toe op het versterken van gespecialiseerde clusters en het vergroten van de voordelen van sociale en economische diversiteit. Door de bestaande economische profielen in de deelregio's te versterken ontstaan er interessante en complementaire vestigingsmilieus, voor bedrijven én huishoudens. Met deze inzet worden bedrijven en kantoren verleid naar plekken waar zij het beste tot hun recht komen en tegelijk een grote toegevoegde waarde leveren in de doorontwikkeling van de deelregio's en hun economische profielen. Zo wordt lokaal en regionaal een bijdrage geleverd aan de spreiding van welvaart en welzijn en invulling gegeven aan 'de juiste functie op de juiste plaats'. De complementariteit en trekkracht van de economische profielen wordt ondersteund door versnelling van de woningbouw in de stadsharten en regionale centra en hoogwaardig openbaar vervoer.

Hoogwaardig openbaar vervoer verbindt de centra, bedrijven, huishoudens en mensen fysiek, en daarmee economisch en sociaal-cultureel.

Met de ruimtelijk-economische strategie wordt het economisch kerngebied uitgebreid naar de stadsdeelcentra Noord, Nieuw-West en Zuidoost van Amsterdam en naar Zaanstad. Voor Hoofddorp wordt ingezet op het bevorderen van economische diversiteit. Almere en Haarlem worden volwaardige stedelijke centra in samenhang met het kerngebied. Daar wordt ingezet op het verhogen van de functiemenging, verbeteren van de verbondenheid met het kerngebied en verbreding van de economische diversiteit. In Hilversum ligt de nadruk op het opschalen van de krachtige en veelbelovende sectoren. Een corridorontwikkeling kan de ontwikkeling van deze centra versterken. Goede verbondenheid met andere delen van de metropool is daarvoor een belangrijke randvoorwaarde. In de ontwikkeling van Amstelveen, Beverwijk en Purmerend ligt functiemenging en diversificatie van de bestaande economische structuur voor de hand. De structuurversterking van de stadsharten tot 2030 is voor de geschetste ontwikkeling cruciaal. De bovenstaande ambitie voor de doorontwikkeling van de meerkernige structuur na 2030 behoeft nadere uitwerking en concretisering.

Om vorm te geven aan deze gewenste ontwikkeling zijn er per deelregio strategische lijnen uitgezet. De deelregio's geven daarmee invulling aan de drie principes van economische ontwikkeling: inclusie, innovatie en interactie .[4] De tabel vat deze strategische lijnen samen . De strategische lijnen worden aangevuld met concrete

4 Deze driedeling sluit inhoudelijk aan op de MRA-Agenda 2020-2024. Inclusie gaat om (on)gelijkheid, rechtvaardigheid, en evenwichtigheid. Innovatie gaat om waarde, waarde-creatie en toekomstbestendigheid. Interactie gaat over interactiemogelijkheden, toegankelijkheid, functiemenging wonen-werken-voorzieningen.

Strategische lijnen voor het versterken van het economisch profiel per deelregio, volgens de principes inclusie, innovatie en interactie

Deelregio en zwaartepunt economsich profiel	Inclusie	Innovatie	Interactie
Almere-Lelystad *Logistiek cluster, transitietechniek en -markten voor duurzame verstedelijking, met Medium & High Tech Campus*	Uitbouwen van lokale MBO, HBO en op termijn WO werkgelegenheid; door versterken kennis, kunde, vakmanschap en vaardigheden in sterke sectoren industrie, logistiek en transities; en daarvoor integrale afspraken te maken over wonen-werken-voorzieningen.	Verbreden gerelateerde vaardigheden op het snijvlak van maatschappelijke transities, toegepaste technologie en (nieuwe) verstedelijking; door verbreden kennisbasis en menselijk kapitaal in toegepaste en experimentele technologie; en daarvoor een ecosysteem op te zetten en inspirerende missies te formuleren gericht op 'de toekomst van steden'.	Versterken eigenheid van stedelijke profielen van Almere-C en Lelystad-C; door verdichten en verstedelijking van de stadsharten; en daarvoor de woon-werkmilieus van deze centra te programmeren en profileren.
Amstelland-Meerlanden *Diverse economische structuur met zowel groothandel, logistiek, landbouw en industrie als financiële en specialistische dienstverlening*	Behouden balans/evenwicht wonen-werken-voorzieningen; door o.a. compenseren van m2 en ha bij onttrekken door transformaties, toevoegen ruimte als markt daarom vraagt en integrale ontwikkeling werklocaties i.r.t. bereikbaarheid; en daarvoor o.a. transformeren verouderde glastuinbouw en onttrekken/herontwikkelen incourante kantoren.	Voldoende en kwalitatief passend aanbod van toekomstbestendige werklocaties; door o.a. inzetten op complementair en divers palet werkmilieus, positionering werklocaties en ruimte geven aan lokale en regionale dynamiek; en daarvoor o.a. actualiseren van profielen werklocaties, toevoegen nieuwe ontwikkelruimte voor na 2030 en invulling geven de grote bijdrage aan economische schaalsprong.	Optimaliseren ondernemersklimaat; door o.a. behoud internationaal profiel, inzet op diversificatie en menselijk kapitaal en verbinden, lokale, regionale en (inter)nationale bedrijvigheid; en daarvoor o.a. behouden en aantrekken van bedrijven die bijdrage leveren aan structuurversterking (o.a. via AiB), versterken mobiliteit (o.a. doortrekken Noord-Zuidlijn en in Zuidoostlob), en stimuleren duurzaamheid (via ROM)
Amsterdam *Diverse economische structuur met geavanceerde (zakelijke) dienstverlening en grootstedelijke interactiemilieus*	Versterken van economische diversiteit en tegengaan uitsortering en ontmenging van buurten; door behouden gemengde buurten en functiemenging wonen-werken-voorzieningen, realiseren van ruimte voor bedrijvigheid in transformatiegebieden, bedrijventerreinen/haven en nieuwe gebieden, en voor praktisch geschoolden en marginale functies (die stad nodig hebben om te overleven); en daarvoor koppelen van transformatie aan behoud voldoende ruimte voor passende bedrijven in transformatiegebieden en compensatie elders in de stad en metropool.	Versterken kenniseconomie en bijbehorende vaardigheden zodat alle opleidingsniveaus profiteren en opleidingen aansluiten op de arbeidsmarkt; door stimuleren sleuteltechnologieën en innovatie voor de transitie van de stad, zoals IA, Life Sciences/Smart Health, TMT, energietransitie en circulaire economie; en daarvoor versterken ruimtelijke kwaliteit, economische mix en innovatienetwerk van innovatiegebieden, versterken positie Haven op het gebied van energietransitie en circulair en opbouwen ecosysteem waterstof en Carbon Capture Storage Utilisation met Haven, NZKG en MRA, en verbreden inzetbaarheid van kennis voor alle opleidingsniveaus.	Uitbreiden en ontwikkelen (hoog)stedelijke milieus met hoge economische mix en goede bereikbaarheid; door realiseren van 15 min bereikbaarheid van wonen-werken-vrijetijdsvoorzieningen-interactieplekken met langzaam verkeer binnen Amsterdam en 30 min toegankelijkheid van Amsterdam vanuit de stadshaltes en regiohaltes; en daarvoor realiseren van HOV-infrastructuur en het doorontwikkelen van verschillende stedelijke milieus: stadscentra, gemengde buurten, productieve wijken, innovatie districten en stationskwartieren.
Gooi en Vechtstreek *Data-gedreven media industrie met Media Campus en AI-hub als aanjager voor innovatieve en cross-sectorale toepassingen*	Verbeteren balans wonen-werken en versterken draagvlak voor voorzieningenniveau; door het geven van prioriteit aan- en ruimte voor meer banen en passend werk voor bestaande en toekomstige beroepsbevolking, praktisch geschoolden en MBO+, en verbeteren bereikbaarheid banen; en daarvoor vergroten vestigingsmogelijkheden voor werk en een betere aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt.	Doorontwikkelen van de mediasector gericht op innovatie en toepassing van disruptieve technologieën gericht op versnelling digitale transformatie en vergroten kennis en innovatie intensiteit; door verbreden van bestaand ecosysteem door cross-sectorale vervlechting met ICT, CI en Tech zoals AI, AR, VR en Gaming en toepassing kennis en vaardigheden voor maatschappelijke uitdagingen zoals zorg, onderwijs en mediawijsheid; en daarvoor vormgeven van een campus voor Digitale Media en Content Technologie en AI-hub op het Mediapark.	Versterken identiteit en uniek vestigingsklimaat: voldoende formele werklocaties en goede aantrekkelijke informele milieus werkmilieus, op goed bereikbare plekken, te midden van waardevol landschap; door binnenstedelijk ontwikkelen met gewenste en gevraagde kwaliteiten en verbinden werkmilieus met speerpunten sectoren zorg, recreatie en vrijetijdseconomie, en creatieve industrie; en daarvoor vergroten functiemix rond stationslocaties en overige OV-hubs, versterken voorzieningenniveau en identiteiten van kernen in regio, en verbeteren multimodale bereikbaarheid van werklocaties.
IJmond *Brainport maak- en onderhoudsindustrie, met het cluster voor energietransitie van de MRA*	Doorontwikkelen Techport tot Brainport voor maak- en onderhoudsindustrie als slimme werkplaats van de MRA; door positioneren van de IJmond als de plek voor innovatieve en schone maak- en onderhoudsindustrie en zorgen voor voldoende kwantitatief en kwalitatief goed opgeleid personeel; en daarvoor realiseren van Meerjarenagenda Techport, profilering van Brainport samen met regio en Rijk, doorontwikkeling van triple helix naar quadruple helix, en toevoegen van hoger technisch onderwijs in de regio.	Versterken positie in technische maak- en onderhoudsindustrie en het energiecluster: de IJmond is de groene stekker van de MRA; door verduurzamen van de economie, versterken van het cluster energietransitie, en benutten van de nautische toegangspoort NL; en daarvoor stimuleren van (product) innovatie, uitvoeren van JTF-projecten energietransitie, en verduurzaming van de maak- en onderhoudsindustrie in de IJmond (alles met oog voor de gezondheidseffecten).	Voldoende kwalitatieve woonmilieus in de regionale centra gericht op een divers palet van woon(werk)milieus en een prettig en kwalitatief hoogwaardig leefklimaat; door koppelen noodzakelijke verduurzaming en energietransitie aan de gewenste verbetering van o.a. leefbaarheid luchtkwaliteit en gezondheid en verbeteren van de (OV) bereikbaarheid en ontsluiting, bijv. 30 min bereikbaarheid Amsterdam-C, Schiphol en Zuidas; en daarvoor transformatie in stadsharten tot kwalitatieve woon (-werk)milieus en verkennen 30 min metropool
Zaanstreek-Waterland *Hoogwaardige maak- en procesindustrie en agrifood, met Tech & E-sports campus*	Arbeidsmarkt klaar maken voor de toekomst zodat aanbod aansluit op vraag; door stimuleren van een wendbare en weerbare beroepsbevolking en leven lang leren voor iedereen met doorlopende leerlijnen (V)MBO-HBO en een focus op (proces)techniek en ICT; en daarvoor versterken triple helix samenwerking, koppelen onderwijs, innovatie, kennisinstellingen en bedrijfsleven, en ontwikkelen tech-campussen: Purmer Valley, H20 Esports Campus en Techlands.	Excelleren in innovatie in agrarische- en foodindustrie, circulair bouwen/houtbouw, en maakindustrie gericht op de grote transities, verduurzaming en digitalisering; door aanjagen innovatie en digitalisering, samenwerking in maak- en procesindustrie, en ICT/Tech; en daarvoor aangaan van samenwerkingsverbanden met bedrijfsleven om vestigingsmilieus te realiseren die ondernemerschap en innovatie versterken.	Borgen voldoende ruimte voor economische activiteiten, verbeteren balans wonen-werken-verblijven, inclusief inlopen achterstand, door koppelen voorzieningen aan groei woningen; door creëren ruimte voor werken en gemengde, goed bereikbare woon-werkmilieus en voldoende vrijetijdsvoorzieningen in stedelijke en landelijk gebied; en daarvoor intensiveren van woon-werkgebieden, verhogen menging en dichtheid stedelijke centra, en versterken van fietsinfra, routes langzaam verkeer en parken.
Zuid-Kennemerland *MKB en ondernemerschap in ICT & CI sector met 'living labs' voor toegepaste innovatie*	Aanpakken van de kwalitatieve mismatch op de arbeidsmarkt (banen vs. beroepsbevolking) ter voorkoming van pendel, het beter benutten van het aanwezig economisch kapitaal, en het ontwikkelen en aantrekken talent; door een betere aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt, het uitbouwen van (kennisintensieve) werkfuncties; en daarvoor werkgebieden intensiveren: stapelbaar, bereikbaar, gemengde woon-werkmilieus.	Benutten van ondernemerschap en talent voor het aanjagen van open innovatie gericht op transities en andere maatschappelijke opgaven; door proeftuinen/broedplaatsen op te zetten voor toegepaste innovatie; en daarvoor het uitbouwen van een ecosysteem ecosystemen waarin bestaande sterke sectoren, zoals de digitale/ICT en creatieve sector, worden verbonden met circulair, duurzaamheid, gezondheid en sport.	Versterken van het voorzieningenniveau passend bij het hoge woon- en leefklimaat; door het realiseren van goed bereikbare multifunctionele woon-werkmilieus rondom de OV-knooppunten; en daarvoor (stapelbare en kennisintensieve) werkfuncties toe te voegen rondom OV-knooppunten voor een kwalitatieve, aantrekkelijke en levendige mix van wonen/werken/verblijven, het uitwerken van het concept 'Werken aan zee' Zandvoort, en versterken Noordzeekust.

handelingsperspectieven. Daarvoor moeten op korte termijn vier onderzoeken worden uitgevoerd. Concreet gaat het om onderzoek naar het versterken van onderzoeks- en innovatie-ecosystemen, naar slimme specialisatie van bestaande sectoren en clusters, naar de balans van wonen-werken-voorzieningen-bereikbaarheid, en naar het sociaaleconomische karakter van de deelregio's. Onderwijs en arbeidsmarkt vraagstukken spelen in al deze verkenningen een rol. Op basis hiervan kan een samenhangende uitvoeringsstrategie worden opgesteld.

Grotere kansengelijkheid

De evenwichtige verdeling van de groei over de regio heeft onder meer de bedoeling om de kansengelijkheid te bevorderen. We willen de opkomende segregatie ermee doorbreken. Daaruit volgt de opgave om overal in de regio betaalbaar te bouwen, in kwetsbare wijken te werken aan functiemenging, de nabijheid en betaalbare bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen en te zorgen voor voldoende en passende werkgelegenheid, vervoers- en energiearmoede tegen te gaan en de gezondheid van de leefomgeving in kwetsbare wijken te bevorderen. Onder de huidige marktomstandigheden gaat het tegengaan van segregatie en het zorgen voor voldoende menging niet vanzelf. Het vergt voortdurende en vergaande interventies op de woningmarkt om ook lage en middeninkomens blijvend te binden aan alle deelregio's van de MRA. In alle gebieden moet om verschillende redenen voldoende betaalbare voorraad beschikbaar zijn:

- In de kernagglomeratie: het behoud van voldoende betaalbare woningen voor vestigers en jonge starters, met name met een middelbare of praktische opleiding (die andere woonwensen hebben dan hoogopgeleide starters).
- In MRA-Noord: het bedienen van de woonvraag van de vergrijzende bevolking (ten behoeve van de doorstroming), lokale starters en vestigers in de MRA met een kleinere beurs; en het versterken van kwetsbare wijken. Daarnaast het optimaal benutten van de betaalbaarheid van het wonen in de MRA-Noord, waarbij het in verhouding tot de bevolkingsgroei minimaal op peil houden en dus laten meegroeien van het aantal bereisbare banen boven het IJ en Noordzeekanaalgebied belangrijk is.
- In Flevoland: behoud van betaalbare ruim opgezette woonmilieus en de zorg dat de nieuwbouwopgave niet ten koste gaat van bestaande wijken waar sociale problematiek speelt of op de loer ligt. Daarnaast het optimaal benutten van de betaalbaarheid van het wonen in Flevoland, waarbij het in verhouding tot de bevolkingsgroei minimaal op peil houden en dus laten meegroeien van het aantal bereisbare banen in Flevoland belangrijk is.
- In de nabijheid van Schiphol: het betaalbaar aanbieden van nieuwe woningen voor starters en doorstromers uit de betreffende gebieden, onder wie doorstromende ouderen, en nieuwe doelgroepen van starters en praktisch en middenopgeleiden.

Stedelijke vernieuwing en beheer

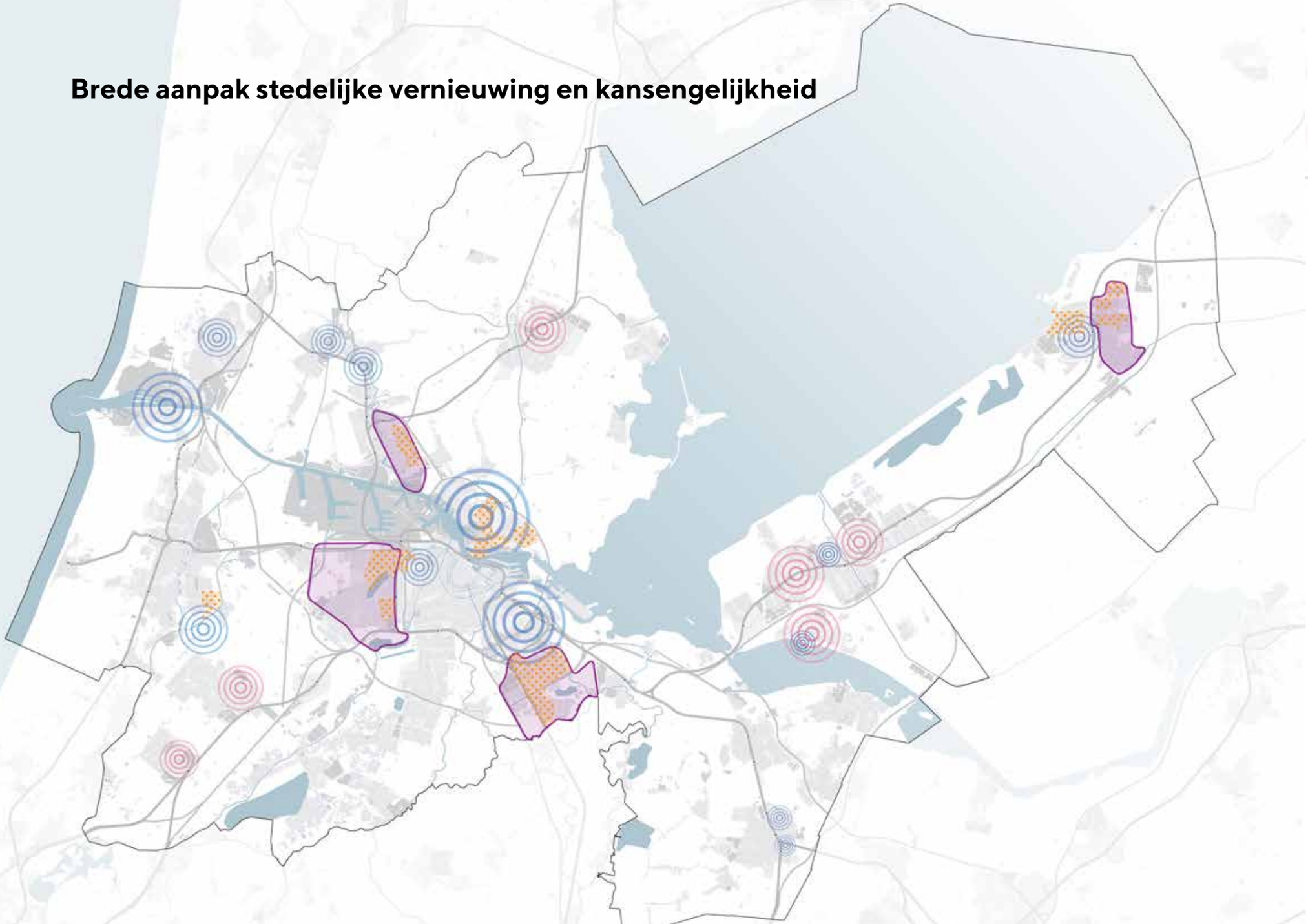
De ambitie is dat zittende bewoners per saldo baat hebben bij de bouwopgave en verdichting. In de periode tot 2030 landt een deel van de binnenstedelijke bouwopgave in stedelijke vernieuwingsgebieden. Hier wordt verdichting ingezet als deel van een integrale gebiedsgerichte aanpak die de leefbaarheid in deze wijken en de sociaaleconomische positie van de huidige bewoners versterkt. Dat vraagt om woningen in verschillende woonsegmenten, voorzieningen en ruimte voor lokaal ondernemerschap.

Sturing en regie op toeristische druk

Spreiden van de druk, om de groei evenwichtiger te verdelen en de leefkwaliteit te beschermen, gaat ook over het toerisme in de MRA. Door samen te blijven werken en de grote diversiteit in de MRA te benutten, kunnen we de bezoekersstromen spreiden over een groter aantal bestemmingen. Daarbij zoeken we steeds naar balans tussen de belangen en behoeftes van bewoners, bezoekers en bedrijven.

Landelijk wordt gezocht naar vormen van sturing en regie die recht doen aan de druk op de belangrijke toeristische bestemmingen en hun draagkracht. De MRA met haar internationaal bekende en attractieve bestemmingen wil daarbij een belangrijke rol spelen en werkt daarom aan een actuele, datagedreven strategie voor toerisme en recreatie. Die heeft raakvlakken met bijvoorbeeld het beleid voor mobiliteit, duurzaamheid en werkgelegenheid (de sector levert veel banen op, juist ook voor praktisch geschoolde mensen).

Brede aanpak stedelijke vernieuwing en kansengelijkheid



In vier gebieden werken Rijk en regio samen aan de stedelijke vernieuwing, binnen het Programma Leefbaarheid en Veiligheid: Amsterdam Zuidoost, Amsterdam Nieuw-West, Lelystad Oost en Zaandam Oost. Voor deze gebieden werkt het Rijk samen met decentrale overheden en maatschappelijke partners (zoals scholen, bedrijven, politie en woningcorporaties) aan een langjarige maatwerkaanpak per gebied. Ook in andere wijken en buurten met een stedelijke vernieuwingsopgave kan vanuit het Programma Leefbaarheid en Veiligheid een bijdrage worden geleverd met kennis, expertise en het stimuleren van doorbraken.

De bouwopgave wordt ook ingezet als vliegwiel voor een gezamenlijke inzet op het verminderen energiearmoede in delen van kwetsbare wijken waar dit speelt. Dit om maatschappelijke kosten als gevolg van gezondheidsproblematiek of andere sociaaleconomische problematiek ten gevolge van de slechte staat van de woningvoorraad verminderen.

Een specifieke opgave ligt in de voormalige groeikernen, waar grote delen van de stad gelijktijdig verouderen. Dat gaat om Lelystad, Almere, Purmerend en Haarlemmermeer. Voor deze relatief jonge steden zijn nieuwe, preventieve vormen van beheer nodig. Die moeten ervoor zorgen dat problemen op fysiek en sociaal terrein, verbonden aan de typische leeftijdsopbouw van de bevolking en het eigen karakter van deze wijken, vroegtijdig worden gesignaleerd en aangepakt.

Leefkwaliteit Schiphol in relatie tot verstedelijking in de MRA

In een groot deel van de MRA, in het bijzonder in Amstelland-Meerlanden, heeft de ontwikkeling van Schiphol grote invloed op de verstedelijkingsmogelijkheden ten behoeve van de meerkernige ontwikkeling in een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving.

Schiphol is een economische motor voor Nederland en de regio in het bijzonder. Direct en indirect zijn 114.000 banen met de aanwezigheid van Schiphol gemoeid. De toegevoegde waarde die hiermee samenhangt bedraagt € 10,4 miljard. Tegelijkertijd beïnvloedt de luchtvaart de leefkwaliteit in de omgeving en draagt het in gemeenten in de Schipholregio in grote mate bij aan de relatief ongezonde leefomgeving rond Schiphol (zie de analyse van het RIVM op pagina 29). De luchthaven legt daarnaast een claim op de ruimte in de omgeving, door beperkingen die gelden voor de ontwikkelingsmogelijkheden van andere functies vanwege de geluid- en risicobelasting door de luchtvaart. Tot slot beïnvloedt de aanwezigheid van Schiphol ook de mogelijkheden om het areaal verrommeld glas (zo'n 800 hectare) te transformeren. Vanwege de beperkingen voor woningbouw en andere geluidgevoelige en kwetsbare functies is het moeilijk om hiervoor een sluitende businesscase te formuleren. Een knelpunt dat zich voortsleept, waardoor de gebieden verder verpauperen, met negatieve gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit en leefkwaliteit.

Het kabinet heeft zijn koers voor de ontwikkeling van de luchtvaart uiteengezet in de Luchtvaartnota 2020-2050 'Verantwoord vliegen naar 2050'. Hierin is onder meer opgenomen dat er ruimte voor groei van de luchtvaart kan ontstaan, als door innovatie en vlootvernieuwing de negatieve effecten van de luchtvaart op het klimaat en de leefomgeving aantoonbaar zijn verminderd. 'Van ongeclausuleerde groei kan niet langer sprake zijn'. Een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving door het verminderen van de negatieve effecten van de luchtvaart op mens en natuur is een belangrijk doel in de Luchtvaartnota. Daarbij wordt gesteld dat het verminderen van het aantal nachtvluchten op Schiphol mede afhankelijk is van (het besluit over) de opening en ontwikkeling van Lelystad Airport en de substitutie van vliegverkeer door treinen.[5]

De regio heeft te maken met grote opgaven op het gebied van woningbouw, economie, mobiliteit, klimaat, energietransitie en groen. Dat vraagt op de eerste plaats om een brede belangenafweging en een zorgvuldige toedeling van functies aan de schaarse ruimte. De luchthaven is van waarde voor Nederland en 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 is het principe van wederkerigheid tussen 'de lucht' en 'de grond': de luchtvaart houdt rekening met het ruimtegebruik op de grond en vice versa.

5 *Kamerbrief 26 juni 2020: "Een eerste stap naar 29.000 nachtvluchten legt het kabinet vast in het komende Luchthavenverkeersbesluit (LVB1). Het gaat hierbij om een evenredige bijdrage. De stapsgewijze vermindering naar 27.000 en 25.000 zal nader worden uitgewerkt en vastgelegd in regelgeving. Deze laatste stappen zijn mede afhankelijk van voorwaarden zoals de opening van Lelystad Airport en substitutie door treinverkeer op bestemmingen zoals Brussel en Düsseldorf."*

Over het langdurig openhouden van planologische reserveringen, zoals die voor de parallelle Kaagbaan, heeft de BRS al een standpunt ingenomen. [6] Over het continueren van de reservering voor een parallelle Kaagbaan wordt in 2021/2022 van Rijkswege een besluit genomen.

Ook luchtkwaliteit is een belangrijk aandachtspunt. Dit jaar komen onderzoeksresultaten van het RIVM gereed over de gezondheidseffecten van ultrafijn stof in deze regio, en zal de Gezondheidsraad een advies uitbrengen hierover. Vervolgens kan besloten worden over de beleidsvertaling van de onderzoeksresultaten.

Verkend wordt of met maatwerk en een zorgvuldige belangenafweging meer ontwikkelingsruimte mogelijk kan worden gemaakt dan op dit moment, binnen de randvoorwaarden van veiligheid en gezondheid. Dat geldt in het bijzonder voor de directe omgeving van Schiphol (zie paragraaf 4.6 over de Zuidflank).



afbeelding 11
Leefkwaliteit Schiphol in relatie tot verstedelijking

6 In reactie op de ontwerp Luchtvaartnota hebben de leden van de BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) als volgt gereageerd op de voorgestelde verlenging van de reservering voor de parallelle Kaagbaan: "Er ligt al jaren een planologische reservering voor de Tweede Kaagbaan. Ook nu schuift de besluitvorming hierover weer door. Deze ruimtelijke reservering gaat ten koste van ontwikkelingen op de grond, zoals het verzorgen van een robuust energiesysteem waar in de Schipholregio veel urgentie voor is. Het nodeloos overeind houden van een ruimtelijke reservering is ruimtelijk suboptimaal."

3.2 Groenblauw netwerk in en om de stad

De grote variatie aan waardevolle landschappen draagt het aaneengesloten groenblauwe netwerk van de MRA, dat zich doorzet tot diep in de stedelijke gebieden. Een hoge en toekomstbestendige kwaliteit van dit netwerk is een onmisbaar element in de gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving die we nastreven.

Sterke steden kunnen niet zonder sterk landschap. Een sterk landschap draagt bij aan de identiteit van het gebied, is een drager van cultuurhistorische waarden, biedt ontspanning en is productief (als landbouwareaal en als leverancier van groenblauwe diensten zoals schone lucht, drinkwater, waterbuffering, verkoeling, energie en biodiversiteit). De variatie in samenhangende landschappelijke eenheden is een unieke, onderscheidende kwaliteit. De metropoolregio beschikt over cultuur- en natuurlandschappen, oude en nieuwe landschappen, en natte landschappen in de vorm van het IJmeer-Markermeer en de Noordzeekust. De kwaliteit en het functioneren van deze landschappen staat in nauw verband met de landschappelijke waarden en structuren in de gebieden rondom de MRA.

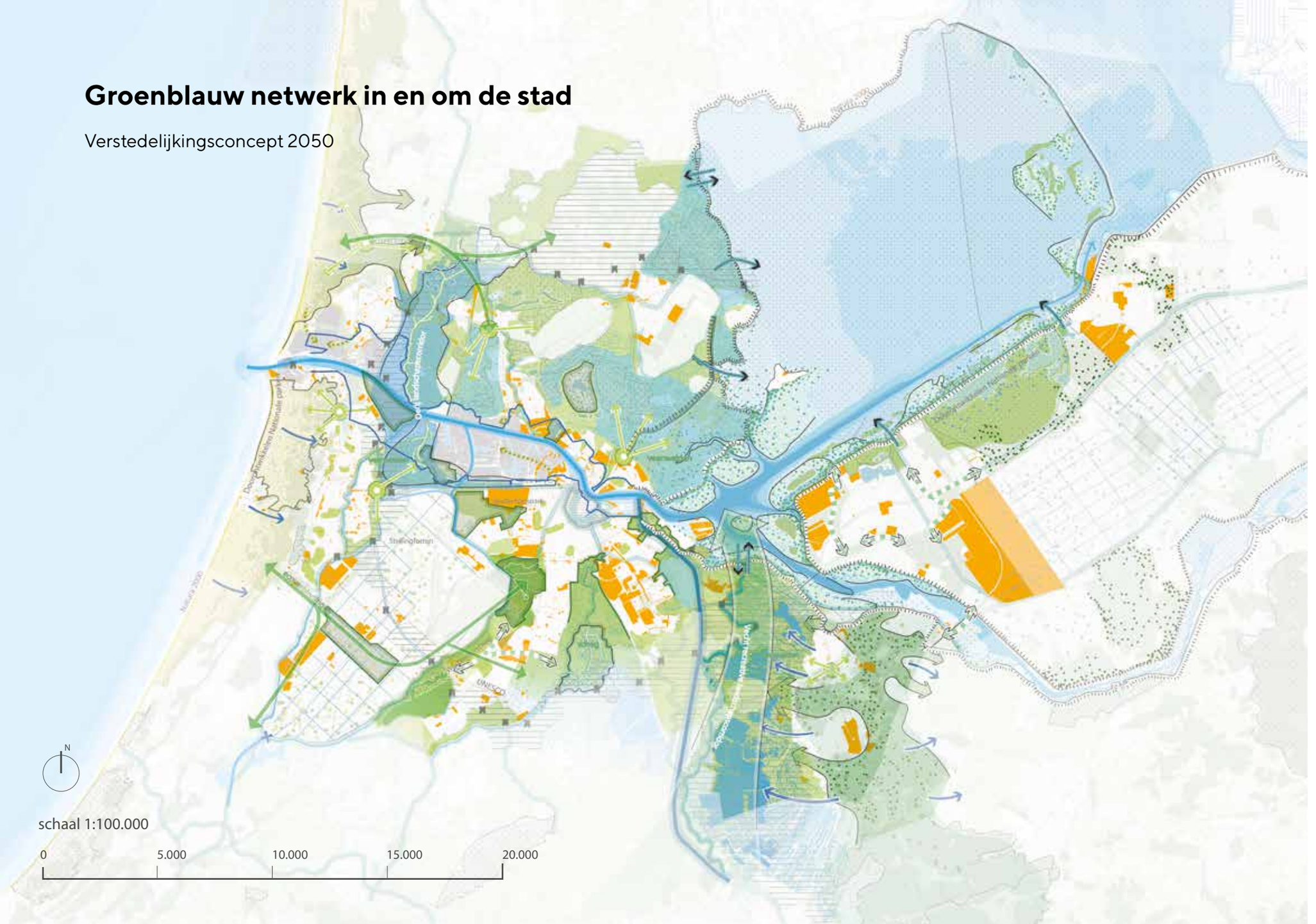
Hoewel in het spraakgebruik vaak een onderscheid wordt gemaakt tussen stad en land, is die grens niet zo hard. Integendeel: landschappelijke structuren zetten zich door in de stad, soms verscholen en soms uitgesproken. Die samenhang wordt versterkt door de noodzaak om de regio klimaatadaptief en natuurinclusief in te richten. Factoren als de bodemsoort en -kwaliteit, de hoogteligging en de watervoorziening zijn richtinggevend bij keuzes voor het ruimtegebruik, zowel in een stedelijke als in een landelijke omgeving. Er ligt een nauwe relatie met de ontwikkeling van het watersysteem.

Bij de ontwikkeling van het groenblauwe netwerk is steeds het uitgangspunt dat functionele ingrepen in het landschap ook de beleving vergroten, en andersom, dat ingrepen die de landschappelijke beleving moeten vergroten ook andere doelen dienen. We maken daarbij onderscheid in vijf pijlers:

1. Koesteren van en een kwaliteitsimpuls voor landschappen met bijzondere waarden (agrarisch, cultuurhistorisch, ecologisch),
2. Landschappelijke versterking,
3. Aanleg van groene zones,
4. Landschaps- en natuurinclusieve verstedelijking,
5. Uitbouwen van een MRA-dekkende recreatieve structuur.

Groenblauw netwerk in en om de stad

Verstedelijkingsconcept 2050



Legenda

- Natura 2000
- Unesco Werelderfgoed
- Recreatie gebied
- Nationaal park
- Scheggen (Diemerscheg, Westeinderscheg, Amstelscheg)
- Kustzone Oostvaardersoevers
- Gooi en Vechtplassen
- Recreatieve landschapscorridors
- Vasthouden en kwelwater benutten
- Landschapsverbindingen
- Ecologische verbindingen
- Extra afvoer
- Dijkversterking
- Buitenpoort
- Tijdelijk pijlverhoging
- MRA Plancapaciteit tot 2030
- Veenweidegebied als spons
- NZKG landschap

N

schaal 1:100.000

0 5.000 10.000 15.000 20.000

Landschappen met bijzondere waarden: koesteren en kwaliteitsimpuls

Een aantal gebieden binnen de MRA heeft bijzondere natuur- of erfgoedwaarden of een belangrijke functie als recreatiegebied. Het zijn gebieden om te koesteren, maar die in sommige gevallen wel om een kwaliteitsimpuls vragen. De landschappelijke waarden vragen aandacht en onderhoud, willen we ze op de lange duur kunnen handhaven en versterken.

De grootste concentraties van natuurwaarden zijn te vinden in de gebieden die behoren tot het Natuurnetwerk Nederland, waaronder de natuurgebieden die vallen onder het beschermde Europese netwerk Natura 2000. De komende jaren zijn nog veel inspanningen nodig om het Natuurnetwerk Nederland af te ronden, en ook daarna vraagt dit netwerk inspanningen voor beheer en verbetering. Dat geldt in het bijzonder voor de instandhoudingsverplichting in Natura 2000-gebieden. Zo gaat de agenda voor het 'Toekomstbestendig Ecologisch Systeem' in en om Markermeer en IJmeer veel verder dan 2027. In beide Nationale Parken in de MRA, Zuid-Kennemerland en Nieuw Land, is de ambitie om een ecologische en recreatieve bufferzone rond de Natura 2000-gebieden te realiseren, in lijn met het programma Nationale Parken Nieuwe Stijl van het ministerie van LNV.

Erfgoedwaarden zijn in het bijzonder aanwezig in de drie Unesco-werelderfgoederen in de MRA. Naast de grachtengordel van Amsterdam zijn dat de landschappelijke werelderfgoederen van de Beemster en de Hollandse Waterlinies. De laatste is in de zomer van 2021 ontstaan door uitbreiding van het bestaande werelderfgoed Stelling van Amsterdam met de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Andere landschappen met bijzondere cultuurhistorische waarden zijn in Noord-Holland de 'bijzondere provinciale landschappen'.

Ook de open en weidse landbouwgebieden zijn een belangrijk onderdeel van de cultuur en de historie van de regio, maar deze zijn niet altijd beschermd. Deze karakteristieke landschappen zijn afhankelijk van het agrarische grondgebruik. Goede landbouwgronden blijven noodzakelijk voor de voedselvoorziening en ook voor de transitieopgave naar kringlooplandbouw, de productie van duurzaam streekvoedsel en het verkorten van de voedselketen. Bij afwegingen over ruimteclaims in het landschap moet het behoud van goede landbouwgronden daarom altijd een criterium zijn.[8]

Behoud agrarische gronden voor kringlooplandbouw

Onder de noemer 'kringlooplandbouw' vallen vormen van landbouw met een duurzaam beheer van de bodem (waardoor de agrarische productiefunctie op lange termijn behouden blijft), waarbij zo min mogelijk afval vrijkomt, de uitstoot van schadelijke stoffen (zoals stikstof) zo klein mogelijk is en grondstoffen en eindproducten met zo min mogelijk verliezen worden benut. Kringlooplandbouw is ook een natuur- en landschapsinclusieve landbouw die bijdraagt aan het behoud en vergroten van de biodiversiteit in zowel het agrarisch gebied zelf als natuurgebieden in de omgeving. De landbouw binnen de MRA biedt ook oplossingen om CO2 op te slaan en vast te houden, door het beheer van de bodem en gewaskeuze daar meer op te richten.

Voorwaarde voor de transitie naar kringlooplandbouw is dat er voldoende goede landbouwgrond beschikbaar is, waarbij er per productie-eenheid meer grond nodig zal zijn.

In de MRA worden proeftuinen voor kringlooplandbouw ingericht – Laag Holland, de Amstelscheg en Flevoland komen daar bijvoorbeeld voor in aanmerking. In Lelystad is in samenwerking met het ministerie van LNV de Boerderij van de Toekomst opgezet. Daarnaast is Flevoland een van de vijf experimenteergebieden voor kringlooplandbouw in Nederland.

Landschappelijke versterking

Het landschap is voortdurend in beweging en in een aantal gebieden kondigt de verandering zich al aan. Het zijn de gebieden waarmee we aan de slag zijn of aan de slag moeten. Dat gaat lang niet alleen om verstedelijking in de beperkte zin van het woord: de bouw van stedelijke en industriële functies en infrastructuur. In veel landschappen wordt de ontwikkeling aangejaagd door een andere factor. Dat kan de behoefte aan gezondheidsbevordering zijn, bijvoorbeeld in gebieden met tekorten aan groen in de woonomgeving of direct bij de kernen (zoals in de Haarlemmermeer en de Westeinderscheg). Rond kwetsbare natuurgebieden kan ook de opvang of regulering van groeiende recreatieve druk een aanleiding zijn en ook natuurontwikkeling

8 *De Tweede Kamer heeft in september 2021 een motie aangenomen die de regering vraagt om te onderzoeken hoe met oog voor de ruimteclaims voor onder andere woningbouw en energie, hoogwaardige landbouwgronden in Nederland beschermd kunnen worden (motie Boswijk c.s. kamerstuk 33037-391),*

geeft kans op landschappelijke versterking. In de Zuidflank is de noodzakelijke sanering van verouderde glastuinbouwgebieden een directe aanleiding.

Het kan ook om duurzaamheidsambities gaan, zoals het beperken van de bodemdaling of de aanleg van nieuwe bossen. Het Rijk en de twaalf provincies hebben zich voorgenomen om 37.000 hectare nieuw bos aan te planten. Het vasthouden van CO2 en het vergroten van de biodiversiteit behoren tot de beweegredenen achter deze nationale Bossenstrategie, net als de functie voor de recreatie, de bijdrage aan de klimaatadaptiviteit en de productie van hout als duurzaam en hoogwaardig bouwmateriaal. Een deel van de 37.000 hectare kan goed in de MRA worden aangelegd, in landschapstypen die zich daarvoor lenen en waar bossen kunnen helpen om andere opgaven aan te pakken. Zo wordt in Flevoland 1700 hectare bos bij de nieuwe woningbouwlocaties aangeplant en kunnen ook PARK21 en de Westeinderscheg mogelijkheden bieden.

De noodzaak om tot een waterrobuuste, klimaatadaptieve inrichting te komen, kan landschappelijke versterking aanjagen in gebieden die te maken hebben met verdroging (zoals de Heuvelrug) of verzilting (zoals de droogmakerijen). De noodzaak voor grootschalige tijdelijke piekwaterbuffering vanuit het hoofdwatersysteem kan ook een aanleiding zijn. Zoekgebieden daarvoor liggen in het Oer-IJ en bij de Gooi en Vechtstreek. Vanwege de klimaatverandering is tijdelijke piekwaterbuffering in deze gebieden noodzakelijk voor de waterveiligheid van de MRA als geheel. Ze vormen een aanvulling op het nieuwe noodoverloopgebied in De Ronde Hoep en de tijdelijke waterberging in de zuidpunt van Haarlemmermeer, waartoe al besloten is. Tijdelijke piekwaterbufferlocaties kunnen, afhankelijk van de inrichting, deels samenvallen met andere functies in deze gebieden zoals landbouw, natuur, recreatie en energie.

Biodiversiteit vergroten, ook buiten natuurgebieden

In het nationale Programma Natuur wordt het begrip 'basiskwaliteit natuur' gehanteerd, als tweede spoor naast het verbeteren van de ecologische kwaliteit van het Natuurnetwerk Nederland (door maatregelen binnen en buiten dat netwerk). De Basiskwaliteit Natuur is een instrument om biodiversiteit buiten natuurgebieden te versterken. Het is gericht op een natuurinclusieve ruimtelijke inrichting bij verstedelijking, infrastructuur, industrie en de energietransitie, dus in de gehele samenleving. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat al voorafgaand aan investeringen in woningbouw, economische projecten of infrastructuur maatregelen genomen worden om het ecologische systeem te versterken, ook als de instandhouding van de ecologische kwaliteit in Natura 2000-gebieden daar niet toe verplicht.

Meer in het algemeen is in één gebied vaak meer dan één opgave aan de orde. Ambitie bij de landschappelijke versterking is dat functionele ingrepen in het landschap steeds ook de beleving vergroten en bijdragen aan de toegankelijkheid, en andersom, dat ingrepen om de landschappelijke beleving te vergroten ook andere doelen dienen.

Groene zones: landschappelijke verbindingen

Eigen aan de MRA is niet alleen de diversiteit aan landschappen, maar ook het aaneengesloten karakter ervan. De steden en dorpen liggen in het landschap – daarin onderscheidt de MRA zich van de meeste andere metropolitane gebieden in de wereld. Juist omdat de landschappen verbonden zijn, kunnen ze hun bijdrage leveren aan de leefkwaliteit, de menselijke maat en de biodiversiteit in de MRA. Dat maakt de landschappelijke verbindingen belangrijk, ook buiten de ecologische verbindingen die zijn opgenomen in het Natuurnetwerk Nederland.

Om ervoor te zorgen dat deze 'groene zones' aan meerdere ambities tegelijk bijdragen (bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, klimaatadaptatie, erfgoed en biodiversiteit) is menging van functies een uitgangspunt (zoals natuur, landbouw, waterbuffering, en recreatie). De verhouding tussen deze functies verschilt per zone. Verbindingen lopen over land en over water en vaak ook langs oevers en dijken. Als ze historische lijnen of structuren volgen, zoals het Oer-IJ of de Stelling van Amsterdam, ondersteunen ze ook de cultuurhistorische waarde van het landschap. Veel verbindingen moeten worden verbeterd om goed te functioneren. Ze hebben niet altijd een inrichting die bij de verbindende functie past en er moeten barrières worden genomen, vooral van grote infrastructuur. Hetzelfde geldt voor ecologische verbindingen binnen het Natuurnetwerk Nederland. Sommige moeten nog worden aangelegd. Andere zijn kwetsbaar, bijvoorbeeld op plekken waar ze grote infrastructuur kruisen.

Landschaps- en natuurinclusieve verstedelijking

De groei in de MRA brengt ook ingrepen met zich mee die zich moeilijk laten combineren met de beleving van het landschap, een belangrijk aspect van een

gezonde leefomgeving. 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 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.

Ruimtedruk van infrastructuur en/of stedelijke en economische functies kan leiden tot keuzesituaties die zich niet of niet eenvoudig met het ontwikkelprincipe van een landschapsinclusieve ontwikkeling laten oplossen. Op locaties waar infrastructuur en/of stedelijke en economische ontwikkeling noodzakelijk wordt bevonden, en landschappelijke waarden daar niet zonder netto kwaliteitsverlies in geïntegreerd kunnen worden, krijgt het ontwikkel- en inrichtingsprincipe van een 'ruimhartige compensatie' invulling op grotere afstand. Dat laat de noodzaak van een goede landschappelijke inpassing onverlet.

Uitbouwen van een MRA-dekkende recreatieve structuur

Aan de basis van de landschapsbeleving staat een uit te bouwen MRA-dekkende recreatieve structuur. Die begint idealiter bij de voordeur, loopt via groenzones in de stad naar stadsparken en via aantrekkelijke stad-landverbindingen naar het buitengebied. Cultuurhistorische structuren spelen hier een belangrijke rol in, zoals rivieren, waterlopen en dijken. Onderdelen zijn zowel landschapsparken[7] als goede routestructuren en spreiding van bestemmingen. Om te komen tot een MRA-dekkende recreatieve structuur van goede kwaliteit, die berekend is op de verwachte bevolkingsgroei en toename van de gebruiksdruk van de MRA, is een schaalsprong nodig in het recreatieve netwerk. Dat vraagt om een drievoudige aanpak:

1. *Versterking van de bestaande recreatieve structuur* (waar deze sleets is en/of schakels mist). Verantwoordelijkheden voor recreatieve voorzieningen die niet onder een recreatieschap vallen, zijn versnipperd over een groot aantal organisaties en een adequaat en helder financieel kader ontbreekt. Deze situatie leidt tot achterstanden in het beheer en ontbrekende schakels in het netwerk. Aanleg van nieuwe gebieden en verbindingen vermindert de recreatieve druk op kwetsbare natuurgebieden. De opgave is niet alleen om deze knelpunten in de huidige recreatieve structuur te verhelpen, maar ook om toe te werken naar een beter systeem om het beheer te bekostigen.
2. *Het doorontwikkelen van de bestaande recreatieve structuur.* Dit behelst onder meer de lopende ontwikkeling van landschapsparken (zoals PARK21 in Haarlemmermeer en de Noorder IJplas tussen Amsterdam en Zaandam), de doorontwikkeling van Spaarnwoude en de lopende ontwikkeling van gebieden rondom de natuurkernen van Nationale Parken Zuid-Kennemerland en Nieuw Land, die de natuur beleefbaar en toegankelijk moeten maken zonder de ecologische waarde van de natuurkernen zelf aan te tasten. Bij het doorontwikkelen vragen vooral stadsranden en groene verbindingen in de stad aandacht, zeker daar waar de recreatieve druk hoog is of waar sprake is van relatief veel bewoners met een kwetsbare gezondheid en waar kwalitatief groen schaars is en recreatief groen buiten de bebouwde kom slecht bereikbaar is. Onderdeel van het 'doorontwikkelen' is ook het op orde houden dan wel verbeteren van de bereikbaarheid. Sommige gebieden kennen een hoge recreatiedruk en het verkeer erheen zorgt op topdagen voor congestie. Om de bereikbaarheid per openbaar vervoer te verbeteren, wordt het concept van de 'buitenpoorten' doorontwikkeld. Dit zijn halteplaatsen die direct toegang bieden tot recreatie- en natuurgebieden. De eerste pilot is afgerond (Santpoort-Noord) en vier nieuwe potentiële buitenpoorten worden onderzocht (Bussum-Zuid, Wormerveer, Haarlem-Spaarnwoude en Castricum).
3. *Het anticiperen op de toekomstige groei en de recreatieve behoefte van de bewoners.* Hierin hebben de gebieden die hierboven zijn benoemd voor 'landschappelijke versterking' en 'landschappelijke verbindingen' een belangrijke rol. Hier liggen de beste kansen om de aantrekkelijkheid en capaciteit voor recreatief bezoek te vergroten, respectievelijk het recreatieve netwerk uit te breiden.

7 Onder een landschapspark verstaan we een deel van het natuur- of cultuurlandschap, gelegen direct binnen de stedelijke invloedssfeer, waar specifieke voorzieningen zijn getroffen voor openbare openluchtrecreatie en hoge recreatieve gebruiksdruk. Landschapsparken hebben een flinke maat en schaal, ze zijn groter dan parken in het stedelijk gebied en kleiner dan de oorspronkelijke landschappelijke eenheden. Door deze maat is er veel ruimte om recreatieve, productieve, cultuurhistorische en ecologische waarden te verenigen. Het zijn dan ook vaak rijk gevarieerde gebieden (denk aan het Twiske, het Amsterdamse Bos, de Tuinen van West, het Diemerbos en Spaarnwoude).

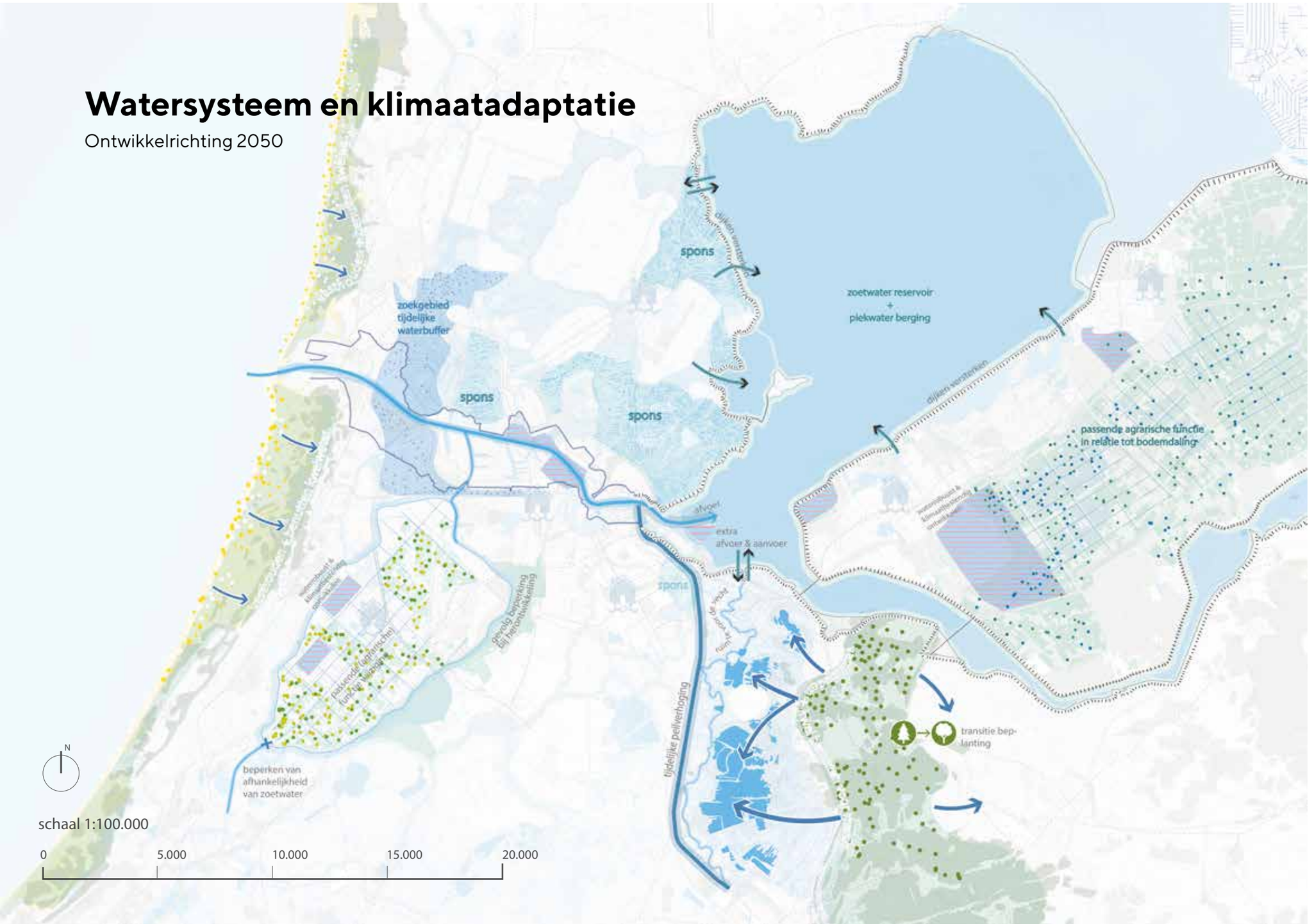
3.3 Systemen voor de toekomst

Keuzes voor de meerkernige ontwikkeling en het groenblauwe netwerk hangen nauw samen met de ontwikkeling van de belangrijkste ‘systemen’: die voor water, ecologie, mobiliteit en energie. Uit deze systemen volgen voorwaarden voor de ruimtelijke ontwikkeling en andersom zullen de systemen op sommige punten moeten worden aangepast aan ruimtelijke ontwikkelingen.

Eigen aan al deze vier MRA-systemen is dat ze deel uitmaken van nationale en internationale systemen. Keuzes voor de MRA kunnen niet los worden gezien van de (inter)nationale context. Dat maakt samenwerking tussen Rijk en regio tot een voorwaarde.

Watersysteem en klimaatadaptatie

Ontwikkelrichting 2050



Legenda

- Vasthouden en kwelwater benutten
- Zoekgebied tijdelijke waterbuffer
- Spons
- Waterrobuust en klimaatbestendig ontwikkelen - uitbreidings/transformatielocatie
- Verminderen doorspoelen met gebiedsvreemd water
- Extra afvoer
- Tijdelijke peilverhoging
- Transitie beplanting
- Dijken versterken
- Regionale kering
- Zoetwater reservoir en piekwater berging
- Transformatie van agrarische functie
- Waterrobuust en klimaatbestendig ontwikkelen - inbreidingslocatie

Watersysteem

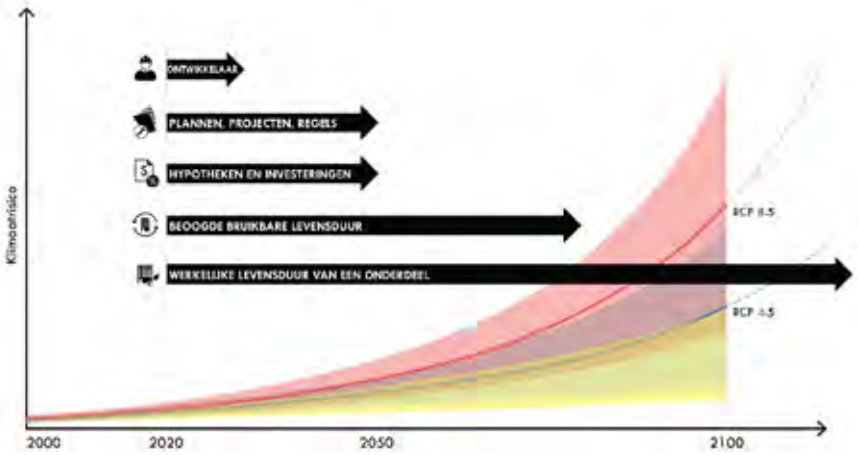
Waterrobuuste ontwikkeling

Tot dusver slagen we er doorgaans in om het watersysteem met technische middelen aan te passen aan het bestaande of gewenste grondgebruik, verzekerd te blijven van voldoende zoetwater, én watersnood en substantiële wateroverlast te voorkomen. Maar de druk op het watersysteem loopt op. Klimaatverandering vraagt een klimaatadaptieve en waterrobuuste ruimtelijke inrichting. Naast de klimaatverandering zorgen ook ruimtelijk-economische ontwikkelingen voor toenemende druk op het watersysteem. Stedelijke en economische ontwikkeling hebben een toenemende vraag naar water tot gevolg, waar niet voor alle doeleinden zonder meer in voorzien kan worden. Het beïnvloedt ook de belasting van het watersysteem, bijvoorbeeld doordat extra verharding bij extreme buien leidt tot een grotere waterafvoer en doordat meer afvalstoffen in het watersysteem terecht komen. Dit vergroot de opgaves om wateroverlast, watertekort en verzilting tegen te gaan en om te werken aan een structureel betere waterkwaliteit. Ook de druk op waterkeringen neemt toe, door uitbreidingen van woningbouw en bedrijvigheid, door de klimaatverandering en door keuzes in waterbeschikbaarheid (bijvoorbeeld peilopzet).

Betere wisselwerking tussen ruimtegebruik en watersysteem

Het watersysteem zit aan zijn limiet. Er is meer ruimte nodig voor een natuurlijk waterbeheer, naast het technische watermanagement, op alle schaalniveaus – van de straat tot het nationale watersysteem. Dat vraagt om een betere wisselwerking tussen ruimtegebruik en watersysteem door:

1. De bekende drieslag in het waterbeleid van vasthouden, bergen en afvoeren strikter toe te passen. Waarbij meer dan in het verleden de grootste nadruk ligt op vasthouden, vasthouden en nog eens vasthouden, in groen, op alle schalen en in alle gebieden. Op daken en percelen, in straten en wijken, lokaal in sloten en polders, in het regionale watersysteem en aan en in het hoofdwatersysteem.
2. De beschikbaarheid van water sturender te laten zijn voor de situering van functies die afhankelijk zijn van veel water en kwetsbaar zijn in periodes van droogte, zoals bedrijven die veel koel- of proceswater gebruiken, maar ook agrarische bedrijvigheid en natuur. Dat vraagt ook om zo mogelijk technieken toe te passen die de afhankelijkheid van water inperken, zoals voor de koeling van datacenters. Zoetwater is niet onbeperkt beschikbaar. Bij ernstige tekorten wordt het beschikbare zoete oppervlaktewater verdeeld volgens de landelijke verdringingsreeks. Het gebruik van drinkwater is geen alternatief voor functies die deze waterkwaliteit niet per se nodig hebben. Water van drinkwaterkwaliteit is schaars en wordt alleen gebruikt als dat noodzakelijk is of als er geen alternatief voorhanden is.
3. Nieuwe ontwikkelingen zodanig vorm te geven dat de gevolgen van wateroverlast door regen, mogelijke overstromingen en zeespiegelstijging zoveel mogelijk beperkt blijven. Vitale en kwetsbare functies worden bij voorkeur niet op plekken ontwikkeld waar sprake



afbeelding 12 - Klimaatrisico, tijdshorizon en levensduur (uit Resilience by Design)

is van een hoog plaatselijk risico, ofwel worden voldoende robuust aangelegd. Bij ontwikkelingen in kwetsbare gebieden is voldoende aandacht voor calamiteitenbeheersing, bijvoorbeeld door rekening te houden met evacuatieroutes en bereikbare veilige plekken in de buurt. Bij nieuwbouw is dat relatief eenvoudig, in bestaande woon- en werkgebieden is dat uitdagender. Toch moeten ook die aangepakt worden. Een oplossing is om bestaand stedelijk gebied en nieuwe ontwikkelingen in samenhang aan te pakken.

Met name in landelijk gebied kunnen de effecten van klimaatverandering ook tot gevolg hebben dat het huidige grondgebruik niet meer houdbaar is, bijvoorbeeld in tijden van droogte. Dat kan aanpassing van het grondgebruik en/of functieverandering tot gevolg hebben.

De komende jaren werken we aan een integrale systeemuitwerking voor een robuuste en klimaatbestendige regio, die moet bijdragen aan een betere wisselwerking tussen het watersysteem en de ruimtelijke inrichting. In deze systeemuitwerking zal ook gekeken worden naar de effecten van de zeespiegelstijging en klimaatverandering op locatiekeuzes, naar hoe de verschillende toekomstscenario's (adaptatiepaden) in de ruimtelijke inrichting opengehouden kunnen worden, en naar de afweging welke gebruiksfuncties op lange termijn nog kunnen worden gefaciliteerd. Daarnaast geeft deze systeemuitwerking aan hoe en waar de ruimtelijke planning rekening moet houden met ruimte voor vasthouden, bergen en afvoeren van water.

Investeringen in het hoofdwatersysteem

De noodzaak van een klimaatadaptieve ontwikkeling werkt door in de voorwaarden voor meerkernige ontwikkeling en de stedelijke inrichting, en in de ontwikkeling van het groenblauwe netwerk. Op een aantal punten is onderzoek nodig naar investeringen in het hoofdwatersysteem voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water.

Zo is onderzoek nodig naar de mogelijkheden om het huidige hoofdwatersysteem in te zetten voor het tijdelijk vasthouden van water, als mogelijk noodzakelijke aanvulling op het vasthouden van water in de bebouwde gebieden, polders en regionale watersystemen en het tijdelijk bergen van water in piekwaterbufferingsgebieden aan het hoofdwatersysteem (waarvoor zoekgebieden zijn geïdentificeerd in het Oer-IJ en het Vechtplassengebied). Daarnaast kan gedacht worden aan het benutten van de ruimte in het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal (via het incidenteel accepteren van hogere peilen bij een dreigende calamiteit), en een grotere functie van het Markermeer en IJmeer voor de piekwaterberging en als buffer voor waterbeschikbaarheid dan nu voorzien (ten behoeve van zoetwater- en drinkwatervoorziening, mogelijk ook voor Gooi en Vechtstreek). Dit vraagt om een grotere aan- en afvoercapaciteit richting het Markermeer, waarvoor de gemaalcapaciteit bij omgeving Muiden en Amsterdam-Rijnkanaal vergroot zou moeten worden. Bij deze actie moeten ook de ruimtelijke en economische consequenties, de doorwerking en effecten op de aangrenzende watersystemen en de infrastructuur (zoals doorvaarhoogten) in beeld worden gebracht. Ook moet onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden voor een grotere en efficiënte aan- en afvoercapaciteit voor het watersysteem. Naast de aan- en afvoercapaciteit op het Markermeer gaat dat om de aan- en afvoercapaciteit van en naar de Lek en de mogelijkheden om meer water naar zee te kunnen afvoeren via de gemalen in IJmuiden en Katwijk. Dit wordt uitgewerkt in het programma 'Toekomstbestendig Watersysteem Amsterdam-Rijnkanaal/Noordzeekanaal' en het Deltaprogramma IJsselmeergebied.

Verzilting via het Noordzeekanaal

De waterkwaliteit van het Noordzeekanaal wordt beïnvloed door indringing van zout water via de zeesluizen. De toenemende droogte kan het zoutgehalte verder doen toenemen. Enige mate van verzilting is geen bezwaar en zelfs wenselijk voor natuurwaarden langs de oevers. Te veel verzilting is echter schadelijk voor de landbouw, de natuur en de industrie (die het water gebruikt als koel- en/of proceswater), en het bemoeilijkt de drinkwaterproductie. Om een teveel aan zoutwatertoevoer te voorkomen, wordt bij de zeesluizen een constructie gebouwd voor 'selectieve onttrekking', waardoor een deel van het zoute water weer terugstroomt naar zee. Verdere ontwikkeling van de haveneconomie kan leiden tot meer scheepvaartverkeer, en daardoor een grotere zoutindringing. Deze verzilting kan via de Oranjesluizen ook de waterkwaliteit van Markermeer-IJmeer beïnvloeden, zeker als een toename van de binnenvaart op die route tot meer schutbewegingen leidt. De omvang van dit effect is onbekend en moet worden onderzocht. Daaruit zal moeten blijken of het een potentieel knelpunt is en wat eraan gedaan kan worden, en of technische middelen zoals de selectieve onttrekking een afdoende oplossing vormen.

Verbetering van de waterkwaliteit

Een goede kwaliteit van het water is belangrijk voor de natuur, maar ook voor een leefbare en gezonde metropoolregio. Op dit moment worden de normen van de Kaderrichtlijn Water op veel plaatsen niet gehaald. Verontreiniging is onder meer afkomstig van medicijnresten, gewasbeschermingsmiddelen, bemesting, 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. Verstedelijking en klimaatverandering (met bijbehorende droogte en verzilting) kunnen leiden tot een verdere vermindering van de waterkwaliteit. Om dat te voorkomen en juist tot een verbetering te komen, is de landelijke voorkeursvolgorde 'schoonhouden, scheiden, zuiveren' van belang.

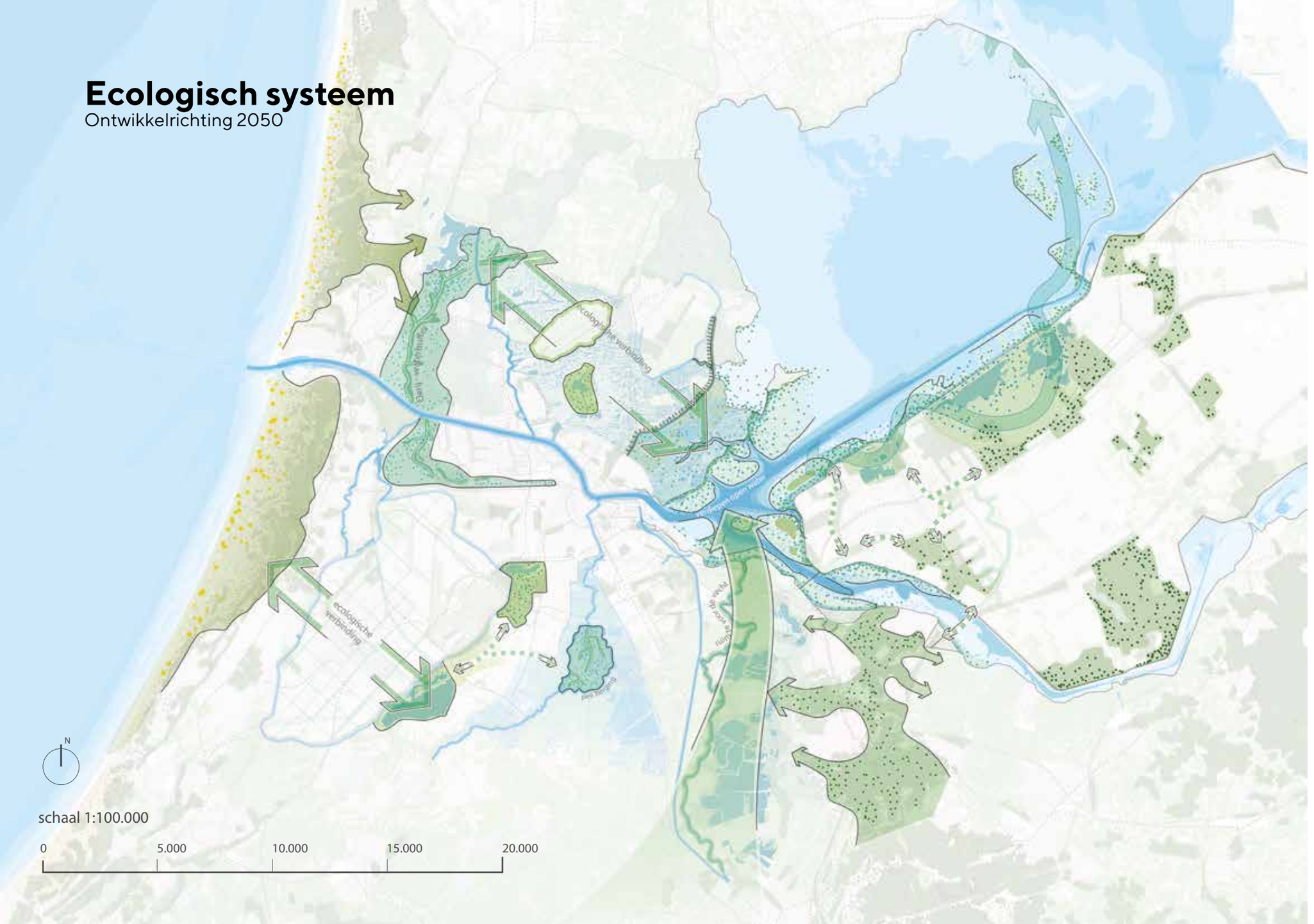
De waterkwaliteit hoeft niet overal hetzelfde te zijn. Van belang is dat er in het watersysteem een ordening ontstaat van schoon naar minder schoon water en van zilt naar zoet water, en dat deze ordening is afgestemd met het bestaande en verwachte ruimtegebruik. De behoefte aan zoet water neemt bijvoorbeeld af als het grondgebruik in verziltende gebieden op die verzilting wordt afgestemd. Zo'n oplossing zou van agrariërs vragen om na te denken over andere teelten of om een ander grondgebruik. De inrichting van de stad kan bijdragen aan de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater door plekken met een hoge gebruiksdruk in en naast het water (denk aan steigers, vaarroutes, drijvende objecten) af te wisselen met rustige natuurvriendelijke plekken in en op het water. Maar ook het bouwrijp maken zonder drainage op klei- en veengronden bevordert de waterkwaliteit.



afbeelding 13
Het watersysteem en grondgebruik balans

Ecologisch systeem

Ontwikkelrichting 2050



Legenda

- Ecologische verbinding
- Waterbuffer
- Kustzone IJmeer
- Verdiepen open water
- Dijk versterken
- Ecologische verbindingen

N

schaal 1:100.000

0 5.000 10.000 15.000 20.000

Ecologisch systeem

Een toekomstbestendig ecologisch systeem draagt in de eerste plaats bij aan onze ambitie om de biodiversiteit te vergroten, maar er zijn meer redenen om te investeren in de natuur. Een vitale natuur draagt bij aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving, zowel binnen de stad als daarbuiten. De versterking van het groenblauwe netwerk, met zijn functies voor bijvoorbeeld recreatie, erfgoed, schone lucht, waterwinning voor de drinkwaterproductie, waterbuffering en verkoeling is mede afhankelijk van de natuurkwaliteit.

Tot 2027 werken we aan de afronding van het Natuurnetwerk Nederland (het netwerk van onderling verbonden natuurgebieden, waaronder de Natura 2000-gebieden). Dat legt de basis voor zo'n robuust en veerkrachtig systeem. Tegelijk werken we op de korte en lange termijn aan een 'natuurinclusieve ontwikkeling', met versterkte aandacht voor de biodiversiteit in de nabije omgeving, dus niet alleen in natuurgebieden.

Natuurnetwerk Nederland

De komende jaren zijn nog veel inspanningen nodig om het Natuurnetwerk Nederland af te ronden, en ook daarna vraagt dit netwerk inspanningen voor beheer en verbetering. Zo gaat de agenda voor het 'Toekomstbestendig Ecologisch Systeem' in en om Markermeer en IJmeer veel verder dan 2027. De ambitie met het Nationaal Park Nieuw Land (bestaande uit Markermeer, Trintelzand, Marker Wadden, Oostvaardersplassen en Lepelaarplassen) is om dit systeem robuust en veerkrachtig te maken, zodanig dat het bestand is tegen de jaarlijkse schommelingen die inherent zijn aan elk ecosysteem. Ook in perioden van schaarste, door welke oorzaak dan ook, kan Nieuw Land omvangrijke populaties trekvogels ontvangen – een belangrijke maatstaf voor dit deel van de MRA-natuur. Ook elders in de regio moeten nog verbindingen worden aangelegd of zijn ze kwetsbaar, bijvoorbeeld op plekken waar ze grote infrastructuur kruisen.

De verdrogingsproblematiek en de stikstofcrisis tonen indringend aan dat de robuustheid en veerkracht van het Natuurnetwerk Nederland sterk wordt beïnvloed door het ruimtegebruik buiten het Natuurnetwerk zelf. Een robuust 'groengehalte', reductie van emissies en een klimaatbestendige waterhuishouding buiten de natuurgebieden zijn ook van belang voor de kwaliteit van het Natuurnetwerk Nederland. Natuur kan een zuiverende werking hebben op lucht en water, maar lijdt ook onder lucht- en waterverontreiniging. Die invloed kan vooral consequenties hebben als een grote bron van emissies zich nabij een bestaand of gewenst natuurgebied bevindt. De kwaliteit van grond- en oppervlaktewater en de waterpeilen hebben eveneens invloed. De normen van de Kaderrichtlijn Water, onder meer afgestemd op een vitale natuur, worden nog lang niet overal gehaald.

Het verbeteren van de ecologische kwaliteit buiten het Natuurnetwerk Nederland (inclusief de Natura 2000-gebieden), maar wel ten behoeve van dat Natuurnetwerk, is onderdeel van het nationale Programma Natuur dat het Rijk en de provincies uitwerken.

Groene zones: ecologische verbindingen

Natuurverbindingen kunnen verschillende vormen aannemen, afhankelijk van de ecologische functie. Binnen het in 2027 af te ronden Natuurnetwerk Nederland zijn ecologische verbindingen aangewezen met een heldere functie binnen dat netwerk. Na 2027 worden nieuwe 'groene zones' op regionale schaal voor de natuur geïntegreerd in de landschappelijke verbindingen (paragraaf 3.2), en is menging met andere functies (zoals landbouw, waterbuffering, klimaatadaptatie, gezondheid en recreatie) een uitgangspunt. De landbouw kan hier, gezien haar grote aanwezigheid in en impact op de omgeving, een belangrijke rol in spelen door kringlopen te sluiten en om te schakelen naar een natuurinclusieve bedrijfsvoering. Voorwaarde is dat voldoende landbouwgrond behouden blijft voor de landbouw, zoals toegelicht wordt in hoofdstuk 3.2. Natuurontwikkeling is ook een krachtig middel om de landschapsbeleving te vergroten en daarmee de recreatieve kwaliteit te versterken. Verbindingen lopen over land en over water en vaak ook langs oevers en dijken.

De volgende groene zones/ecologische verbindingen op regionale schaal zijn in beeld:

- Tussen de duinen en het Groene Hart (via PARK21 in Haarlemmermeer, de Westeinderplassen en de Amstelscheg)
- Tussen Spaarnwoude en de Zaanstreek (in combinatie met het zoekgebied voor tijdelijke waterbuffering, via het gebied van het Oer-IJ)
- Tussen de Zaanstreek en IJmeer (via Waterland)
- De Oostvaardersoevers als schakel tussen de Oostvaardersplassen/Lepelaarplassen, IJmeer/Markermeer en Kustzone Lelystad (de kustontwikkeling aan het Markermeer is onderdeel van het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem rond Markermeer en IJmeer, en maakt deel uit van de Natte As tussen de Noord-Hollandse laagveengebieden, het Markermeer en randmeren, en de laagveengebieden in Overijssel)
- Groenblauwe dooradering van het landbouwgebied van Flevoland en Noord-Holland

- De verbinding van de natte en droge natuurgebieden in Gooi en Vechtstreek met de natte natuur van Waterland en de natte natuur en bosgebieden van Flevoland

Natuurinclusieve ontwikkeling

Een logische natuurlijke structuur biedt de beste basis om te komen tot een robuust natuurlijk systeem waarvan zowel het waterbeheer als de biodiversiteit profiteren, en waar een positief effect van uitgaat op de gezondheid en leefbaarheid in de metropoolregio. Het groenblauwe raamwerk van de MRA, de aaneengesloten landschapsstructuur, is het frame waarbinnen de andere ontwikkelingen plaats kunnen vinden. De te versterken landschappen en landschappelijke verbindingen buiten het Natuurnetwerk Nederland die hier onderdeel van zijn, hebben een belangrijke rol in een het vergroten van de biodiversiteit.

Maar ook daarbuiten is een natuurinclusieve ontwikkeling gewenst, gericht op een vitaal platteland en een vergroende bebouwde omgeving waarin biodiversiteit als vanzelf verweven is. Een natuurinclusieve ruimtelijke inrichting werkt door in de verstedelijking, infrastructuur, industrie en de energietransitie, dus in de gehele samenleving. In het nationale Programma Natuur wordt hiervoor het begrip 'basiskwaliteit natuur' gehanteerd. De Basiskwaliteit Natuur is een instrument om biodiversiteit buiten natuurgebieden te versterken.

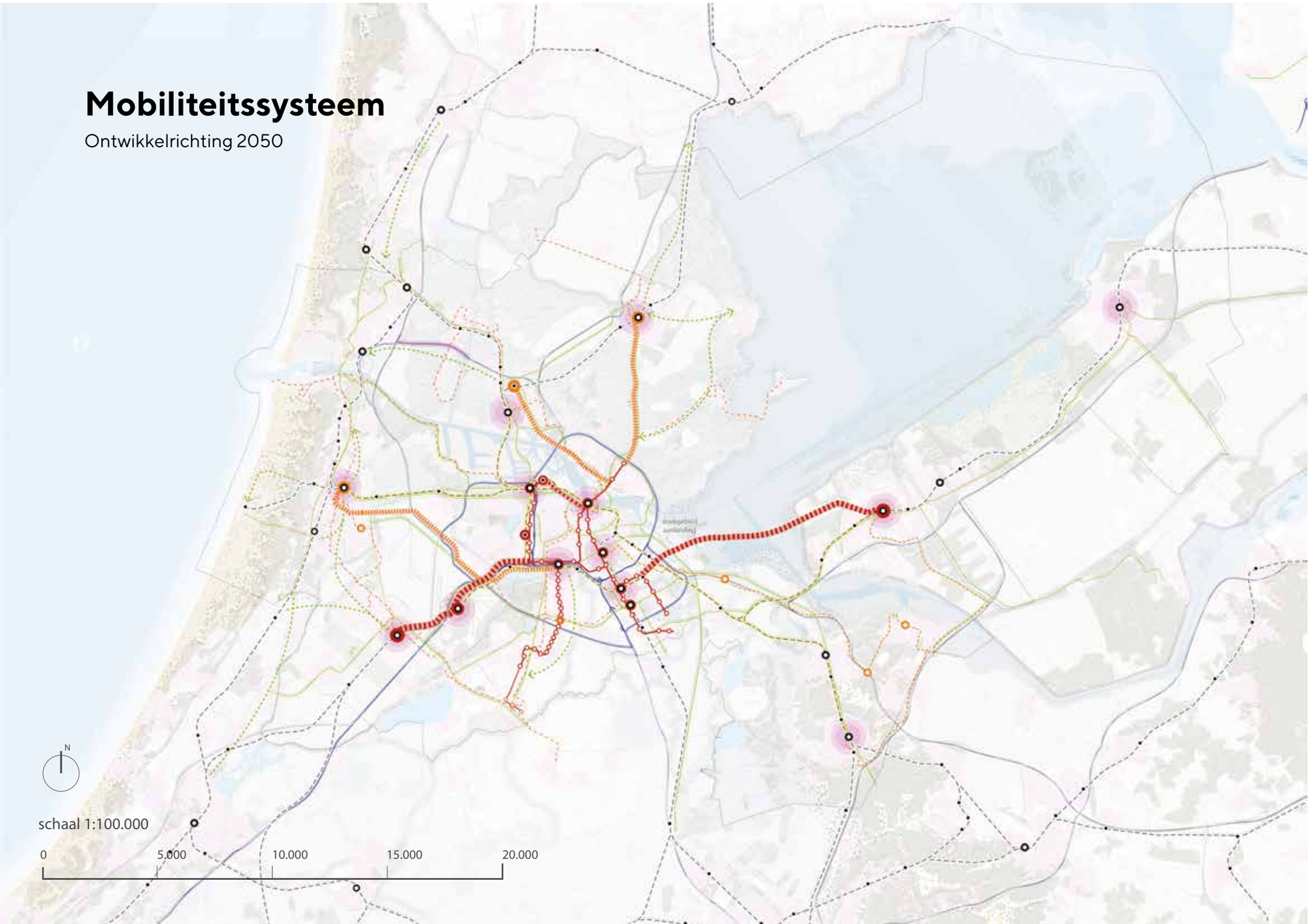
Ook in de eigen woonomgeving moeten inwoners van de regio meer dan nu in aanraking kunnen komen met de natuur. De ambitie van een natuurinclusieve ontwikkeling heeft ook betrekking op stedelijk gebied. Groen in de stad is een belangrijk thema in de 'Agenda Natuurinclusief', onderdeel van het Programma Natuur. Het dient vele doelen; naast ecologie met name klimaatadaptatie, waterbuffering, verkoeling, educatie en voedselvoorziening. Groen is essentieel voor een gezonde en leefbare omgeving die gezondheidsachterstanden en -problemen helpt tegengaan. De opgave om de biodiversiteit in de stad te vergroten (bijvoorbeeld via groenstructuren in de stad, natuurinclusief bouwen en het stimuleren van inwoners en bedrijven om tuinen, balkons en daken te vergroenen) draagt bij aan een robuust en veerkrachtig ecologisch systeem.



afbeelding 14
Natuurverbinding in Zuid Kennemerland

Mobiliteitssysteem

Ontwikkelrichting 2050



Legenda

- Bestaande snelwegen
- Bestaande wegen
- Bestaande spoorwegen
- Ontvlechting regionaal spoor
- Bestaande HOV metrolijnen
- Bestaande snelle fietsnetwerk

Onderzoek naar re-design wegen

- onderzoek naar aansluiten A8/A9
- ringen draaiende houden
- HUB (mobiliteitstransitie)
- HOV station
- Metrostation
- Sprinter stations
- Intercity stations

- Verbeteren HOV lijnen
- Potentiele nieuwe HOV metrolijnen
- Nieuwe fietsverbinding

*Het kaartbeeld ten aanzien van hubs en regionaal fietsnetwerk kan nog veranderen o.b.v. het multimodaal toekomstbeeld

N

schaal 1:100.000

0 5.000 10.000 15.000 20.000

Mobiliteitssysteem

Om de groei van de bevolking en de economie op te kunnen vangen is in de hele Metropoolregio Amsterdam een volgende stap nodig in de ontwikkeling naar slim, duurzaam en ruimte-efficiënt vervoer. Door de snelle verstedelijking fungeert de MRA meer en meer als één stedelijk systeem. Dit vraagt om een daarmee nauw samenhangend en multimodaal vervoersysteem voor personen en goederen én om een versneld ander en meer duurzaam reisgedrag van bezoekers, bestaande en nieuwe bewoners. Er is een mobiliteitstransitie nodig in de MRA om de bereikbaarheid van en naar de MRA en de leefkwaliteit in de steden te borgen. Dit doen we met een mix van gedragsverandering, investeren in de netwerken voor fiets, openbaar vervoer en weg en slim verstedelijken.

Als er niets wordt gedaan aan extra verdichting met gemengde woon-werkmilieus en bijbehorende mobiliteitstransitie wordt het fors drukker in het OV en op de weg met 70% meer OV-ritten en 50% meer autoverplaatsingen in 2040. Uitgaande van een verstedelijkingstempo van +175.000 woningen tot 2030, is circa 75% van deze groei al in 2030 een feit. Ondanks de geplande investeringen de komende 10 jaar lopen al in 2030 de netwerken vol, en raken op veel plekken en voor alle modaliteiten de netwerken verzadigd. Op MRA-niveau verslechtert dan de bereikbaarheid van banen en economische centra en zorgt de groeiende ruimteclaim vanuit (auto)mobiliteit voor verminderde leefbaarheid. Als het gaat om de duurzaamheidsdoelen, dan worden deze met louter elektrificatie van het wagenpark bij lange na niet gehaald. Ook kan voor met name lager opgeleiden de vervoersarmoede toenemen.

Met een samenhangende aanpak van de verstedelijking en het mobiliteitssysteem dragen we naast aan bereikbaarheid en leefkwaliteit ook bij aan doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, gezondheid en inclusiviteit. Daarvoor is een mix van maatregelen noodzakelijk die elkaar versterken. Cruciaal is het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei, het versneld doorzetten van de (ingezette) mobiliteitstransitie en het nauw afstemmen van verstedelijking op nabijheid en bereikbaarheidskwaliteit. Dit laatste geven we invulling met de meerkernige ontwikkeling en het realiseren van gemengde woon-werkmilieus met het accent op binnenstedelijke ontwikkelingslocaties, vooral op en rond belangrijke ov-locaties.

Om meer inzicht in het complexe functioneren van het vervoersysteem in de MRA te krijgen is een Multimodaal Toekomstbeeld 2040 MRA (MTB 2040) in ontwikkeling als verdiepingsslag op de Netwerkstrategie MRA. Dit MTB 2040 geeft richting aan de keuzes die op netwerkniveau moeten worden gemaakt om de groei van alle modaliteiten en de verstedelijking tot 2040 in de MRA zo goed mogelijk op te kunnen vangen met behoud of verbetering van de leefkwaliteit in de regio. Daarvoor worden onder andere het Landelijk OV Toekomstbeeld en Regionaal OV Toekomstbeeld als basis gebruikt. In de vervolgstap van het MTB zal bezien worden welke investeringen, aanscherpingen in beleidskeuzes en aanscherpingen op het verstedelijkingsconcept (woonmilieus en vestigingsklimaat) nodig zijn. Die worden vervolgens weer ingebracht in het vervolgtraject van de Verstedelijkingsstrategie.

Afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei
Om de verkeersdruk op het regionale en nationale mobiliteitssysteem zoveel mogelijk te beperken zetten we allereerst in op het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei. Dit doen we door ervoor te zorgen dat veel nieuwe (betaalbare) woningen, werkplekken en voorzieningen in (hoog)stedelijke woonmilieus goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer en fiets en dat deze zich op loop- en fietsafstand bevinden van een groot aantal bestaande woningen, werkplekken en voorzieningen als winkels, scholen en gezondheidscentra. Hiermee wordt de behoefte aan automobiliteit verminderd. Ook draagt dit bij aan een leefbare, veilige, gezonde openbare ruimte, door het aandeel van de auto in de openbare ruimte minder te laten zijn ten opzichte van groen en verblijfsruimte. Daarnaast blijft er in delen van de MRA en ook elders behoefte bestaan aan andere minder gemengde en verdichte woonmilieus. Deze zijn niet altijd even goed aangesloten op het regionale en landelijke OV-systeem. De auto houdt in deze gebieden een rol van betekenis. Wel kunnen we bevorderen dat de rit per auto deel wordt van een ketenverplaatsing, met overstappen op de fiets of openbaar vervoer, en dat het aandeel deelauto's toeneemt.

Eén samenhangend, multimodaal systeem
Verdichting en mobiliteitstransitie dragen bij aan minder en/of kortere verplaatsingen. Ze geven lucht aan het mobiliteitssysteem en verbeteren de bereikbaarheid en leefkwaliteit van economische centra en woningbouwlocaties. We kunnen daar echter niet alle (voorspelbare) knelpunten direct mee oplossen. Naast een krachtige inzet op gedragsbeïnvloeding zijn flinke investeringen nodig in alle netwerken en bijbehorende knopen.

Het mobiliteitssysteem functioneert als één samenhangend systeem van verschillende modaliteiten voor personen- en goederenvervoer: spoor en openbaar vervoer, weg, waterweg, fiets en lopen. Het MTB 2040 is nog in ontwikkeling, maar duidelijk is al wel dat in alle onderdelen/facetten van dit mobiliteitssysteem maatregelen nodig zijn.

Multimodale en integrale aanpak noodzakelijk
Om doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en leefkwaliteit te halen en het functioneren van de netwerken te verbeteren, is een mix van maatregelen noodzakelijk.

- Gedragsmaatregelen/beleid
  De groei van het autoverkeer wordt getemperd door het versterken en uitbouwen van de inzet van integrale gedragsmaatregelen zoals financiële prikkels, autoluwe steden, multimodale gebiedsontwikkeling, onderwijs- en werkgeversaanpak. Dit leidt tot meer ruimte in de steden voor verblijven, lopen en fietsen, én betere bereikbaarheid van onder meer de economische centra.

- Investeren in de netwerken
  Ondanks de positieve effecten van gedragsmaatregelen zijn stevige investeringen onontkoombaar. Het gaat om investeringen in de stedelijke, regionale en nationale netwerken van fiets, openbaar vervoer, auto en hubs ten behoeve van de verbetering van de bereikbaarheid, inclusiviteit, leefkwaliteit, gezondheid en duurzaamheid.

Investeren in het **fietsnetwerk** en -gebruik is cruciaal omdat de (e-)fiets de meest ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame vorm van regionale mobiliteit is. Extra inzet op de fiets draagt sterk bij aan het behalen van doelen van leefbaarheid en duurzaamheid. De fiets leent zich naast voor de volledige verplaatsing ook uitstekend voor de 'first & last mile' in de keten van verplaatsingen met openbaar vervoer of auto. Daarnaast zijn kwalitatief goede loop- en fietsroutes naar ov-knopen in de steden en het bieden van voldoende veilige stallingscapaciteit van belang.
De E-bike en speed pedelec bieden een hoogwaardig alternatief voor verplaatsingen tot 20 kilometer en leiden tot een toenemend fietsgebruik op stedelijke en regionale fietsroutes. Investeren in het regionale en stedelijke fietsnetwerk is daarmee een belangrijke stap. Dat doen we onder meer door de ontwikkeling van doorfietsroutes. Dat zijn veilige, comfortabele en snelle fietsroutes, met weinig stops en in een aantrekkelijke omgeving.

De verstedelijking en inzet op mobiliteitstransitie leiden tot extra druk op het **openbaar vervoer**. Een stapsgewijze schaalsprong van het regionale openbaar vervoer (metro, HOV) speelt ruimte vrij op het (inter) nationale spoornetwerk en versterkt de (inter)nationale concurrentiepositie en de agglomeratiekracht van de MRA, en de ontsluiting van bestaande steden en nieuwe stedelijke ontwikkelgebieden. De beste manier om meer capaciteit te creëren in het openbaar vervoer en de betrouwbaarheid te verbeteren, is het zoveel mogelijk ontvlechten van lokale/regionale netwerken en het (inter) nationale netwerk. Het gaat hier om investeringen in het regionale metronetwerk vanuit cruciale netwerk-ingrepen of gekoppeld aan grootschalige woningbouwlocaties (doortrekken van de Noord/Zuidlijn tussen Amsterdam-Zuid en Hoofddorp, het sluiten van de Amsterdamse metroring tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal en aanleg van de IJmeerverbinding). Daarnaast gaat het om het uitbreiden en versterken van snel, frequent en filevrij busverkeer en mogelijk tram/lightrail (vooral HOV Haarlem-Schiphol-Amsterdam Zuid en HOV ZaanIJ). Op het hoofdrailnet gaat het om het ontvlechten van het regionale spoor (Intercity of Sprinter) en meer capaciteitsruimte op het nationale spoor.

De overstapcapaciteit van de hoofdknopen bereikt zijn grens. Het spreiden van het aantal overstappen door een betere benutting van kleinere ov-knopen zoals in de regio Haarlem-IJmond en middelgrote ov-knopen in Amsterdam (bijv. Muiderpoort en Lelylaan) sluit beter aan bij de mobiliteits- en verstedelijkingsdoelen.

In het onderliggende ov-systeem blijft de fijnmazigheid, betaalbaarheid en beschikbaarheid in de tijd van groot belang om vervoersongelijkheid onder specifieke doelgroepen tegen te gaan en de nabijheid en bereisbaarheid van voorzieningen en werklocaties (24 uurseconomie) te vergroten.

Investeringen in fiets en openbaar vervoer zijn – ook in combinatie met gedragsmaatregelen – onvoldoende om in het **autonetwerk** de doorstroming op de ringwegen rond Amsterdam te borgen. Het blijft van belang dat we ook in de toekomst het autoverkeer op de ringwegen kunnen blijven sturen en verdelen over het netwerk. Hierbij zou gedacht kunnen worden aan maatregelen die het huidig areaal/asfalt slim en vraagafhankelijk maximaal benutten, bijvoorbeeld met dynamische snelheden en flexibele (doelgroep)stroken. Het is niet opportuun om een keuze te maken tussen de grote ring (A5, A9, A10 Noord en Oost) en de kleine ring (A10). Beide verdeelringen zijn ook nodig bij de afwikkeling van incidenten en de robuustheid van het systeem. Afhankelijk van het oplossend vermogen van maatregelen die de vraag reduceren, zijn grootschaligere investeringen

in het wegennet nodig. Deze investeringen dienen bij te dragen aan de doorstroming op de ringwegen. Op de A10-noord en de A9 Raasdorp – Holendrecht liggen opgaves, alsmede op enkele knooppunten zoals Watergraafsmeer en Holendrecht.

Naast deze hoofdkeuzes zijn er voor weg en openbaar vervoer ook opgaven op vrijwel alle corridors naar en van Amsterdam en op de verbinding Flevoland-Utrecht.

Regionale en stedelijke bereikbaarheid
Onderdeel van het multimodale netwerk zijn ringen van regionale hubs langs de corridors richting Amsterdam om autoverkeer naar de hoofdwegen vroegtijdig af te vangen en om over te stappen op (e-)fiets en HOV. Een succesvolle hubs-strategie is afhankelijk van flankerend beleid en de mobiliteitstransitie in het hele netwerk.

Autoluwe binnensteden en kernen, met minder ruimte voor (vooral privé auto)mobiliteit, vergroten de aantrekkelijkheid en leefkwaliteit in steden en dorpen. Het vergroten van verblijfsgebieden (30 km/u) in het onderliggende stedelijke netwerk (50 km/u) verbetert de verkeersveiligheid en draagt bij aan de afname van milieu- en gezondheidsrisico's. Om dit te bereiken moet geïnvesteerd worden in de openbare ruimte en de stedelijke fiets- en ov-netwerken.

Voorkom vervoersongelijkheid
Voor praktisch en middelbaar opgeleiden verdient de bereisbaarheid en betaalbaarheid blijvende aandacht. Binnen stedelijke centrumgebieden zijn werk en voorzieningen goed bereikbaar omdat openbaar vervoer en fiets concurrerend zijn in woon-werkverplaatsingen met de auto. Buiten die stedelijke centrumgebieden zijn openbaar vervoer en fiets minder concurrerend met de auto in tijd en prijs. Ook vanuit het oogpunt van vervoersarmoede is de opgave om de betaalbaarheid en kwaliteit van openbaar vervoer, de kwaliteit van fietsvoorzieningen en spreiding van werkgelegenheid in de regio te versterken en zo vervoersongelijkheid tegen te gaan. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid van banen voor het schaarser wordend personeel in de cruciale beroepen (onderwijs, zorg en veiligheid) en de concurrentiepositie van bedrijven in de MRA.

Goederenvervoer
Nauw verbonden aan het mobiliteitssysteem voor personen zijn de logistieke stromen. Op (inter)nationale relaties stimuleren we een efficiënte bundeling van goederenstromen door slim gebruik te maken van het wegennet, spoornetwerk en de vaarwegen. Over het spoor zetten we stevig in op het stapsgewijs ontvlechten van personen- en goederenvervoer in een toekomstbestendig en efficiënt Basisnet. Het gaat om twee samenhangende opgaven uit het Toekomstbeeld OV: een voor het hele spoorsysteem cruciale ontvlechting van de 'dedicated' Goederenroute Noordoost Europa en vanuit de haven is een directe toegang gewenst naar de Aziëhaven in het Noordzeekanaalgebied. Zo wordt ruimte vrijgespeeld op het (inter)nationale spoornetwerk en ontstaan betere ruimtelijke condities voor verstedelijking (ruimte, veiligheid, milieuwinst). De omvang van stadslogistiek groeit door toenemende online-aankopen, verdichting en bouwlogistiek. We willen deze stapsgewijs duurzamer, slimmer en (waar nodig) compacter en lichter organiseren, bijvoorbeeld met hubs voor goederenvervoer of bouwlogistiek, vervoer over water en ruimte voor technologische ontwikkelingen zoals cargoloop en laadinfrastructuur.

Verstedelijking en mobiliteit lopen samen op
Gezien de omvang van de verstedelijking en het effect hiervan op het mobiliteitssysteem, zetten we in op een integrale ontwikkeling van de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties en het mobiliteitssysteem, zowel in de tijd als qua functiemenging. Door integrale besluitvorming over de investeringskeuzes voorkomen we zo veel mogelijk dat de bereikbaarheid en de leefkwaliteit in de regio eerst afneemt voordat er weer verbetering mogelijk is.

Energiesysteem

Basispad en no regret maatregelen tot 2050



400 ha
100 ha
0 1 2 3 4 5 km

Legenda

No-regret maatregelen 2030 - 2050

- Versterken van elektriciteitsnetwerk
- Uitbreiden en bijbouwen van onderstations (locatie indicatief)
- Het plaatsen van lokale (wijk) opslag voor elektriciteit (locatie indicatief)
- Energiehubs: Strategische locaties waar verschillende soorten energie-infrastructuur elkaar ontmoeten.
- Ruimte reserveren in NZKG voor aanlanding / import, opslag en conversie van energie
- Het maken van integrale uitvoeringsplannen, zowel ondergronds als bovengronds
- Uitbreiden van warmtenet in stedelijk gebied tussen IJmond en Almere

Basispad 2030

- Eén extra aanlanding wind op zee
- Waterstof productie (uit restgassen of electrolyse)
- Waterstof verwerking (tot synthetische brandstoffen)
- HyWay 27 (Nationale waterstofbackbone)
- Regional Integrated Backbone NZKG
- Lagedruk waterstofnetwerk (H2aven, locatie indicatief)
- Carbon Capture (afvang)
- CO_2 Verwerking (biokerosine en glastuinbouw)
- CO2-infrastructuursysteem (Athos)
- Stoomnetwerk
- E-Boiler (150MW)
- Tijdelijke windturbine (Almere Pampus)
- Zoekgebieden RES en wind op zee
- Verhogen capaciteit 380 kV / (ondergronds) 150 kV
- Nieuw netwerk 380 kV / (ondergronds) 150 kV
- Uitbreiden onderstation
- Nieuw onderstation

Overige

- Huidige windturbine
- Huidig Hoogspannings onderstation
- Huidig Middenspanning onderstation
- Huidig 380 kV netwerk
- Huidig 150 kV bovengronds netwerk
- Huidig 150 kV ondergronds netwerk
- Huidig middenspanningsnetwerk
- Plancapaciteit wonen
- Plancapaciteit industrieterreinen en kantoren
- Aanpak infrastructuur

Energiesysteem

We werken toe naar een geïntegreerd, hybride energiesysteem. Dat is een systeem dat gebruik maakt van verschillende duurzame bronnen, dat kleinschalige energiewinning tot op buurtniveau integreert met grootschalige energieprojecten zoals aanlanding of elektrificatie en daarbij een stabiele energievoorziening en gezonde leefomgeving waarborgt. Deze aanpassingen zijn nodig om onze energievoorziening betrouwbaar te houden en om functies zoals vervoer en industrie in staat te stellen om de uitstoot terug te dringen.

De komende jaren moet de ombouw naar dit geïntegreerde, hybride systeem van de toekomst vorm krijgen, in samenwerking met alle betrokken partijen en in samenhang met keuzes die voor het nationale schaalniveau worden gemaakt. Dat zijn bijvoorbeeld keuzes over de capaciteit van de aanlandingspunten voor windenergie afkomstig van de Noordzee, of over de inzet op waterstof en warmte als energiemodaliteiten. De ombouw van het energiesysteem als geheel krijgt op lange termijn gestalte.

Aan de keuzes voor het energiesysteem op lange termijn zijn ruimtelijke consequenties verbonden, niet alleen vanwege het ruimtebeslag van de energie-infrastructuur zelf, maar ook omdat het energiesysteem in toenemende mate sturend wordt in de keuze en inrichting van stedelijke en economische ontwikkelingslocaties. 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 we daar, voor zover mogelijk, op anticiperen.

Voor de ontwikkeling van het energiesysteem op lange termijn gelden de volgende ontwikkelingsprincipes:

- De capaciteit van de energie-infrastructuur (opwekking, transport, conversie, opslag) wordt meegewogen in de keuze en inrichting van stedelijke ontwikkelingslocaties. Daarbij wordt rekening gehouden met de verwachte omslag naar een ‘geïntegreerd hybride energiesysteem’ dat meerdere duurzame energiebronnen en -modaliteiten (elektriciteit, waterstof, warmte en CO2) benut en vraag en aanbod ook op wijk- en buurtniveau koppelt.
- Met name grote energieverbruikers worden gesitueerd in de buurt van locaties waar duurzame energie gewonnen wordt en nabij de hoofdverbindingen in het energienet tussen het MRA-gebied en de rest van Nederland (voor elektriciteit en mogelijk ook voor waterstof, als de huidige aardgasleidingen deels worden omgevormd tot waterstofleiding).
- Op plekken en in gebieden die een rol spelen in het toekomstige energiesysteem of daarvoor (na integrale afweging) in aanmerking komen, kunnen strategische ruimtereserveringen worden gemaakt. De aanwezige milieuruimte blijft daar in stand en wordt, indien nodig en acceptabel, uitgebreid. Bij eventuele uitbreiding moet het belang van een gezonde leefomgeving integraal onderdeel van de afweging zijn.

Daarnaast hangt de in ontwikkeling zijnde datacenterstrategie (hoofdstuk 2) nauw samen met de ontwikkeling van het energiesysteem, vanwege de grote vraag naar energie die van datacenters uitgaat.

Basispad 2030

De energietransitie volstrekt zich in een hoog tempo en dat gaat gepaard met de nodige onzekerheden. Omdat het doorgaans om grote projecten met een lange doorlooptijd gaat, kunnen we voor de periode tot 2030 al wel met redelijke zekerheid stellen wat er zal gaan gebeuren. Die projecten zijn nu immers al in voorbereiding en als ze dat niet zijn, is de kans op realisatie voor 2030 heel klein. We noemen dat het basispad. Hierin zien we projecten terug die zijn opgenomen in stukken zoals de Regionale Energiestrategieën (RES), investeringsplannen van TenneT, Gasunie en Liander en de Cluster Energiestrategie van het Noordzeekanaalgebied. Voorbeelden zijn:

- Aanlanding 2,1 gigawatt windenergie in de IJmond zoals vastgelegd in de inpassingsplannen
- Zoekgebieden wind- en zonne-energie zoals opgenomen in de RES van Noord-Holland Noord, Noord-Holland Zuid en Flevoland
- Nationale waterstofbackbone, HyWay27. En de Regional Integrated Backbone NZKG
- Realisatie groene waterstoffabriek, opslag en bunkerplaats bij Lelystad als stap richting de ontwikkeling van een multimodaal energieknooppunt
- Versterken van het elektriciteitsnetwerk door de uitbreiding van 150/380 kV-leidingen naar Noord-Holland Noord danwel door Flevoland, en het uitbreiden en bijbouwen van onderstations. Een goede inpassing (ruimtelijke, landschappelijk en wat betreft leefbaarheid/gezondheid) is hierbij van belang

Ontwikkelrichting 2050

Rond 2030 zal een kantelpunt in het energiesysteem ontstaan, onder meer door de sluiting van energiecentrales Velsen Cluster, de ontwikkeling van windparken op de Noordzee en de uitvoering van de RES'sen. De energievoorziening zal in de periode 2030-2050 drastisch gaan veranderen. Dat is onvermijdelijk, willen we de gestelde klimaatdoelen behalen. Maar hoe precies, is nu nog onduidelijk. Het is bijvoorbeeld nog onzeker:

- Waar, hoeveel en in welke vorm energie van wind op zee gaat aanlanden
- De mate waarin zoekgebieden uit de RES Noord-Holland Zuid en de RES Flevoland worden gerealiseerd
- Welke rol de strategische locaties rond de bestaande centrales Velsen, Hemweg, Diemen en Lelystad zullen innemen in het toekomstige energiesysteem – deze locaties aan de hoofdverbindingen in het energienet lijken geschikt voor de vestiging grote energievragers vanuit het principe om vraag en aanbod van energie bij elkaar te brengen
- Hoe de ontwikkeling rondom waterstof en het bijbehorend netwerk verloopt

Om meer houvast te hebben voor de periode na 2030, is op basis van de scenario's uit de Integrale Infrastructuurverkenning 2030-2050 onderzocht welke maatregelen in ieder geval genomen kunnen worden. De zogenaamde 'no regret-maatregelen': maatregelen die in alle scenario's voorkomen. Centrale vraag in dit onderzoek is hoeveel ruimte (waar en wanneer) in de Metropoolregio Amsterdam gereserveerd moet worden voor het toekomstige energiesysteem en wat de effecten daarvan zijn. Het resultaat laat verschillende ontwikkelrichtingen zien, die beschrijven hoe een duurzaam energiesysteem er in 2050 uit kan zien, uitgaande van sterk verschillende infrastructuurbehoeften. Uit die verschillende ontwikkelrichtingen volgt ook welke de no regret-maatregelen voor het energiesysteem zijn. Dit zijn ontwikkelingen bovenop de verwachte ontwikkelingen voor 2030 (het Basispad). Het gaat om de volgende no regret-maatregelen:

- Het aanleggen van nieuwe onderstations. Zowel voor 2030 als 2050 is door een toenemende vraag en teruglevering van elektriciteit versterking van het netwerk nodig. Welke onderstations na 2030 moeten worden bijgebouwd en uitgebreid, is op dit moment nog niet bekend. Dat hangt af van de ontwikkelingen in het elektriciteitsnet. Bij ontwikkelingen in de buurt van onderstations kan rekening worden gehouden met een toekomstige toenemende ruimtevraag van deze onderstations.
- Het plaatsen van lokale (wijk)opslag voor elektriciteit om het netwerk te ontlasten. Wanneer elektriciteit lokaal (voor korte tijd) wordt opgeslagen in batterijen kan dit zorgen voor een ontlasting van het elektriciteitsnetwerk.
- De ontwikkeling van de regionale waterstofbackbone en de aansluiting op de nationale waterstofbackbone (opgenomen in het basispad) zijn cruciaal om te kunnen voldoen aan de waterstofvraag in de regio. Daarnaast is het van belang om op de strategische locaties Velsen en Hemweg koppelingen te maken tussen het waterstof- en elektriciteitsnetwerk. Via deze energiehubs kan het elektriciteitsnetwerk worden ontlast en energie kan worden opgeslagen. Dit gaat zowel om elektrolyzers die elektriciteit naar waterstof omzetten als centrales die waterstof omzetten in elektriciteit. Ook import van waterstof per schip kan bijdragen aan de beschikbaarheid.
- Ruimte reserveren in de MRA voor aanlanding, import, opslag en conversie van energie. Ongeacht in welke richting het energiesysteem zich gaat ontwikkelen, blijft het Noordzeekanaalgebied belangrijk in het energiesysteem. Daarvoor is ruimte nodig. Als bij ruimtereserveringen sprake is van uitbreiding van milieuruimte, moet het belang van een gezonde leefomgeving een zwaarwegend en integraal onderdeel van de afweging zijn.
- Het maken van integrale uitvoeringsplannen, zowel ondergronds als bovengronds, zodat de uitvoering van de verschillende werkzaamheden op elkaar kan worden afgestemd en werk met werk kan worden gemaakt.
- Het ontwikkelen van warmtenetten in het stedelijk gebied. Er zijn meerdere (rest)warmtebronnen aanwezig in de MRA. Door de ontwikkeling van warmtenetten vermindert de behoefte aan elektrische verwarming en kan het toekomstige elektriciteitsnet worden ontlast.

Impact op de gezondheid en leefkwaliteit in IJmond

De ruimtelijke indeling van de MRA is zodanig dat de IJmond een knooppunt is voor industrie (als grote energievrager) en energie (aanbod en transport). Dat heeft impact op de gezondheid en leefkwaliteit in IJmond. In de gezondheidsscan die het RIVM voor de Verstedelijkingsstrategie heeft uitgevoerd (hoofdstuk 2; 'Zorgen voor een gezonde leefomgeving') komt IJmond naar voren als een gebied waar de omgeving ongezond is, en waar bovendien relatief veel mensen wonen die kwetsbaar zijn voor fysieke en mentale gezondheidsrisico's. Andere recente RIVM-rapporten geven eveneens aan dat de belastbaarheid van een deel van de IJmond als gevolg van industrie, mobiliteit (over land, lucht en water) en energie-infrastructuur

reeds is overschreden. Ieder nieuw onderdeel van de energievoorziening draagt bij aan die druk, in ieder geval vanwege de ruimtelijke impact en de gevolgen voor de gezondheid en leefkwaliteit. Het precieze effect is afhankelijk van de ontwikkeling. Daar staat tegenover dat maatregelen gericht op verduurzaming van mobiliteit en industrie ook bijdragen aan een betere leefomgevingskwaliteit.[9] Zonder aanvoer van groene energie kan de industrie haar uitstoot niet terugdringen. Klimaatverandering en gezondheid maken aanpassingen aan de energie-infrastructuur noodzakelijk.

Voor nieuwe energieprojecten in de IJmond is de belastbaarheid van de omgeving en de inwoners bepalend en richtinggevend. De energievoorzieningen binnen de IJmond zijn daarmee afgestemd op de vraag binnen het gebied en het belang van de inwoners van de IJmond.



afbeelding 15
IJmond als nautische toegangspoort van de MRA

9 https://www.rivm.nl/nieuws/gezamenlijk-overzicht-op-effecten-van-klimaatbeleid

4. Integraal te ontwikkelen gebieden

Alle ambities in dit Verstedelijkingsconcept landen uiteindelijk in de landschappen, steden en economische centra van de MRA. Om de kansen, consequenties en potentiële dilemma's zichtbaar te maken, zetten we een vergrootglas op zeven samenhangende deelgebieden.

Deelgebieden kennen geen harde grenzen. Daarin onderscheiden ze zich van de deelregio's in de MRA. Ze zijn bepaald op basis van de ruimtelijke samenhang en ze overlappen. Zo hoort bij vrijwel elk deelgebied een deel van het grondgebied van de gemeente Amsterdam. Het deelgebied 'Amsterdam' zelf is in dit hoofdstuk gereserveerd voor ontwikkelingen met regionale betekenis binnen die gemeente zelf.

De integrale ontwikkeling van deze deelgebieden vraagt op onderdelen gezamenlijke inzet van Rijk en regio, en op onderdelen inzet op regionaal niveau. In veel gevallen kan worden aangesloten op lopende beleidsprogramma's. Het op te stellen Verstedelijkingsakkoord van Rijk en regio maakt die inzet concreet.

4.1 Noordzeekanaalgebied
4.2 IJmond, Noord- en Zuid-Kennemerland
4.3 Zaanstreek, Waterland, corridor Amsterdam-Hoorn
4.4 Oostflank en Markermeer/IJmeer
4.5 Gooi en Vechtstreek
4.6 Zuidflank MRA
4.7 Amsterdam

4.1

Noordzeekanaalgebied
Ontwikkeling en verduurzaming

Rijk en regio hebben in 2013 in de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 keuzes gemaakt voor de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied. In deze visie komen ruimtelijke functies op het gebied van haven en havenlogistiek, industrie, wonen, bereikbaarheid, natuur en recreatie samen. In aanvulling daarop liggen er nu ook nieuwe grote opgaven ten aanzien van de energietransitie, circulaire economie, vergrote en versnelde woningbouwopgaven en stedelijke vernieuwing, de gezondheid van de leefomgeving, het watersysteem en klimaatadaptiviteit. De ruimteclaims die uit deze opgaven volgen, wijzen niet automatisch dezelfde kant op. Om deze complexe opgaven te beantwoorden en de verbinding met het schaalniveau van MRA en daarbuiten te borgen is het Noordzeekanaalgebied aangewezen als NOVI-gebied. Bestuursplatform NZKG, waarin alle gemeenten rond het NZKG vertegenwoordigd zijn, is samen met het Rijk bestuurlijk opdrachtgever van deze NOVI-gebiedsaanpak voor het NZKG. Voor vraagstukken die niet in het NOVI-gebied kunnen worden opgelost of een bredere reikwijdte hebben, wordt de afweging gemaakt op het schaalniveau van MRA en daarbuiten.

Voor het Verstedelijkingsconcept MRA is een verkenning uitgevoerd naar de ontwikkelrichting van het Noordzeekanaalgebied.[10] De resultaten hiervan staan mede aan de basis van de samenwerking in het NOVI-gebied. Op zeven punten maken Rijk en regio nu al een keuze, waardoor duidelijkheid ontstaat over de te volgen koers. Op zes andere punten ligt er een concrete uitwerkingsopgave voor het NOVI-gebied.

Op basis van deze verkenning en in navolging en aanvulling op de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 maken (c.q. bevestigen) we met dit Verstedelijkingsconcept de volgende keuzes:

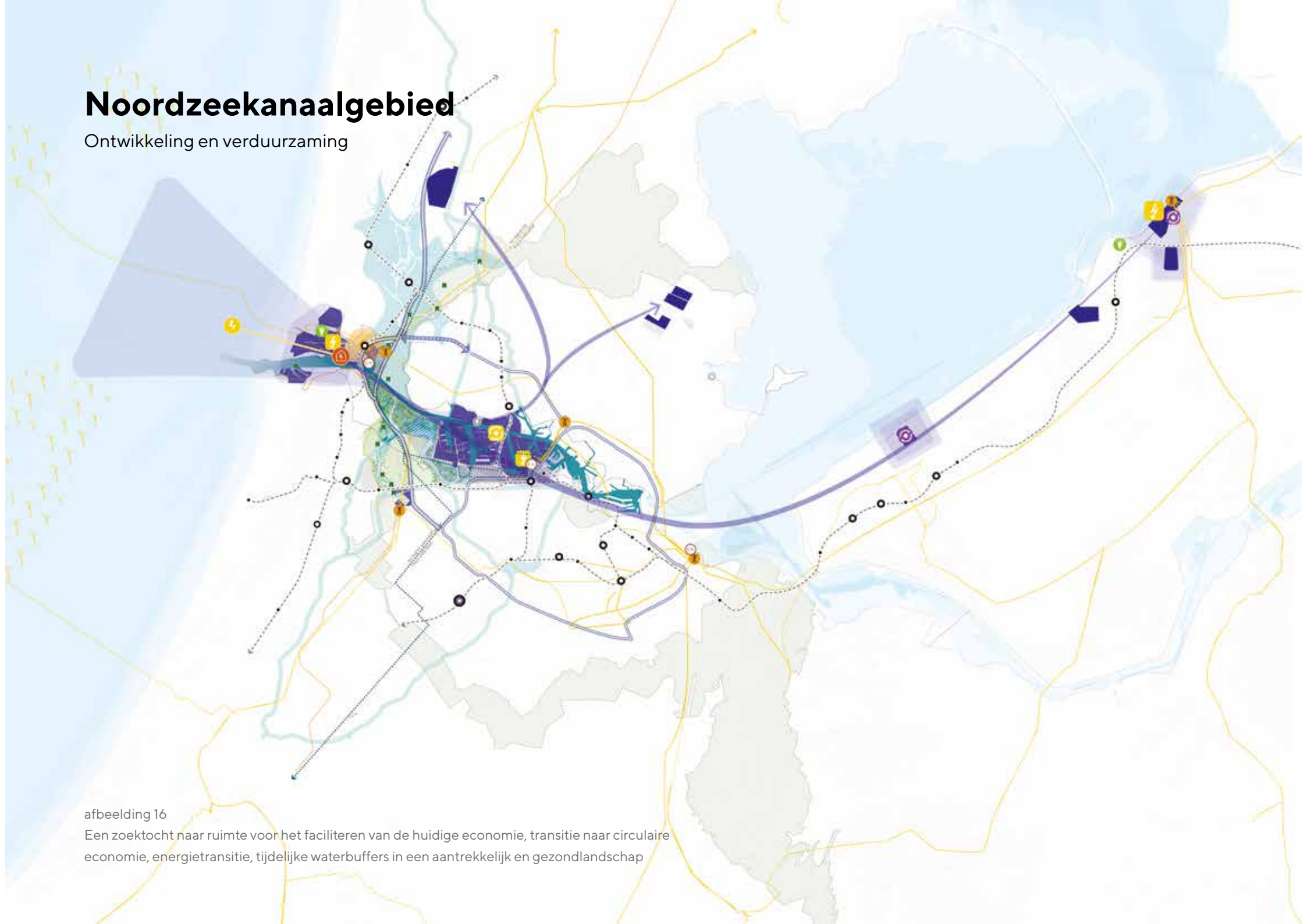
Voor de ontwikkeling van het havencomplex:

- Verduurzaming, waaronder verduurzaming van Tata Steel
- Aansluiten op waterstofbackbone en overige in het CES-traject besloten onderdelen

10 Advies Ontwikkelrichting Noordzeekanaalgebied, Breen Stedenbouw, 9 september 2021. De gezonde leefomgeving als randvoorwaarde en uit te werken punt is een aanvulling ten opzichte van het advies.

Noordzeekanaalgebied

Ontwikkeling en verduurzaming



afbeelding 16
Een zoektocht naar ruimte voor het faciliteren van de huidige economie, transitie naar circulaire economie, energietransitie, tijdelijke waterbuffers in een aantrekkelijk en gezondlandschap

Voor de ontwikkeling van de woon- en leefomgeving:
- Ontwikkeling van transformatiegebieden onder de voorwaarden van de Visie NZKG 2040
- Het niet inzetten van de Wijkermeerpolder voor droge bedrijventerreinen inclusief de acceptatie consequentie dat ruimte voor uitbreiding zal moeten worden gezocht op andere locaties. Mogelijke locaties: Boekelermeer in Alkmaar, Baanstee Noord Purmerend, De Vaart Almere en Flevokust Lelystad
- Verbeteren gezondheid en leefkwaliteit als randvoorwaarde voor toekomstige ontwikkelingen

Voor de ontwikkeling van het groenblauwe raamwerk:
- Borgen en ontwikkelen natuur- en recreatiegebieden
- Identificeren van een zoekgebied voor tijdelijke piekwaterberging in het Oer-IJ
- Behoud van de status van Unesco-werelderfgoed voor de Stelling van Amsterdam als randvoorwaarde voor toekomstige ontwikkelingen

Een aantal punten werken we verder uit, voordat we keuzes kunnen maken. Deze uitwerking vindt plaats in het kader van de NOVI-gebiedsaanpak Noordzeekanaalgebied in afstemming met de Verstedelijkingsstrategie MRA. Naar aanleiding van de ruimtelijke verkenning, agenderen we vanuit het Verstedelijkingsconcept de volgende uitwerkingspunten voor het NOVI-gebied:

Voor de ontwikkeling van het havencomplex:
- Transitie haven naar hub voor duurzame brandstof en goederenstromen
- Ruimte voor circulaire economie
- Ruimte voor bedrijventerreinen
- Uitwerking strategische reservering Houtrakpolder

Voor de ontwikkeling van de woon- en leefomgeving:
- Verbeteren van de gezondheid en de leefkwaliteit

Voor de ontwikkeling van het groenblauwe netwerk:
- Locatiekeuze, omvang en inrichting van de tijdelijke piekwaterbuffering in het Oer-IJ

In onderstaande tekst worden deze keuzes en uitwerkingspunten toegelicht, met een aantal daarmee samenhangende opgaven, achtereenvolgens voor de ontwikkeling van het havencomplex, de woon- en leefomgeving en het groenblauwe netwerk.

Ontwikkeling van het havencomplex

Het Noordzeekanaalgebied geldt als cluster van stuwende, industriële economie en werkgelegenheid, kennis- en energiehotspot aan zee, nautische toegangspoort van de MRA en proeftuin voor toegepaste innovatie op het gebied van duurzaamheid en circulaire economie. We willen dat het havencomplex zijn sterke internationale concurrentiepositie behoudt en bijdraagt aan een duurzame economische ontwikkeling. Daarvoor, en om de gezondheid en leefkwaliteit in de MRA te verbeteren, is verduurzaming noodzakelijk. Dat gaat met name om de energie-infrastructuur, de verduurzaming van de industrie (waaronder de omslag naar een circulaire economie) en het aanbod aan geschikte bedrijventerreinen.

Energietransitie

In de Havennota 2020-2030 zet het Rijk in op een sterke offshore windhaven, een (inter)nationale waterstofhub, CO2 als grondstof, schone brandstoffen met sterke focus op ontwikkeling van synthetische kerosine op basis van groene waterstof en groene CO2 en (rest)warmte. Omvang en aard van het ruimtebeslag (inclusief milieuzones) is sterk afhankelijk van keuzes over het nationale energiesysteem. Aanleg van een waterstofleiding met regionale vertakking is onmisbaar. Door conversie van elektriciteit naar waterstof en vice versa kan het stroomnet worden ontlast en ontstaat een alternatief voor processen die hoge temperatuur nodig hebben en niet kunnen elektrificeren. We kiezen daarom voor aansluiting op de nationale waterstofbackbone (vanaf 2028).

In de CES (de Cluster Energie Strategie voor het Noordzeekanaalgebied) is een aantal andere maatregelen ten behoeve van de energietransitie benoemd. In november wordt besloten welke projecten definitief onder het MIEK (het nationale Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat) zullen vallen. Met dat voorbehoud gaat het om de volgende benodigde energie-infrastructuurprojecten van nationaal belang:
- Een verzwaring van het elektriciteitsnet
- Een 'Regional Integrated Backbone' (RIB) voor waterstof

en van regionaal belang:
- Een stoomnet in de haven
- Een lokaal waterstofnet in de haven (H2avennet)
- Een waterstofnet voor Zaandam (ZaannetH2)
- Een regionale verzwaring van het elektriciteitsnet.

In de CES is daarnaast sprake van een systeem voor afvang en distributie van CO2 (Athos). Dit was voorzien om met name de CO2-uitstoot van Tata Steel te reduceren. Tata heeft echter gekozen voor een andere route om te verduurzamen (eerst staalproductie middels aardgas, daarna via waterstof). CO2-afvang wordt daarbij nog steeds voorzien, maar op een zoveel kleinere schaal dat Athos is gestaakt. Bezien moet worden hoe in de resterende CO2-afvang en opslag voorzien kan worden.

Aanlanding van extra op zee opgewekte windenergie is niet mogelijk voor 2030, omdat eerst ruimte moet worden vrijgemaakt. Voor de periode daarna zijn nog keuzes te maken. Als niet gekozen wordt voor extra aanlandingscapaciteit in de IJmond, kunnen extra 380 kV-hoogspanningsleidingen nodig blijken om de elektriciteit van de aanlandingspunten naar het Noordzeekanaalgebied te brengen. Als wel gekozen wordt voor extra aanlanding in de IJmond, dan vraagt dit ruimte.

Verduurzaming en circulaire economie
Nauw verbonden aan de energietransitie is de keuze om Tata Steel en de rest van het Noordzeekanaalgebied te verduurzamen. Dat is een randvoorwaarde voor het verbeteren van de gezondheid en de leefkwaliteit in de IJmond en voor het behalen van de klimaatdoelen. Projecten uit de CES zijn randvoorwaardelijk voor de gewenste transitie van Tata Steel en de overige industrie in het Noordzeekanaalgebied.

Andere opgaven rond verduurzaming worden uitgewerkt in het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied. Dat gaat om de transitie van de haven naar een hub voor duurzame productie en brandstof- en goederenstromen. Deze en de andere transities vragen alle om inpassing in de fysieke ruimte, milieuruimte, veiligheidscontouren en ruimte voor ondergrondse infrastructuur.

In de context van een omslag naar een circulaire economie gaat de transitie wat betreft goederenstromen met name om installaties voor opslag en bewerking van te hergebruiken materialen met hun milieucontouren. Transities als deze kennen geen lineair verloop, waardoor onduidelijk is of hiervoor in de toekomst significante additionele ruimte nodig is. In de overgangsperiode naar een circulaire economie houden we rekening met de mogelijkheid van een tijdelijk extra ruimtebeslag, waarin voorzieningen zowel voor de 'oude' als de circulaire economie nodig zijn. In het NOVI-gebied zijn vragen aan de orde rond de ruimtelijk impact van de reststromen, de bedrijven die in het Noordzeekanaalgebied moeten worden geaccommodeerd en welke elders gevestigd kunnen worden, wat de beste plek in het Noordzeekanaalgebied is voor deze bedrijven en of dat ten koste gaat van het havenareaal. Uitwijk naar Lelystad of Almere, in aansluiting op de 'circulaire as' die daar in ontwikkeling is, kan een optie zijn voor bedrijven die niet gebonden zijn aan korte ketenrelaties binnen het Noordzeekanaalgebied en niet diepgeworteld zijn in het Noordzeekanaalgebied.

Ruimte voor bedrijventerreinen
De transitie naar duurzame energie, de hubfunctie voor duurzame brandstof en goederenstromen en de omslag naar een circulaire economie brengen allemaal een ruimtebehoefte met zich mee, al dan niet in de overgangsfase van de oude naar de nieuwe economie. Daarnaast kent de dynamiek van het bedrijfsleven in de haven zijn eigen ruimtebehoefte en leidt de transformatie van bedrijventerreinen naar gemengde stedelijke gebieden (in en buiten het Noordzeekanaalgebied) tot een ruimtebehoefte voor bedrijven. De verplaatsingsbehoeften kunnen worden beperkt door maatregelen en innovaties die de milieuhinder beperken, aan de zijde van de bron en/of de ontvanger. Niet iedere kavel is echter geschikt voor elk bedrijf, met name in de hogere milieucategorieën. Sinds de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 is de Wijkermeerpolder niet meer in beeld als mogelijke locatie voor bedrijvigheid.

De bedrijventerreinen in het Noordzeekanaalgebied spelen een grote rol als bron van werkgelegenheid voor praktisch, middelbaar en theoretisch geschoolden. Het heeft de voorkeur deze banen parallel te laten groeien met de woningbouwopgave in het Noordzeekanaalgebied. Vier locaties buiten het Noordzeekanaalgebied worden onderzocht op de vraag of ze in een deel van de behoefte aan droge en/of natte bedrijventerreinen kunnen voorzien: de Baanstee (Purmerend / Edam-Volendam), Flevokust Haven (Lelystad), De Vaart (Almere) en buiten de MRA Boekelermeer (Alkmaar). Dit is een belangrijk onderdeel van de regionale bedrijventerreinenstrategie die wordt opgesteld in MRA-verband in samenwerking met de NOVI-gebied-samenwerking.

Voor de Houtrakpolder is in de Visie NZKG 2040 een strategische reservering gemaakt voor havengerelateerde bedrijven. De Visie is vastgesteld door de gemeenteraden in het Noordzeekanaalgebied, Provinciale Staten van Noord-Holland en het Rijk, en opgenomen in de Provinciale Omgevingsvisie, maar wordt op dit punt niet onderschreven door de gemeente Haarlemmermeer. In de Visie zijn ook procedurele afspraken gemaakt over de wijze waarop gekomen wordt tot een besluit over het al dan niet inzetten van deze strategische reservering. De voorwaarden en procedurele afspraken die in de Visie NZKG 2040 zijn gesteld aan het benutten van deze strategische reservering, blijven van kracht. Een van die voorwaarden luidt dat het huidige havenareaal in voldoende mate is geïntensiveerd.

In het NOVI-gebied wordt de strategische reservering van de Houtrakpolder uitgewerkt. Het gaat om de vraag wanneer er een noodzaak is om de Houtrakpolder te transformeren (internationale concurrentiepositie,

energietransitie, circulaire economie), en of dit dan ten koste gaat van het hele gereserveerde gebied of een deel. De Houtrakpolder maakt deel uit van het Nationaal Natuurnetwerk (NNN). Indien (een deel van) de Houtrakpolder gebruikt zou worden voor havenuitbreiding, dan gaat dat ten koste van het NNN-gebied. Dit dient gepaard te gaan met compenserende maatregelen zoals omschreven in de Provinciale Omgevingsverordening van Noord-Holland.[11]

Waterveiligheid
Onze ambitie is dat elke ontwikkeling in de MRA bijdraagt aan een klimaatadaptieve regio (zie het hoofdstuk 'Ambities'). Zo ook de ontwikkeling van het havencomplex.

Vanwege de concentratie van vitale en kwetsbare infrastructuur nu en in de toekomst, is in het Noordzeekanaalgebied extra aandacht nodig voor waterveiligheid. Wateroverlast en overstromingen uit zee zouden leiden tot grote schade, gevaar voor volksgezondheid en een ontwrichting van een gebied dat veel groter is dan het Noordzeekanaalgebied alleen. Door de toepassing van ruimtelijke maatregelen en een goede rampenstrategie zijn de risico's sterk te verminderen. Door de vrij hoge ligging van het havengebied zijn maatregelen relatief eenvoudig te realiseren. In nieuwe gebiedsontwikkelingen moet met de maaiveldhoogte rekening worden gehouden met de waterveiligheid.

Ontwikkeling van woon- en leefomgeving

Gezondheid en leefkwaliteit als randvoorwaarde
De bevolking van de IJmond heeft een bovengemiddeld kwetsbare gezondheid en leeft in een bovengemiddeld ongezonde omgeving. Dit vraagt in het Noordzeekanaalgebied om prioritering van investeringen en ruimtelijke keuzes die deze situatie verbeteren. De bewoners van de IJmond hebben om deze reden allereerst behoefte aan rijk-regioinvesteringen in gezondheidsbescherming tegen milieudruk van vooral industrie (verduurzaming van Tata) en weg- en vliegverkeer. Daarnaast vraagt de verbetering van de leefkwaliteit en gezonde leefomgeving om prioritering van ruimtelijke reserveringen en investeringen in gezondheidsbevorderende maatregelen (onder andere in bereikbaar groen, recreatie en gezonde mobiliteit) boven andere ruimtevragers, met name die ruimtevragers die een extra belasting zijn op de gezonde leefomgeving. In voorkomende gevallen kunnen duurzaamheidstransities betekenen dat installaties of voorzieningen nodig zijn die op zichzelf een claim leggen op de leefomgeving, maar het daarna mogelijk maken dat meer vervuilende installaties en voorzieningen kunnen worden vervangen. De vraag hoe we de verbetering van de gezondheid en het leefklimaat realiseren, wordt uitgewerkt in het NOVI-gebied in afstemming met de Verstedelijkingsstrategie MRA.

Woningbouw en transformatie naar woonwerkmilieus
Op drie locaties is de transformatie naar woonwerkmilieus aan de orde: de Spoorzone in Beverwijk, Hembrugterrein / Achtersluispolder in Zaandam en Haven-Stad in Amsterdam. Voor de Achtersluispolder en Haven-Stad loopt een onderzoek naar de mogelijkheid om de woningbouw voor 2030 te versnellen. Transformatie kan plaatsvinden onder de voorwaarden die gesteld zijn in de Visie NZKG 2040 en voorwaarden die voortkomen uit de Verstedelijkingsstrategie: de aansluiting op het energiesysteem en op de infrastructuur, voldoende maaiveldhoogte om overstromingen te voorkomen, natuurinclusief ontwikkelen en maatwerkoplossingen daar waar woningbouw en bedrijvigheid niet vanzelf samengaan.
Behalve met de te transformeren bedrijventerreinen, ligt er ook een relatie tussen de ontwikkeling in het Noordzeekanaalgebied en de stedelijke vernieuwing

11 Conform de Ontwerp Omgevingsverordening NH2022 geldt dat de fysieke maatregelen ter compensatie van de aantasting van het Natuurnetwerk Nederland:
a. Plaatsvinden buiten het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland op een locatie die bijdraagt aan de versterking van de samenhang van het netwerk, of, indien aannemelijk is dat fysieke maatregelen buiten het Natuurnetwerk Nederland niet mogelijk zijn, in nog niet gerealiseerde delen van het Natuurnetwerk Nederland;
b. Plaatsvinden in de nabijheid van het aangetaste gebied tenzij aantoonbaar is dat dit niet mogelijk is;
c. Plaatsvinden in een gebied dat minimaal gelijk is aan de oppervlakte van het aangetaste gebied;
d. De aangetaste wezenlijke kenmerken en waarden compenseren; en
e. Tenminste de inrichting van het gebied ten behoeve van de ontwikkeling van de gewenste natuur en ontwikkelingsbeheer van die natuur voor een duur van tenminste 5 jaar, en in geval van bos 10 jaar, omvatten."

in met name Zaandam-Oost en Amsterdam-Nieuw West. Deze heeft te maken met de functie van het havencomplex en gemengde woonwerkgebieden als bron van werkgelegenheid voor praktisch, middelbaar en theoretisch geschoolden. Met name voor praktisch geschoolden zijn korte en betaalbare woonwerkritten van belang, om vervoersarmoede te voorkomen. Dat betekent dat er voldoende passende woningbouw moet zijn op een voor deze groepen bereisbare afstand tot de werkplekken in het Noordzeekanaalgebied. Ook vraagstukken op het gebied van gezondheid en leefkwaliteit zijn hier aan de orde.

Ontwikkeling van het groenblauwe netwerk

Natuur en recreatie
inherent aan de ambitie van de meerkernige ontwikkeling is dat bebouwde gebieden niet aan elkaar groeien. Het Noordzeekanaalgebied is deel van aaneengesloten landschappelijke verbindingen tussen de veenweidegebieden in de Zaanstreek, het Oer-IJ, Spaarnwoude en de westkant van Haarlemmermeer, en langs de kust. Het strand, de duinen, de binnenduinrand, de Wijkermeerpolder, Spaarnwoude, de Houtrakpolder, de Brettenzone en de Noorder IJplas vormen belangrijke elementen die de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de MRA mede bepalen. Deze gebieden hebben zowel een recreatieve als een ecologische betekenis en bevatten goede landbouwgronden. We maken in de Verstedelijkingsstrategie de keuze om deze natuur- en recreatiegebieden te borgen en verder te ontwikkelen. De Houtrakpolder kan een uitzondering zijn volgens de hierboven genoemde voorwaarden, waaronder natuurcompensatie.

Werelderfgoedstatus Stelling van Amsterdam als randvoorwaarde
Een deel van het open landschap (globaal het westelijke deel van het Oer-IJ) is onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Dit militair-historische landschap staat op de Werelderfgoedlijst van Unesco. Deze zomer is die status herbevestigd met het besluit van Unesco om dit werelderfgoed uit te breiden met de Nieuwe Hollandse Waterlinie tot het werelderfgoed Hollandse Waterlinies. Dat maakt instandhouding van de Outstanding Universal Value (OUV) van het werelderfgoed randvoorwaardelijk. Die OUV is geoperationaliseerd in kernkwaliteiten van het militair-historische systeem, opgebouwd uit het strategisch landschap (met onder meer de inundatievelden), waterstaatkundige werken en militaire versterkingen met hun schootsvelden. Bij landschappelijke ontwikkelingen (in combinatie met tijdelijke piekwaterbuffering) is de openheid van belang en het aansluiten bij het historische systeem van inunderen. Grootschalige stedelijke ontwikkelingen binnen de begrenzing zijn in beginsel uitgesloten. Kleinschaliger ontwikkelingen vragen om een zorgvuldige inpassing. Het toevoegen van infrastructuur (wegen, spoorlijnen, hoogspanningsverbindingen) wordt liefst voorkomen en vraagt minimaal om uiterst zorgvuldige inpassing.

Zoekgebied tijdelijke piekwaterbuffer
Het Oer-IJ is zoekgebied voor tijdelijke piekwaterbuffering ten behoeve van een klimaatadaptieve en waterrobuuste regio. In de Verstedelijkingsstrategie identificeren we het zoekgebied voor tijdelijke piekwaterbuffering. In het NOVI-gebied werken we deze opgave verder uit samen met het programma Toekomstbestendig Watersysteem Amsterdam-Rijnkanaal/Noordzeekanaal: de exacte locatie, de benodigde omvang en de mogelijkheden voor combinaties met andere functies. Ook de gevolgen voor de waterkwaliteit in het gebied moeten nog onderzocht worden. Deze buffercapaciteit is nodig om grote wateroverlast en overstromingen te voorkomen in periodes dat extreme neerslag niet of maar beperkt kan worden afgevoerd naar zee, het Markermeer-IJmeer of de Lek. Daarnaast wordt tijdelijke peilverhoging in het Noordzeekanaal (en in het Amsterdam-Rijnkanaal) onderzocht. Hiervoor zal dan het waterpeil tijdelijk moeten worden opgezet. Dat heeft gevolgen voor de aanleghoogtes en nieuwe maaiveldhoogtes langs het kanaal en het stelt hogere eisen aan een klimaatadaptieve inrichting van het gebied. Verder wordt onderzoek gedaan naar extra afvoer naar het Markermeer, de Lek en alternatieve afvoerroutes naar zee. Hoogstwaarschijnlijk zal een combinatie van deze maatregelen nodig zijn. Elk van deze oplossingen kent echter eigen bezwaren en belemmeringen.

Verzilting
Er zijn grote publieke investeringen gedaan in een nieuwe zeesluis om verdere ontwikkeling van de haven mogelijk te maken. Een voorziening voor ‘selectieve onttrekking’ beperkt de toevoer van zout water via deze sluis. Dat is van belang voor de waterwinning ten behoeve van drinkwater, landbouw en natuur. Verdere ontwikkeling van de haveneconomie kan leiden tot meer scheepvaartverkeer, en daardoor een grotere zoutindringing. De toenemende droogte zal dit verergeren. Deze verzilting kan via de Oranjesluizen ook de waterkwaliteit van Markermeer-IJmeer beïnvloeden, zeker als een toename van de binnenvaart op die route tot meer schutbewegingen leiden. De omvang van dit effect is onbekend en moet worden onderzocht.

Agendering vanuit het Verstedelijkingsconcept voor het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied

Transitie haven naar hub voor duurzame brandstof en goederenstromen

- In relatie tot de inpassing in de fysieke ruimte, milieuruimte, veiligheidscontouren en ruimte voor ondergrondse infrastructuur.

Ruimte voor circulaire economie

- Circulair specialisten moeten reststromen in beeld brengen zodat ruimtelijke impact kan worden ingeschat.
- Welke bedrijven met betrekking tot circulaire economie moeten we in het Noordzeekanaalgebied accommoderen en welke kunnen elders in MRA?
- Wat is de beste plek in het Noordzeekanaalgebied voor deze bedrijven?
- Gaat deze ruimte ten koste van havenareaal?

Ruimte voor bedrijventerreinen

Als het niet mogelijk is voldoende ruimte in het Noordzeekanaalgebied te realiseren, wat zijn dan de mogelijkheden en voor- en nadelen in Alkmaar, Purmerend, Almere en Lelystad (ruimtelijk, bereikbaarheid, milieuruimte, sociaal-maatschappelijk etc) – uit te werken in samenhang met de regionale bedrijventerreinstrategie.

Uitwerking strategische reservering Houtrakpolder

- Wanneer ontstaat de noodzaak om de Houtrakpolder te transformeren (in relatie tot de intensiveringsmogelijkheden van het bedrijfsareaal en de internationale concurrentiepositie, energietransitie, circulaire economie)?
- Gaat dit ten koste van het hele gereserveerde gebied of een deel?

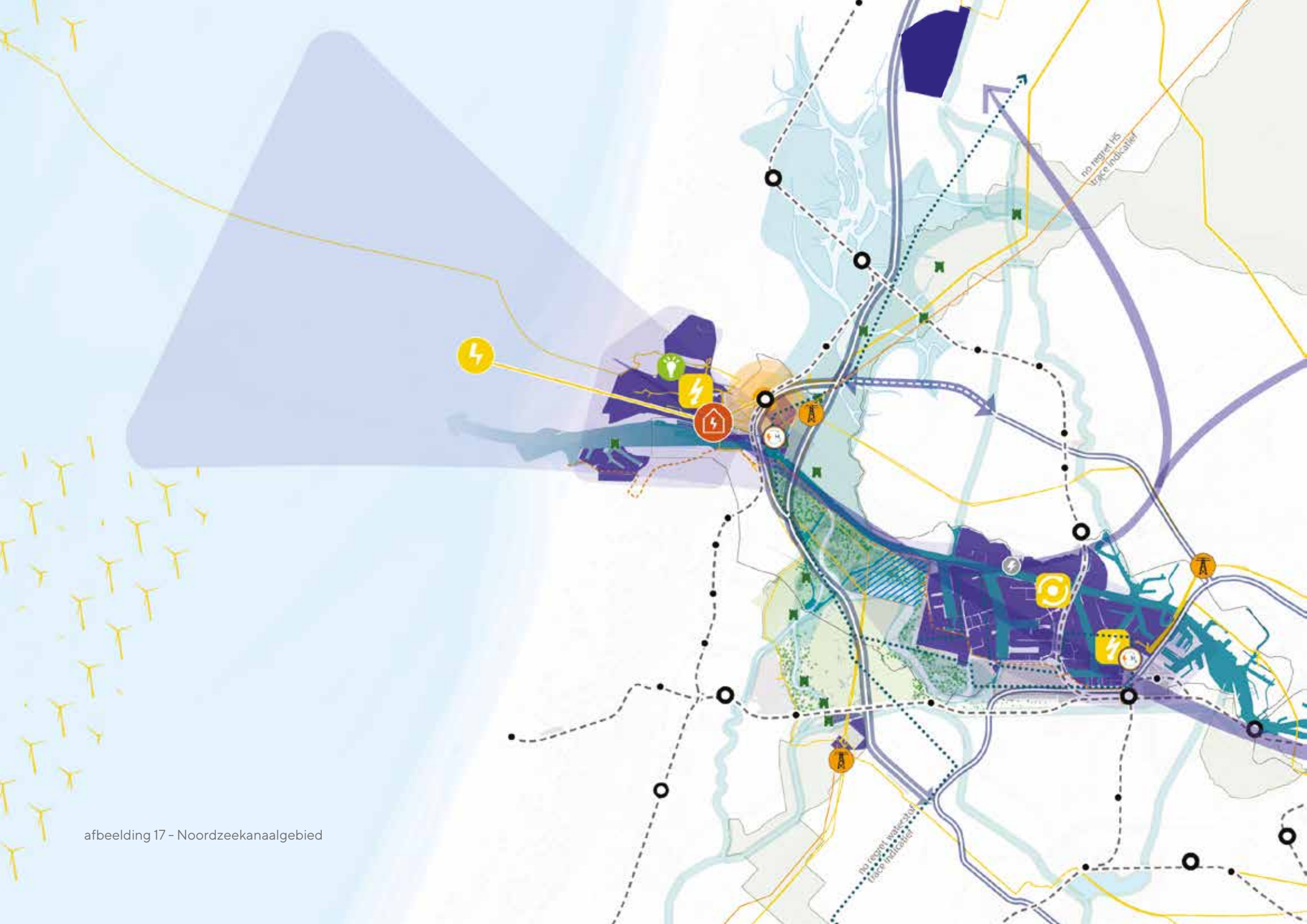
Verbeteren van de gezondheid en de leefkwaliteit

Gegeven de keuze om de gezondheid en de leefkwaliteit in en om het Noordzeekanaalgebied te verbeteren, moet worden onderzocht wat dat betekent voor ruimtelijke reserveringen en prioriteringen in het gebied.

Locatiekeuze, omvang en inrichting van de tijdelijke piekwaterbuffering in het Oer-IJ

Gegeven de keuze om een zoekgebied voor tijdelijke waterbuffering te identificeren in het Oer-IJ moet worden onderzocht:

- Wat de voor- en nadelen zijn van een inrichting voor de opvang van een dergelijke hoeveelheid water in het aangewezen zoekgebied (landbouw, cultureel erfgoed, bereikbaarheid, bodemdaling, natuurontwikkeling, recreatie etc).
- Wat de benodigde omvang is van de tijdelijke piekwaterbuffering in samenhang met andere mogelijke maatregelen zoals tijdelijke peilverhoging in Noordzeekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal, extra gemalen en alternatieve afvoerroutes naar zee.
- Wat binnen het zoekgebied de beste plek(ken) is/zijn voor de tijdelijke buffering van water en wat de waterkwaliteit is van het te bufferen water.



afbeelding 17 - Noordzeekanaalgebied

4.2

IJmond, Noord- en Zuid Kennemerland

Wonen, werken en recreeren bij kust en duin

Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat

In het kustgebied van de metropoolregio is ruimte voor de bouw van zo'n 40.000 woningen en ligt het accent van de meerkernige ontwikkeling op de stadshartontwikkeling in Haarlem en de intensieve verstedelijking rondom station Beverwijk.

Het deelgebied heeft over de hele linie een divers economisch profiel met werk voor zowel praktisch geschoolden als kenniswerkers. Het havengebied van de IJmond ontwikkelt zich als nautische toegangspoort tot de MRA, als 'groene stekker' voor de aanlanding van op zee opgewekte windenergie en als 'Techport' voor hoogwaardige maak- en onderhoudsindustrie. De toekomstige ontwikkeling van dit economische complex, in samenhang met andere waarden en kwaliteiten, wordt uitgewerkt in het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied (zie hiervoor de paragraaf 'Noordzeekanaalgebied'). Daarbij zijn verbetering van de gezondheid en leefbaarheid een belangrijke randvoorwaarde.

Opvallend is dat Haarlem voor een stedelijke economie juist relatief veel werk voor praktisch geschoolden heeft, en dat veel theoretisch geschoolden uit Zuid-Kennemerland juist buiten die deelregio werken. Gevolg is veel pendel van en naar Haarlem. De ambitie om de economische groei evenwichtig over de MRA te verdelen, is onder meer bedoeld om die mismatch terug te dringen door het aantal banen ten opzichte van de beroepsbevolking te laten toenemen. Om uitvoering te geven aan deze ambitie zet Zuid-Kennemerland zich in om de bestaande werkgelegenheid te behouden en om meer kennisintensieve werkfuncties te creëren. Kansen hiervoor liggen in de stadshartontwikkelingen rondom de OV-knooppunten Haarlem Centraal, Haarlem station Spaarnwoude (Oostpoort) en Haarlem Nieuw-Zuid. Op de lijn van Haarlem Centraal en Oostpoort is een economische corridor in ontwikkeling, waarin ook het voormalige gevangeniscomplex De Koepel en het C-district zijn gelegen. De Koepel wordt ontwikkeld tot een academische campus gericht op business studies met de pijlers ondernemerschap, circulaire economie en digitalisering & robotisering, met een mkb-innovatiehub, studentenwoningen, sociale woningbouw voor jongeren en diverse culturele en maatschappelijke functies. Deze ontwikkelingen geven kans om het Haarlemse economisch profiel van digitalisering, gezondheid en circulariteit, met name in de sfeer van toegepaste innovaties en proeftuinfuncties/living labs, te versterken.

De kustplaatsen hebben een sterk toeristisch profiel. Onder de noemer Amsterdam Beach wordt dit profiel versterkt. De grootste badplaats is Zandvoort. Hier wordt ingezet op het jaarrond-toerisme, het 'werken aan zee' en het versterken van het recreatie- en sportcluster,

IJmond, Noord- en Zuid Kennemerland

Wonen, werken en recreeren bij kust en duin



afbeelding 18
Evenwichtig recreatief aantrekkelijk landschap aan de west- en oostkant van de met groen dooraderde verstedelijkingsband Heemskerk - Hoofddorp

in samenhang met onderzoek naar de waterveiligheid van de kustregio. Ook in IJmuiden aan Zee worden recreatieve jaarrond-voorzieningen ontwikkeld. Voor een kwaliteitsimpuls aan de kust is het 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.

De economische kansen hangen sterk samen met de bereikbaarheid. Onderdeel van het onderzoek naar het wegennet (voor het 'Multimodaal Toekomstbeeld 2040') is de belasting van de A9 en A22, en de invloed daarop van maatregelen in het wegennet om bij te dragen aan de doorstroming op de ringwegen rond Amsterdam.

Groenblauw netwerk in en om de stad

Met de kust, de duinen en de binnenduinrand beschikt dit deelgebied over een aantal drukbezochte landschappen. Hetzelfde geldt voor Spaarnwoude, het recreatiegebied dat deels beschermd wordt als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland en deels als onderdeel van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Toch kan het landschap in dit deelgebied nog beter bijdragen aan de leefkwaliteit van de MRA. De recreatieve druk op Nationaal Park Zuid-Kennemerland is groot. "De ambitie is om – in lijn met de benadering van Nationale Parken Nieuwe Stijl – de samenhang van het Nationaal Park met de strandvlakte en de binnenduinrand te versterken, verbonden aan een transitie naar natuurinclusieve landbouw en een klimaatadaptieve inrichting. Recreatief bezoek kan zich dan meer verspreiden. Met een natuurinclusieve ontwikkeling in de directe omgeving van de natuurkern in het Nationaal Park wordt ook de ecologische potentie van het kwelwater beter benut. Om de recreatieve druk te verlichten, wordt samengewerkt

met Spaarnwoude. Voor de doorontwikkeling van dit recreatie- en natuurgebied zijn afspraken gemaakt in de Visie Spaarnwoude Park 2040, onder meer gericht op het ontvangen van een groter aantal bezoekers.

Om het landschap van strand, duinen en binnenduinrand goed te verbinden met het achterland en in te bedden in een regio-brede recreatieve structuur, is meer nodig. Het is van belang om aan beide zijden van het Noordzeekanaal de verbindingen met het polderlandschap te versterken, zowel voor de natuur als voor de recreatie. Grote infrastructuurlijnen, stedelijk gebied en de huidige inrichting van landbouwgebieden maken die landschappelijke verbindingen in de huidige situatie ontoereikend. Ook het landschap van het Oer-IJ kan daar een functie in hebben, in de context van de keuzes die voor het Noordzeekanaalgebied als geheel moeten worden gemaakt. De keuze voor een zoekgebied voor tijdelijke piekwaterbuffering past daar goed bij.

Het landschap in Kennemerland wordt doorsneden door het Noordzeekanaal. Om de continuïteit van de landschappelijke structuur te versterken en de barrièrewerking van het Noordzeekanaal te verminderen wordt ingezet op het verhogen van de belevingswaarde van het kanaal en het aan weerszijden van het kanaal herkenbaar maken van het landschap van het Oer-IJ.

Onderwerpen voor gebiedsgerichte afspraken

De meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen:

- De uitwerking van de ontwikkeling en verduurzaming van het Noordzeekanaalgebied (zie de paragraaf 4.1), nauw verbonden aan dit deelgebied IJmond en Noord- en Zuid-Kennemerland
- Maatregelen in het wegennet met aandacht voor onder meer de belasting van de A9 en A22 (onderdeel van het Multimodaal Toekomstbeeld 2040, SBaB)
- De integrale ontwikkeling van stadshart Haarlem met drie ov-knooppunten

Om regionale inzet vragen:

- Economische ontwikkeling IJmond en Zuid-Kennemerland op basis van het economische profiel en in aansluiting op de beroepsbevolking in de deelregio's (met het oog op o.a. een evenwichtigere woonwerkbalans en het voorkómen van vervoersarmoede)
- De ontwikkeling van Haarlem als creatieve stad en Zuid-Kennemerland als regio van toegepaste innovatie op het gebied van circulaire economie, duurzaamheid, gezondheid en de creatieve en digitale sector als verbindende sectoren
- De ontwikkeling van de Koepel in Haarlem als anker voor universitair onderwijs in combinatie met een MKB-innovatiehub
- Het versterken van de regionale aantrekkelijkheid van de Haarlemse binnenstad op gebied van retail, horeca en cultuur
- Landschappelijke ontwikkeling en recreatieve ontsluiting van het Oer-IJ, in samenhang met de wateropgave
- Het verbinden van Nationaal Park Zuid-Kennemerland met Spaarnwoude en PARK21 en verlichten van recreatieve druk op Nationaal Park Zuid-Kennemerland, in lijn met het programma Nationale Parken Nieuwe Stijl
- Verbeteren recreatief profiel Spaarnwoude op basis van vastgestelde gebiedsvisie
- Kwaliteitsimpuls Noordzeekust ('Amsterdam Beach'): een kwaliteitsslag van Zandvoort en IJmuiden aan Zee, ontwikkeling jaarrond-voorzieningen, werken aan zee en bereikbaarheid van de kust, in samenhang met onderzoek naar de waterveiligheid van de kustregio op lange termijn met een versnelde zeespiegelstijging
- In de duinen en de binnenduinrand ruimte zoeken om schoon kwelwater in het gebied vast te houden en beter te benutten, met mogelijk beperking of aanpassing van agrarische functies tot gevolg, in samenhang met de ontwikkeling van Natuurnetwerk Nederland en de stikstofaanpak van de provincie
- Landschappelijke verbindingen tussen de kust en het achterland, waaronder door versterking van het fietsnetwerk.

4.3

Zaanstreek, Waterland, corridor Amsterdam - Hoorn

Inclusieve steden in een eigentijds Hollands landschap

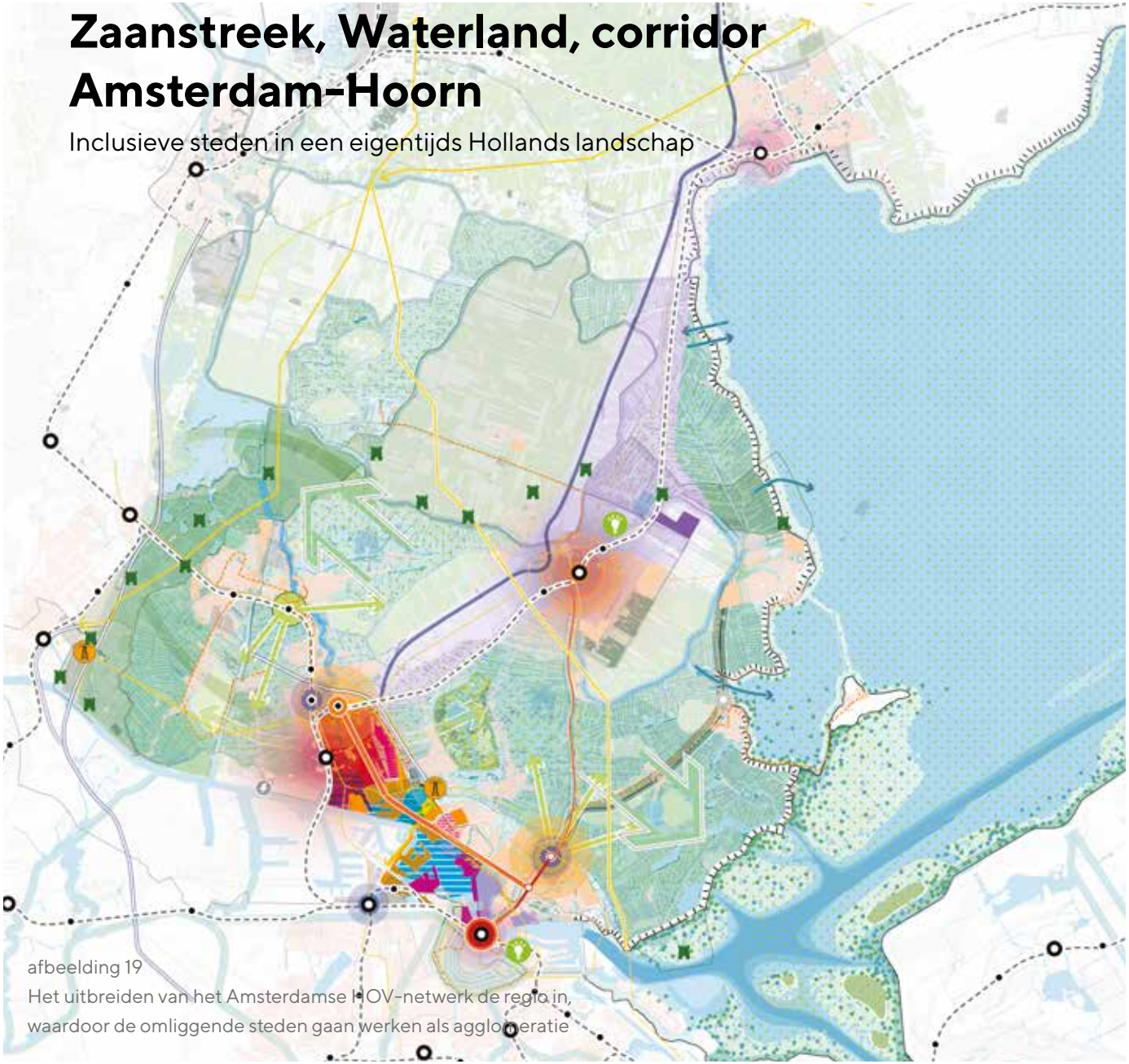
Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat

De stedelijke gebieden ten noorden van het IJ groeien de komende decennia door tot een totaal van 500.000 tot 600.000 inwoners. Die groei zetten we in om economische en sociaal-maatschappelijke waarde toe te voegen en zo meer evenwicht in de metropoolregio te creëren. Dat betekent dat het omvangrijke woningbouwprogramma (circa 30.000 woningen tot 2030 inclusief Amsterdam-Noord) gepaard moet gaan met investeringen in werkgelegenheid, voorzieningen en bereikbaarheid. De pendelstromen vanuit dit deelgebied zijn buitenproportioneel groot en eenzijdig op Amsterdam gericht. Zaanstad en Amsterdam-Noord kennen relatief veel sociaaleconomisch zwakke wijken met ruimte voor nieuwe economische ontwikkeling.
Er wordt ingezet op stadshartontwikkeling in Zaanstad en Purmerend. De omgeving van het Buikslotermeerplein in Amsterdam-Noord functioneert als derde regionaal centrum. Met een HOV-verbinding ontstaat in de ZaanIJ-corridor een tweede backbone tussen Amsterdam en de Zaanstreek. De omgeving van Station Kogerveld kan worden ontwikkeld als onderdeel van die corridor. In Purmerend ligt er een relatie met de economische ontwikkeling in het noorden van de stad, met onder meer bedrijventerrein Baanstee, en de H20-campus voor e-sports als uithangbord voor het Purmerendse IT- en e-sportscluster. Baanstee-Noord kan daarbij profiteren van de vraag naar bedrijventerrein die niet in het Noordzeekanaalgebied kan worden opgevangen. De ontwikkeling van woonwerkmilieus in de ZaanIJ-corridor (Hembrugterrein, Achtersluispolder) en de ontwikkeling van de Noorder IJplas als landschapspark dragen bij aan de sociaal-maatschappelijke versterking in dit deelgebied. Deze laatste ontwikkelingen hangen samen met de keuzesituatie in het Noordzeekanaalgebied. Voor de Achtersluispolder wordt onderzocht of de ontwikkeling versneld kan plaatsvinden.

Ook is aandacht nodig voor bestaande kernen, wijken en bedrijventerreinen. Woningbouw bij kleine kernen en dorpslinten kan wenselijk zijn om de leefbaarheid in die kernen en linten te behouden. Binnen de geldende regimes is dat mogelijk. In wijken met een sociaaleconomische problematiek zijn kwaliteitsverbeteringen nodig. In de Regio Deal ZaanIJ werken Rijk en regio samen aan meer werk, beter onderwijs en een groene en veilige leefomgeving in vooral Amsterdam Molenwijk en Tuindorp Oostzaan en Zaandam Peldersveld en Poelenburg, waarbij de laatste ook onderdeel is van het interbestuurlijke Programma Leefbaarheid en Veiligheid. Bestaande bedrijventerreinen hebben een rol in de herhuisvesting van bedrijven op te transformeren terreinen. Op nieuwe bedrijventerreinen (Baanstee-Noord en HoogTij zijn nu in ontwikkeling) is een slim en zorgvuldig ruimtegebruik nodig.

Zaanstreek, Waterland, corridor Amsterdam-Hoorn

Inclusieve steden in een eigentijds Hollands landschap



afbeelding 19
Het uitbreiden van het Amsterdamse HOV-netwerk de regio in, waardoor de omliggende steden gaan werken als agglomeratie

Aanpak van de filedruk ondersteunt de aanpak van deze opgaven. Verbetering van de hoofdinfrastructuur gaat vooral om de verbinding tussen de A8 en A9, en de corridor Amsterdam-Hoorn. Die corridor vormt een as voor geclusterde economische ontwikkeling, ook buiten de MRA op locaties als de Poort van Hoorn.

Groenblauw netwerk in en om de stad

Het landschap in dit deelgebied is hoog gewaardeerd vanwege het typische Hollandse karakter en de erfgoedwaarden die erin vervat zijn. De veenweidegebieden, de droogmakerijen en de Zaanoever zijn waardevolle landschappen. De Beemster heeft als agrarische droogmakerij de status van Unesco Werelderfgoed. Deze landschappen hebben een grote recreatieve betekenis. Die recreatiefunctie kan nog verder doorontwikkeld worden, onder meer door de bereikbaarheid van deze landschappen te verbeteren.

Dit landschap staat onder druk. Voornaamste oorzaak is de daling van de veenbodem. Die hangt samen met het lage grondwaterpeil dat nodig is voor het huidige agrarische gebruik. Verhoging van de grondwaterstand vraagt echter veel van de landbouw, zeker in combinatie met het terugdringen van de stikstofemissies. Het vraagt van de landbouw om zich opnieuw te oriënteren, op zoek te gaan naar nieuwe teelten of nieuwe markten waarover nu nog weinig bekend is. Tegelijk kan het andere ambities dichterbij brengen; bijvoorbeeld om de ecologische waarde van het landschap te vergroten of het toegankelijker te maken voor recreatief bezoek. De verbindende functie van Zaanstreek en Waterland in het landschap (voor zowel recreatie als natuur) kan worden versterkt.

De aanpak van de veenweideproblematiek is sterk gebiedsgebonden. De situatie verschilt per gebied, en daarmee ook de mogelijkheden en oplossingsrichtingen. Het is daarom van belang om de aanpak van onderop te formuleren en het gesprek aan te gaan met alle betrokken partijen, vanuit wederzijdse erkenning van de maatschappelijke urgentie en de belangen van de agrarische ondernemers. Doel van zo'n gesprek is om gezamenlijk toe te groeien naar een nieuwe toekomst, waarbij ook het tijdpad en het instrumentarium aan de orde kunnen komen. Een transitie als deze neemt vele jaren in beslag.

Een gebiedsproces over een nieuwe toekomst van het veenweidelandschap in Zaanstreek en Waterland kan zich van vele kanten laten voeden. Er kan worden voortgeborduurd op onderzoek elders in het land, zoals bij het Veenweide Innovatie Centrum, en op lopende pilots in Laag-Holland. In Noord-Holland wordt gewerkt aan een Regionale Veenweidestrategie voor de hele provincie, en de Regiegroep Laag-Holland werkt samen met de provincie, gemeenten, het hoogheemraadschap en natuur- en landbouworganisaties aan een integraal gebiedsprogramma voor het landschap van Laag-Holland.

Onderwerpen voor gebiedsgerichte afspraken

De meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen:

- Integraal gebiedsproces voor de toekomst van de veenweidegebieden, aangestuurd van onderop, in de context van het interbestuurlijke programma Veenweide en het gebiedsproces in Laag-Holland (met aandacht voor de bodemdalings- en de stikstofproblematiek, de transitie van en innovatie in de landbouw, natuurontwikkeling, recreatieve ontwikkeling)
- Integrale ontwikkeling van de stadsharten Zaanstad en Purmerend
- Bij gebleken noodzaak voor versterking van het elektriciteitsnet naar Noord-Nederland: onderzoek naar tracé-alternatief 380 kV-hoogspanningsleiding via Noord-Holland Noord
- Opgaven die raken aan de ontwikkeling en verduurzaming van het Noordzeekanaalgebied (NOVI-gebied), met name de ontwikkeling van ZaanIJ/Achtersluispolder (woonwerkmilieu) en ruimte voor bedrijven afkomstig van te transformeren bedrijventerreinen
- Versnelling van de ontwikkeling van Achtersluispolder in samenhang met de noodzakelijke randvoorwaarden

Rijk-regio inzet op basis van bestaande afspraken:

- Stedelijke vernieuwingsopgave in Zaandam Oost (onderdeel van het Programma Leefbaarheid en Veiligheid)
- Regio Deal ZaanIJ
- De bereikbaarheid op de corridor Amsterdam-Hoorn (spoor en A7) conform de afgesloten bestuursovereenkomst

Om regionale inzet vragen:

- De HOV-verbinding ZaanIJ, verbonden aan de ontwikkeling van woningbouw in de Achtersluispolder en Amsterdam-Noord, en stedelijke vernieuwing in Zaandam-Oost
- Werken aan doorontwikkeling recreatieve structuur (waaronder de bereikbaarheid van de belangrijkste groene gebieden zoals 't Twiske, Purmerbos en wandel- en fietsroutes in veenweidegebieden, in samenhang met de integrale gebiedsuitwerking over de toekomst van de veenweidegebieden)
- De verbinding A8-A9 en de inpassing in het landschap van het Unesco-werelderfgoed Stelling van Amsterdam (landschappelijk onderzoek loopt)
- Behoud en ontwikkeling van Unesco-werelderfgoederen Stelling van Amsterdam en Beemster (in samenhang met de integrale gebiedsuitwerking over de toekomst van de veenweidegebieden)
- Ontwikkeling landschapspark Noorder- IJplas
- Verstevigen economisch profiel (in de vorm van bijvoorbeeld de complementaire ontwikkeling van regionale centra en een slim gebruik van de ruimte op bedrijventerrein Baanstee-Noord/Noordoost in Purmerend/Edam-Volendam)
- Inpassing opwek energie (via RES) en energie-infrastructuur, mede in relatie tot eventueel tracé 380 kV-hoogspanningsleiding

4.4

Oostflank en Markermeer/IJmeer
Ontwikkelen van complete steden aan het water

Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat

De Oostflank biedt in belangrijke mate ruimte voor de groeiopgave van de regio. De Oostflank biedt een gezonde leefomgeving, de woningmarkt is relatief betaalbaar en in dit deel van de MRA kunnen ruim 100.000 woningen worden toegevoegd en is er nog volop ruimte voor bedrijvigheid. Belangrijk is daarbij wel dat groei van Almere en Lelystad bijdraagt aan de ontwikkeling van complete steden en dat de momenteel scheve woon-werkbalans verbetert. Voor de ambitie van complete steden en een evenwichtige, meerkernige ontwikkeling van de MRA, is de stadshartontwikkeling en het versterken van het economisch profiel van Almere en Lelystad een belangrijke voorwaarde.

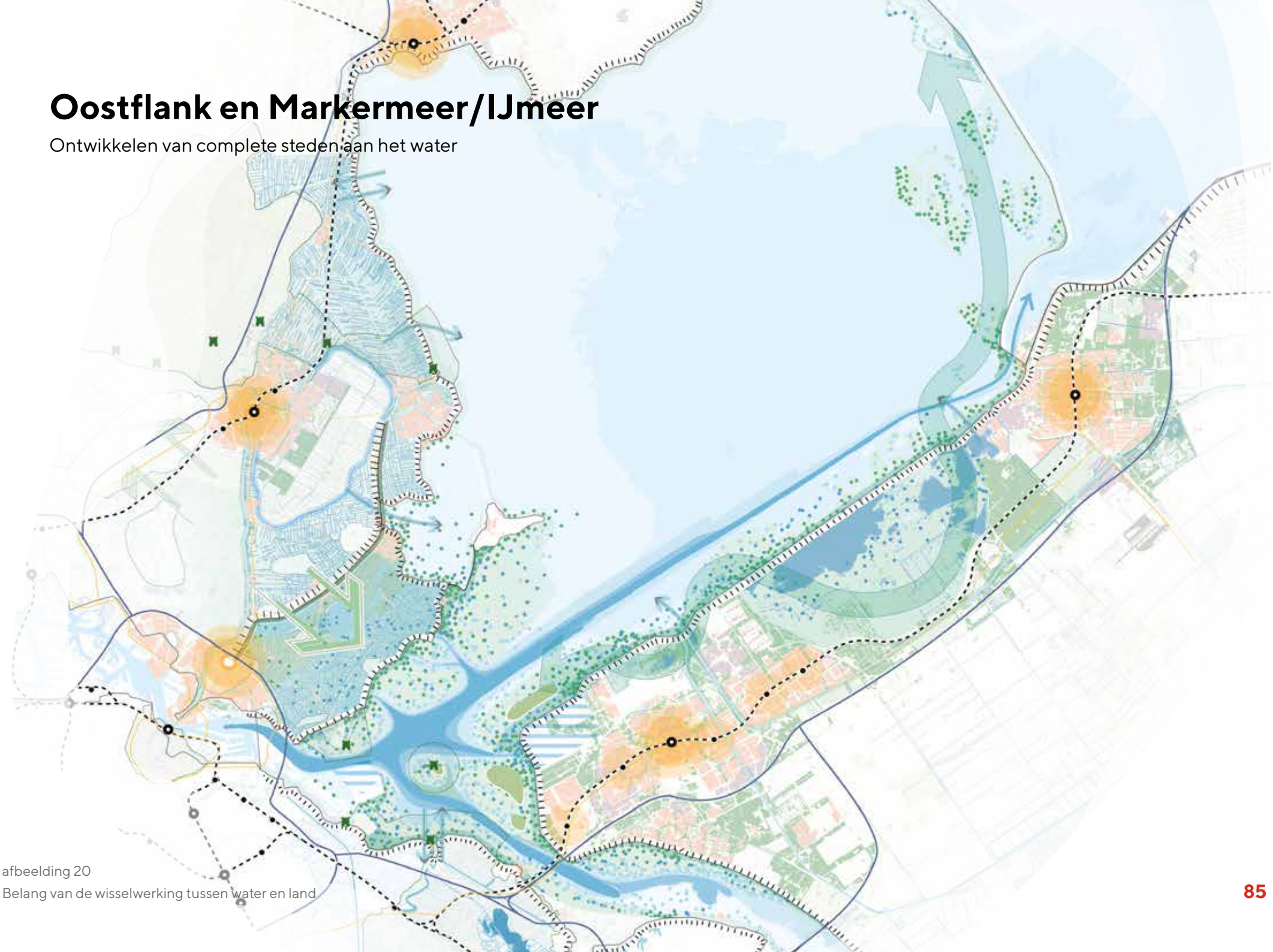
Het economische profiel van Almere is volop in ontwikkeling. Als jongste stad in de regio beschikt Almere over veel mogelijkheden voor woningbouw en ruimtelijk-economische ontwikkeling, maar de economische activiteit is divers en verdient een impuls om de groei van de bevolking beter bij te houden. Het logistieke cluster is in Almere een sterk cluster dat relatief veel werkgelegenheid biedt en vooralsnog groeiende is. Met het oog op de maatschappelijke opgaven en verstedelijkingsvraagstukken is in het afgelopen decennium gebouwd aan een cluster circulaire economie. Dit cluster tekent zich af op bedrijventerreinen als De Vaart en De Steiger en kan nog verder doorgroeien, waaronder met bedrijven uit het Noordzeekanaalgebied als die een nieuwe vestigingslocatie zoeken. Ook wordt sterk ingezet op de clusters ICT-tech en Energietransitie, met kansen voor Medium en High Tech industrie. De verstedelijkingsopgave in Almere wordt onder andere ingezet om de profilering in deze clusters verder uit te bouwen en de daarvoor benodigde kennisinfrastructuur te versterken. Belangrijk onderdeel daarbij is de ontwikkeling van hoger (technisch) onderwijs. Dat is een voorwaarde voor een volwaardige economische clustervorming en ondersteunt de veerkracht van de samenleving. De prioriteit voor wonen en werken in een gemengd milieu bij het stadshart schept daar een stedelijke context voor.

De combinatie met de bouwopgave biedt kansen om stevig in te zetten op een circulaire bouweconomie en circulaire gebiedsontwikkeling. In combinatie met bedrijven werkzaam in de energietransitie die ook in Almere gevestigd zijn, lijkt een economisch profiel op het snijvlak van hoogwaardige technologie en transitie (energie en circulair) hier heel passend.

Lelystad groeit toe naar een economisch profiel als multimodaal bereikbare hub, mede dankzij Lelystad Airport, de haven, de wind- en zonne-energie in de polder, de sterke agrifoodsector en de ligging aan een backbone voor elektriciteit en gas in het energienetwerk. Dit wordt versterkt met inzet op versterking van het onderwijs met

Oostflank en Markermeer/IJmeer

Ontwikkelen van complete steden aan het water



afbeelding 20
Belang van de wisselwerking tussen water en land

opleidingen die aansluiten op het economisch profiel. Hier ontstaat een cluster waar andere werkgelegenheid omheen groeit. De circulaire economie kan binnen dit profiel groeien in samenhang met ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied. Afhankelijk van de te kiezen ontwikkelingsrichting, kan uitwijk van watergebonden en circulaire economie naar de haven van Lelystad een optie zijn. Flevokust Haven heeft volop ruimte voor circulaire economie. Er ontstaat in dat geval zicht op de vorming van een 'circulaire as' tussen IJmuiden, Almere en Lelystad.

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 (zie ook paragraaf Leefkwaliteit Schiphol onder 3.1). T egelijkertijd 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.

Doorgroei naar complete steden betekent verder een wenselijke groei in de voorzieningen voor cultuur, gezondheidszorg en sociale infrastructuur. De ligging in de natuurrijke omgeving van Nationaal Park Nieuw Land en het groene karakter van het stedelijke gebied geven richting en identiteit aan de stedelijke ontwikkeling van Almere en Lelystad, waarbij Lelystad zich profileert als hoofdstad van de nieuwe natuur. Daarnaast biedt het de aanleiding om ook de vrijetijdseconomie van Lelystad en Almere verder te ontwikkelen.

Onderzoek naar vierde hub voor hyperconnectiviteit

Met het oog op de ontwikkeling van de data-infrastructuur in de regio is onderzoek gedaan naar een mogelijke locatie voor een vierde hub voor hyperconnectiviteit. Dit onderzoek spitste zich toe op ruimtelijke mogelijkheden, de aansluiting op het stroomnet en de kansen van restwarmte. Daaruit kwam als voorkeurslocatie een zoekgebied naar voren in Oosterwold, nabij Almere. Datacenters zijn grootverbruikers van energie en in dit gebied kan voor de stroomvoorziening worden aangesloten op een nieuw onderstation dat ook gebruikt zal worden om de groei van Almere te faciliteren en de windenergie uit de omgeving naar het net te brengen. In het te ontwikkelen datacenterbeleid van de provincie worden de uitkomsten van dit onderzoek meegenomen.

Als eerste stap wordt nu onderzoek verricht naar de inpassingsmogelijkheden. Hierbij komen ook andere zaken aan de orde dan de beschikbare ruimte en de energievoorziening; het gaat bijvoorbeeld ook om de economische effecten (waaronder de werkgelegenheid) en de mogelijkheden van een klimaatadaptieve ontwikkeling (ten eerste risicobeperking bij overstromingen of wateroverlast en ten tweede de wijze van koeling en lozen – als voor de koeling een beroep op drink- of oppervlaktewater moet worden gedaan, is ook de beschikbaarheid daarvan een criterium, vooral in periodes van droogte).

Op basis van het te formuleren locatiebeleid en dit onderzoek beslissen de provincie en betreffende gemeenten of zij een locatie in het zoekgebied willen toewijzen. Als de genoemde partijen negatief beslissen, dan komt de vraag naar de mogelijkheid en wenselijkheid van een vierde hyperconnectiviteitshub terug bij de MRA..

Groenblauw netwerk in en om de stad

Het Markermeer en IJmeer behoren in veel opzichten tot de grote ruimtelijke kwaliteiten van de MRA. Niet voor niets kiezen Almere en Lelystad in hun stedenbouwkundige programma's nadrukkelijk voor samenhang met het open water. Markermeer en IJmeer zijn, samen met hun oevers, deel van veel lopende rijks-regionale programma's. Die gaan onder meer over verbetering van het ecologische systeem, de betekenis voor het regionale watersysteem en de samenhang met de stedelijke ontwikkeling in de Oostflank. Op het raakvlak met de stedelijke ontwikkeling zal, conform de afspraken in RRAAM, de inpassing van een eventuele IJmeerverbinding zich tot een opgave ontwikkelen, nu gebleken is dat deze in de vorm van een lightrailverbinding een kansrijke oplossing vormt bij de in Amsterdam Bay Area onderzochte programma's voor wonen en werken. Als nut en noodzaak vaststaan kunnen tracévarianten worden uitgewerkt, al dan niet deels ondergronds.

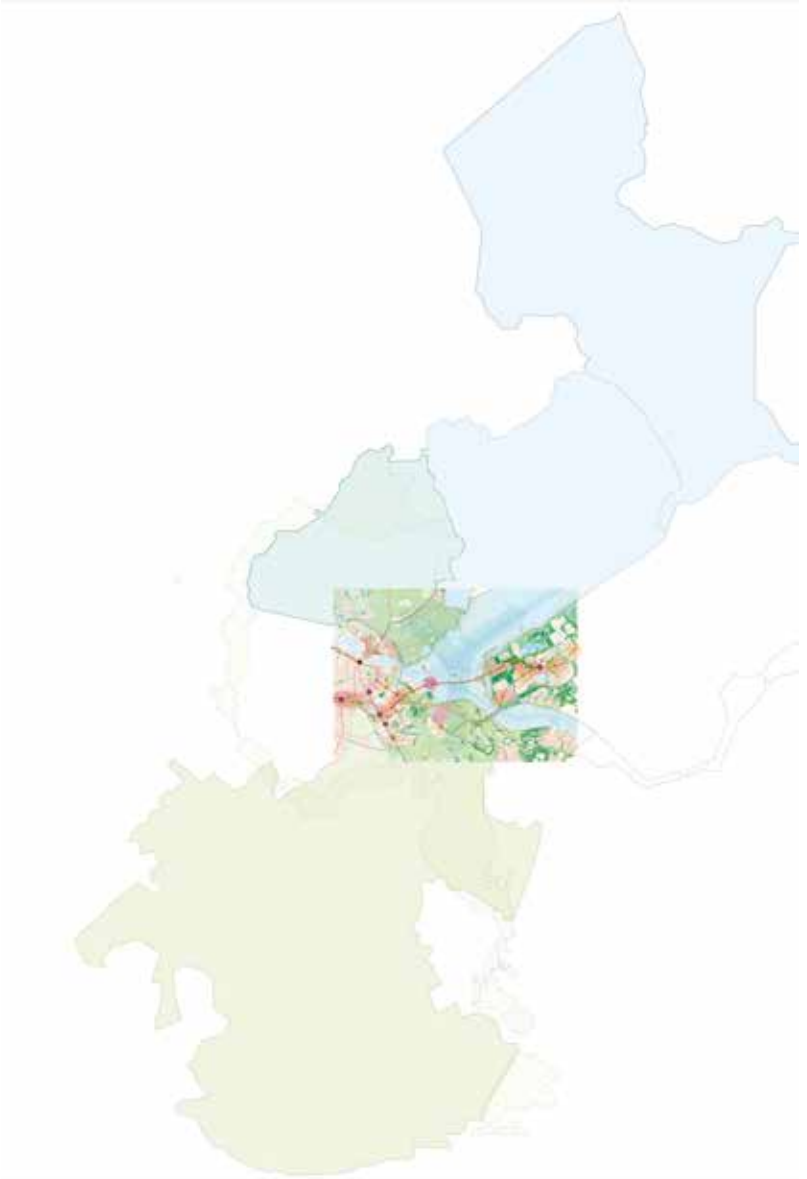
Ontwikkelingen en opgaven elders in de MRA kunnen op een aantal manieren invloed hebben op het IJmeer-Markermeer en zijn oevers. Die liggen voor een belangrijk deel aan de zuidoever van het IJmeer. Dit gebied is een schakel in de open landschappelijke structuur met waterrijke natuur die loopt tussen de Vechtstreek, via het IJmeer, naar Waterland – deel van de Stelling van Amsterdam. Naar het westen gaat de zuidoever over in de Diemerscheg, een van de groene scheggen rond

Amsterdam. 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, 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 IJmeerverbinding geldt ook dat deze landschapsinclusief moet worden uitgevoerd. Dat wil zeggen dat de landschappelijke kwaliteit deel uitmaakt van de afweging en zo mogelijk geïntegreerd wordt in de oplossing (zie paragraaf 3.2).

Een aantal grote infrastructuurlijnen doorkruist deze zone. Dat leidt tot een opgave van landschappelijke versterking. Die opgave kan aan urgentie winnen als nieuwe infrastructuur zich aandient, bijvoorbeeld wanneer de IJmeerverbinding in de oostkant van Amsterdam aan land komt. Ook is er 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. Behoud van de werelderfgoedstatus van de Hollandse Waterlinies is randvoorwaardelijk.

Aanpassingen in het watersysteem in de MRA kunnen hun weerslag hebben op de waterkwaliteit, de waterhoeveelheid en de aan- en afvoer van water in het Markermeer en IJmeer. Of dat aan de orde is en zo ja, hoe substantieel die effecten zijn, is nog niet duidelijk. Het kan gaan om het verder versterken van de nu al belangrijke functie van het Markermeer en IJmeer als 'regenton': buffer voor waterbeschikbaarheid en voor de piekwaterberging. De haven van Lelystad kan voor een deel functioneren als uitwijkmogelijkheid voor circulaire en watergebonden bedrijven uit het Noordzeekanaalgebied. Dan zijn wel meer schutbewegingen in de Oranjesluizen nodig en kan meer brak water het IJmeer-Markermeer binnendringen. De consequenties van een nog sterkere regentonfunctie, bijvoorbeeld voor de fluctuatie van het waterpeil en de belasting van de keringen, is deel van onderzoek dat geagendeerd wordt in de Verstedelijkingsstrategie. Het effect van verzilting via de Oranjesluizen moet worden onderzocht zodra een dergelijke ontwikkeling concreet in beeld komt.

De ambitie met het Nationaal Park Nieuw Land (bestaande uit Markermeer, Trintelzand, Marker Wadden, Oostvaardersplassen en Lepelaarplassen) is om dit systeem robuust en veerkrachtig te maken, zodanig dat het bestand is tegen de jaarlijkse schommelingen die inherent zijn aan elk ecosysteem. Ook in perioden van schaarste, door welke oorzaak dan ook, kan Nieuw Land omvangrijke populaties trekvogels ontvangen – een belangrijke maatstaf voor dit deel van de MRA-natuur. In het Nationaal Park wordt een ecologisch-recreatieve 'mantel' rondom de natuurkernen ontwikkeld, met poortgebieden bij Lelystad en Almere. Een natuurinclusieve ontwikkeling in de directe omgeving van de natuurkernen vergroot niet alleen de toegankelijkheid, maar ook de robuustheid van het Nationaal Park.



afbeelding 21
IJmeer in context van de grote landschappen; het Groene Hart, Waterland en IJsselmeer

Onderwerpen voor gebiedsgerichte afspraken

De meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen:

- Natuur- en landschapsontwikkeling verbonden aan het tot stand brengen van een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem Markermeer-IJmeer en het Handelingsperspectief Oostflank, op basis van de ontwikkelprincipes van Panorama Markermeer-IJmeer en in de context van Amsterdam Bay Area, Nationaal Park Nieuw Land en de Kustzone van Lelystad
- Versterken economisch profiel Almere door o.a. uitbreiding van het onderwijsaanbod en voorzieningen
- Integrale ontwikkeling stadsharten Almere (verbonden aan het ontwikkelen van het economisch profiel) en Lelystad
- Versnelling woningbouw in Almere Pampus mede in relatie tot de IJmeerverbinding en het vooruitontwikkelen van het groenblauwe netwerk rond Almere Pampus ten behoeve van een klimaatbestendige ontwikkeling
- Verkenning versnelling woningbouw Lelystad Zuid/ Warande in samenhang met (her)ontwikkeling bestaande stad (inzet rijksgronden, oplossen stikstofrestricties, verbonden aan Lelystad Next Level)
- Multimodale bereikbaarheid, waaronder de uitwerking van de conclusies uit het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area
- Economische ontwikkelingen in relatie tot Lelystad Airport
- Mogelijke aanleg van een hyperconnectiviteitshub in Flevoland
- Als vervolgacties m.b.t. het watersysteem er aanleiding toe geven: onderzoek naar invloed van ingrepen elders op het waterbeheer van het Markermeer en IJmeer (dat kan gaan om onderzoek naar een grotere bufferingscapaciteit en/of voorraadfunctie, of om een risico op verzilting bij meer scheepvaartbewegingen door de Oranjesluizen)
- Behoud en ontwikkeling van de ecologische en recreatieve waarden aan de oevers van het Gooimeer

Rijk-regio inzet op basis van bestaande afspraken:

- Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM/Almere 2.0, inclusief traject Handelingsperspectief Oostflank MRA)
- Het programma Lelystad Next Level
- Stedelijke vernieuwingsopgave in Lelystad-Oost (onderdeel van het Programma Leefbaarheid en Veiligheid)
- Programmatische Aanpak Grote Wateren
- Experimenteergebied kringlooplandbouw
- Nationale proeftuin precisielandbouw

Om regionale inzet vragen:

- Corridorontwikkeling Amsterdam-Almere-Lelystad (economisch profiel, kennisprofiel, woon- en werkmilieus) in combinatie met bereikbaarheidsinvesteringen
- Ontwikkelen van Lelystad als multimodaal bereikbare hub en regionale multimodale energiehub, door het benutten van de ligging aan energienetwerken, windparken, Maximacentrale, Flevokust Haven, luchthaven en agrifood
- Nieuwe vormen van wijkgerichte aanpak voor de bestaande stad, als spoor 2 van het Programma Leefbaarheid en Veiligheid
- Verdere ontwikkeling van de vrijetijdseconomie
- Passende agrarische functie in gebieden met sterke bodemdaling
- 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 rijksbetrokkenheid aan de orde kan zijn)

IJmeer



afbeelding 22
IJmeer - verstedelijking in een doorlopend landschap

4.5

Gooi en Vechtstreek

Klimaatbestendig, recreatief en cultureel waardevol landschap

Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat

De Gooi en Vechtstreek verbindt de Metropoolregio Amsterdam aan de Utrechtse regio en draagt bij aan de meerkernige metropool met ontwikkelingen die zich concentreren langs de Gooicorridor en HOV-lijnen. De ambitie is om daarmee te zorgen voor de bouw van 11.500 woningen tot 2040, conform de Regionale Woonvisie en binnen de bestaande plancapaciteit. Woningen die voor een belangrijk deel ook voor lagere (midden)inkomens bereikbaar zijn, om te zorgen voor voldoende praktijkgeschoolde werknemers in dit deel van de metropoolregio. Met de stadshartontwikkeling van Hilversum, de ontwikkelingen rond Station Hilversum, Hilversum Sportpark en Hilversum Mediapark, wordt ook bijgedragen aan de verdere ontwikkeling van het economisch profiel van de regio.

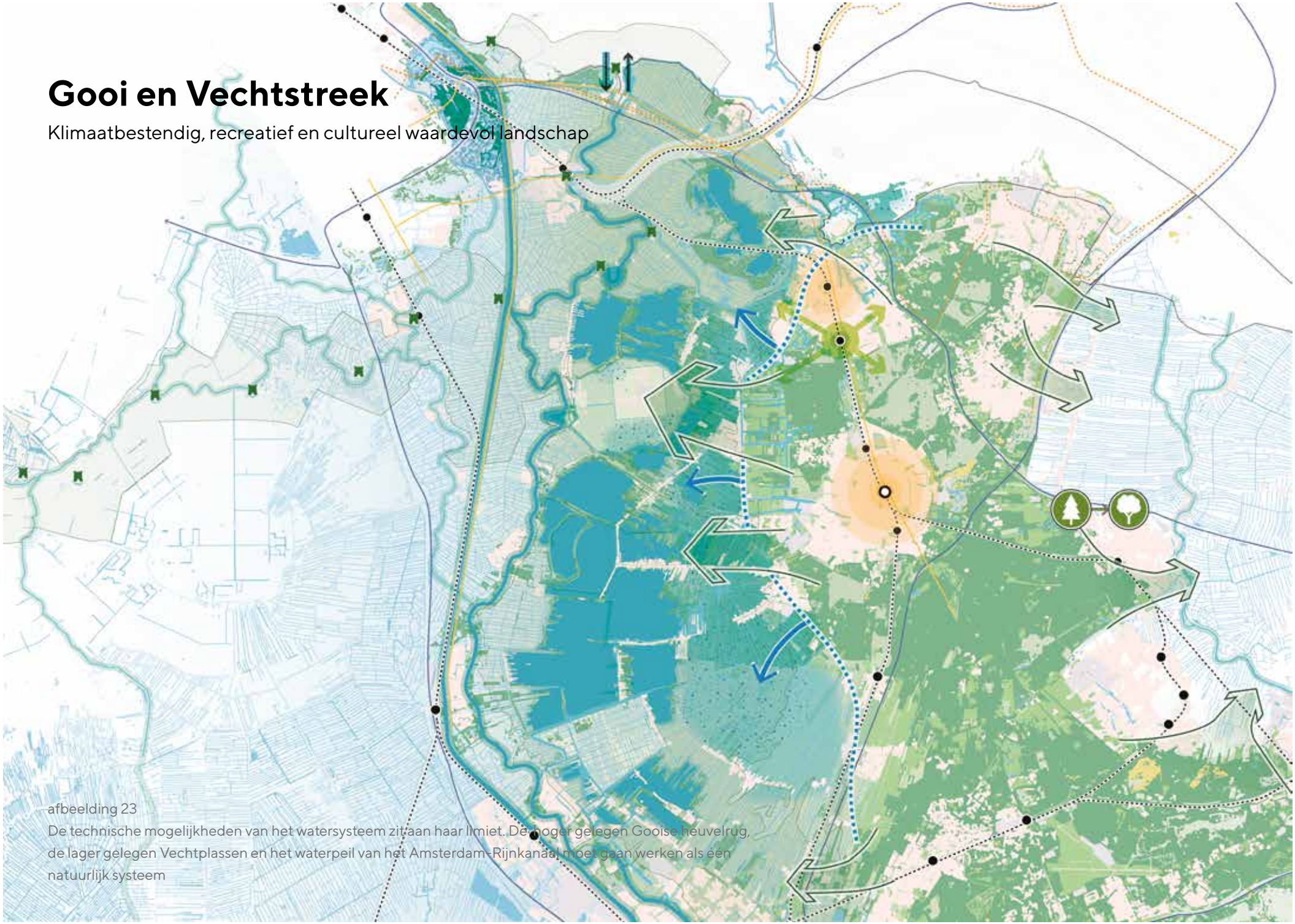
De media vormen in dit deelgebied een herkenbaar cluster binnen het economische profiel In Hilversum liggen kansen voor een gefaseerde doorgroei tot Media Campus en Artificial Intelligence (AI)-hub met innovatieve en cross-sectorale toepassingen binnen en buiten de data-gedreven media-industrie. Zo'n ontwikkeling kan worden gestimuleerd via een verdicht programma, een gemengd milieu en zo mogelijk een hogere frequentie van openbaar vervoer. Ook elders in de regio liggen kansen voor binnenstedelijke ontwikkeling voor woningbouw en werkgelegenheid. Versterking van andere openbaarvervoerlocaties aan de Gooicorridor, onder andere met onderwijsvoorzieningen, helpt om het economisch profiel verder uit te bouwen. Naast media zijn er ook kansen voor economische groei op het gebied van creatieve industrie, zorg en recreatie en toerisme.

Gevolg van de ligging tussen Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht is dat veel pendelstromen het gebied doorkruisen. De woonwerkbalans is wat scheef en aan het verslechteren. Ambitie is om deze te verbeteren. Dit vraagt om een toename van (ruimte voor) werklocaties. Ook is er een kwalitatieve mismatch. Hierdoor is er een aanzienlijke uitgaande pendel, maar er is ook een pendelstroom naar het gebied toe. Woonwerkrelaties tussen Gooi en Vechtstreek en Flevoland groeien langzaam. Een betere spreiding in het pendelpatroon ontstaat door het economische profiel in beide gebieden onderscheidend te ontwikkelen en versterken, zonder elkaar te beconcurreren, en door te investeren in de onderlinge bereikbaarheid.

In het Multimodaal Toekomstbeeld 2040 (SBaB) wordt onderzocht of de corridors naar de ring van Amsterdam aangepast moeten worden om optimaal te functioneren. Onder die corridors vallen onder meer de A1 en A27, die een rol kunnen hebben in het tot stand brengen van een meer evenwichtige woonwerkbalans. Frequentieverhoging op het spoor (de Gooilijn) is afhankelijk van de toekomst van het goederenvervoer dat nu op die lijn zit. Dat valt buiten het bestek van SBaB, maar is onderdeel van het nationale Toekomstbeeld OV 2040.

Gooi en Vechtstreek

Klimaatbestendig, recreatief en cultureel waardevol landschap



afbeelding 23
De technische mogelijkheden van het watersysteem zit aan haar limiet. De hoger gelegen Gooise heuvelrug, de lager gelegen Vechtplassen en het waterpeil van het Amsterdam-Rijnkanaal moet gaan werken als één natuurlijk systeem

Groenblauw netwerk in en om de stad

De Gooi en Vechtstreek onderscheidt zich door de grote cultuurhistorische gelaagdheid en diversiteit van het landschap en de natuur. Dit is een voorwaarde voor de bijzondere woon-, werk- en recreatieomgeving. De natuur en het landschap in zowel het hoge als het lage gedeelte van de Gooi en Vechtstreek staan onder druk door verdroging in de Heuvelrug. Grondwater stroomt van de hogere zandgronden van het Gooi naar het westen en het oosten. De natuurwaarden van de Vechtplassen en het Naardermeer, Natura 2000-gebieden, zijn afhankelijk van deze kwel.

Waterwinning ten behoeve van drinkwaterproductie, verminderde infiltratie in de stuwwal en bemaling van de polder zetten dit systeem onder druk. In de Vechtstreek moet gebiedsvreemd water uit het Markermeer worden ingelaten om brak (kwel)water uit polders af te voeren en het water van Naardermeer en Vechtplassen aan te vullen.

Het is daardoor lastig om de natuur- en waterkwaliteitsdoelen te halen. Voor het ecologische systeem is dat geen duurzaam houdbare situatie, maar voor het watersysteem evenmin. Ook de bebouwde omgeving heeft er last van, want bij extreme buien kan het water niet wegstromen. Dit leidt tot overlast en schade. De klimaatverandering (met name de toenemende droogte) en de groeiende vraag naar drinkwater zullen dit systeem steeds verder onder druk zetten. De zandgronden moeten het water zo lang mogelijk vasthouden en het kwelwater kan beter benut worden.

De vraag is wanneer het punt wordt bereikt dat principieel moet worden gekozen voor een andere oplossing dan grote (technische) investeringen. Zo'n oplossing zou gericht moeten zijn op een klimaat- en waterrobuuste inrichting van landelijk en stedelijk gebied, met een tijdpad op weg daarnaartoe. Rijk en regio gaan binnen de Verstedelijkingsstrategie een integrale aanpak uitwerken van het watersysteem in relatie tot functies en inrichting in de Gooi en Vechtstreek, met aandacht voor de Natura 2000-gebieden, de landbouw, de inrichting van natuur- en woningbouwgebieden op de Heuvelrug, waterwinning ten behoeve van drinkwater, het peilbeheer van de Vechtplassen, het benutten en vasthouden van kwelwater, mogelijke piekwaterbergingslocaties en extra gemaalcapaciteit bij Muiden. Een voorbeeld van een mogelijke maatregel waar nu al een pilot naar loopt, is het oppompen van brak grondwater uit de Horstermeerpolder, voordat het als brak kwelwater aan de oppervlakte komt. Het opgepompte water wordt vervolgens gezuiverd en gebruikt voor de drinkwatervoorziening.

De uitwerking vindt plaats in de context van de waardevolle cultuurlandschappen in dit deelgebied: de Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Heuvelrug en het Groene Hart met daarin Natura 2000-gebieden zoals het Naardermeer en de Vechtplassen. Het Groene Hart heeft in de Nationale Omgevingsvisie de status gekregen van NOVI-gebied. De opgave in dit NOVI-gebied als geheel is gericht op het beperken van bodemdaling, van CO2-uitstoot en het aanpassen van de waterhuishouding, ruimte voor landbouw, het verbeteren van de relatie stad-land, omgaan met nieuwe bebouwing, erfgoed en bereikbaarheid.

In Gooi en Vechtstreek gaat de aandacht sterk uit naar een aantal landschappelijke verbindingen, belangrijk om het karakter van de MRA in stand te houden als netwerk van steden en dorpen in een aaneengesloten landschap, en voor een robuust en veerkrachtig ecologisch systeem. Er is sprake van twee grote structuren: de 'natte natuur' in de Vechtstreek die zich doorzet tot in de Diemerscheg, en de 'droge natuur' van de Heuvelrug. Deze structuren moeten worden verbonden met de natte natuur van Waterland en de natte natuur en bosgebieden van Flevoland. Met name de verbindingen tussen het Naardermeer en omgeving aan de ene kant, en het noordwesten van het Gooi aan de andere kant zijn erg kwetsbaar. De monding van het IJ is ook een grote barrière.

Onderwerpen voor gebiedsgerichte afspraken

De meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen:

- Uitwerking van een integrale aanpak van het watersysteem in relatie tot functies en inrichting in de Gooi en Vechtstreek met aandacht voor de Natura 2000-gebieden, de landbouw, de inrichting van natuur- en woningbouwgebieden op de Heuvelrug, drinkwaterwinning in het gebied, het peilbeheer van de Vechtplassen, het benutten en vasthouden van kwelwater, mogelijke tijdelijke waterbuffers en extra gemaalcapaciteit bij Muiden
- Aandacht voor het functioneren van de A1 en A27, als onderdeel van het Multimodaal Toekomstbeeld 2040
- De integrale ontwikkeling van stadshart Hilversum

In het NOVI-gebied Groene Hart werken Rijk en regio samen aan:

- Een toekomstbestendig en ecologisch veerkrachtig Groene Hart waar het prettig wonen, werken en recreëren is, relevant voor het behoud en de ontwikkeling van de oude cultuurlandschappen in dit deelgebied (waarvan een deel 'nationale importantie' heeft als onderdeel van het werelderfgoed Hollandse Waterlinies)

Om regionale inzet vragen:

- Verder versterken van het economisch profiel Gooi en Vechtstreek op media (Mediapark), gezondheid (in Arenapark en elders in het deelgebied) en vrijetijdseconomie
- Versterken van de (internationale) concurrentiekracht en verdienvermogen van de media-industrie in Nederland door in te zetten op innovatie en talentontwikkeling, gebruik makend van de mogelijkheden die AI biedt, vanuit een sterke toekomstvaste Media Campus in Hilversum
- Voldoende aandacht voor behoud van praktijkgeschoolde werkgelegenheid in Gooi en Vechtstreek, als voorwaarde voor leefbaarheid en inclusiviteit
- De woonwerkrelatie met Utrecht, Amersfoort, Amsterdam en Flevoland, met aanvullend aandacht voor HOV- en fietsverbindingen richting de werkplekken in deze gebieden en vice versa
- Het behoud van de leefbaarheid in de kleine kernen, zoals met inzet op het tegengaan van winkelleegstand en het verbeteren van de bereikbaarheid per HOV en fiets



afbeelding 24
Vechtplassen

4.6

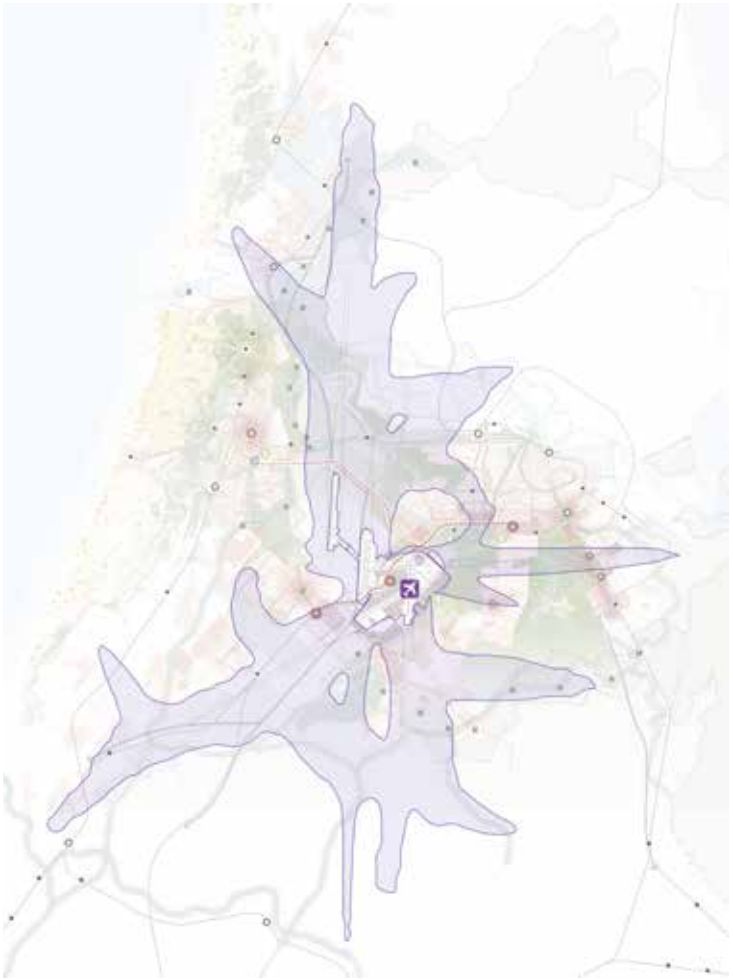
Zuidflank MRA
Leefbare internationale entree van Nederland

Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat

De Zuidflank van de MRA is het samenhangend gebied van Amstelland-Meerlanden en de zuidkant van Amsterdam, dat de verbinding maakt met de zuidelijke Randstad. De meerkernige ontwikkeling uit zich hier in de stadshartontwikkeling in Hoofddorp en andere omvangrijke gebiedsontwikkelingen in de Haarlemmermeer, de ontwikkelingen rond de ov-knooppunten Diemen-Zuid en Duivendrecht en ontwikkelingen langs de vernieuwde Amstelveenlijn en in het centrum van Amstelveen. In totaal, exclusief Amsterdam, is hier ruimte voor zo'n 60.000 woningen in gemengde woonwerkmilieus die grotendeels ook de verwachte groei aan banen (zo'n 60.000 tot 2040) moeten accommoderen. De grote vraag naar ruimte voor bedrijvigheid maakt dat uitbreidingsruimte voor bestaande bedrijven onder druk staat.

Dankzij de internationalisering, de hoogwaardige logistiek en de greenport/sierteelt is de Zuidflank een magneet voor economische groei, met name in de stedelijke band tussen Hoofddorp, Schiphol, de Zuidas, Zuidoost/Duivendrecht en Diemen. Die groei weerspiegelt zich in de druk op de infrastructuur. De corridor ZWASH (Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp) heeft daarom prioriteit binnen het Rijks-regionale SBaB-programma. Daarin zit onder meer de ontwikkeling van een woonwerkmilieu in het stadshart van Hoofddorp, gerelateerd aan het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Met name de groei van de bedrijvigheid in Haarlemmermeer leidt tot een acute behoefte om de capaciteit van het energienetwerk te vergroten.

In deze context speelt een aantal specifieke mobiliteitsvraagstukken, die geadresseerd zijn in SBaB. Voor het wegverkeer gaat dat vooral om het onderzoek voor het Multimodaal Toekomstbeeld 2040 naar de ringen rond Amsterdam, waaronder de A9 en A5, en maatregelen in het hoofdwegennet. In het openbaar vervoer is het de opgave de bereikbaarheid te behouden en versterken rond gebiedsontwikkelingen bij knooppunten (zoals Diemen-Zuid voor de ontwikkeling van Holland Park en Duivendrecht voor de ontwikkelingen De Nieuwe Kern, Werkstad Over-Amstel en Entrada), op alle schaalniveaus: nationaal, regionaal en fijnmazig. Verder is een nieuwe A2-Entree in onderzoek, in de context van de te ontwikkelen gebieden in Duivendrecht (als onderdeel van ontwikkellocatie Amsterdam Zuidoost/Duivendrecht) en het Zuidasdok. Dit betreft het afwaarderen van het eerste deel van de A2 (vanaf de Utrechtsebrug tot aan het knooppunt Amstel/A10). En mede in combinatie met het openbaar vervoer is een steeds belangrijker rol weggelegd voor de (al dan niet elektrische) fiets. Dit speelt zeker in de Zuidflank waar wonen en werken voor MRA-begrippen dichtbij elkaar zijn gesitueerd. Ook die elementen krijgen een plek in de programmalijn 'Multimodaal Toekomstbeeld 2040' van SBaB.



afbeelding 25
LIB-contour Schiphol

In de Zuidflank heeft de aanwezigheid van Schiphol veel invloed op de mogelijkheden voor verstedelijking en het saneren van zo'n 800 hectare verrommeld glas. In paragraaf 3.1 is gesteld dat wordt verkend of met maatwerk en een zorgvuldige belangenafweging meer ontwikkelingsruimte mogelijk kan worden gemaakt dan op dit moment, binnen de randvoorwaarden van veiligheid en gezondheid. Oplossingsrichtingen met bijzondere betekenis voor de Zuidflank zijn:

- Onderzoek naar de toepassingsmogelijkheden van innovaties, zoals geluidadaptief bouwen. Daarbij wordt gestreefd naar meer flexibiliteit in de regelgeving om kleinschalig woningbouw toe te staan om lokaal de leefkwaliteit op peil te houden en verloedering, bijvoorbeeld door verouderde en vervallen kassen, tegen te gaan. De mogelijkheden voor geluidadaptief bouwen kunnen ook toegepast worden op de gebieden waar al gebouwd mag worden maar waar ook geluidbelasting is. De resultaten van de testlocatie die de gemeente Haarlemmermeer realiseert in samenwerking met Schiphol, de provincie en het Rijk (fieldlab geluidadaptief bouwen) zullen hiervoor worden ingezet. Rijk en regionale overheden verkennen samen de mogelijkheden voor meer ruimtelijke ontwikkelingen rond burgerluchthavens om de leefkwaliteit op peil te houden. Dit gebeurt binnen de randvoorwaarden voor veiligheid en gezondheid en in lijn met de Omgevingswet. In de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota is een verkenning opgenomen naar de verruiming van mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen en proefprojecten rond Schiphol. De Verklaring van geen bezwaar ex artikel 8.9 Wet luchtvaart biedt op dit moment ruimte om in specifieke situaties maatwerk te kunnen bieden. Of en hoe deze procedure voor toekomstig beleid verbeterd kan worden, zal worden verkend in het traject van de vernieuwing van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en in overleg met alle betrokken partijen.
- Om zones waar niet gebouwd kan worden te laten bijdragen aan de leefkwaliteit van de regio, kan bijvoorbeeld gedacht worden aan investeren in landschappelijke ontwikkelingen met functies die zich verhouden tot de nabijheid van Schiphol. Deze kunnen worden omschreven als attractieve en vitale landschappen, die bijdragen aan de gezondheid en de klimaatadaptiviteit van de omgeving en die een cultuurhistorische waarde vertegenwoordigen. Koppelingen zijn denkbaar met bijvoorbeeld de wateropgave en het recreatieve netwerk.

Integrale gebiedsaanpak leefomgevingskwaliteit

Rijk en regio moeten keuzes maken over de leefkwaliteit rondom Schiphol in relatie tot de verstedelijking en de toekomst van de luchthaven. Dit vraagt om een integrale gebiedsaanpak in de Zuidflank (samenwerking Luchtvaartnota en VS MRA) waarbij de centrale vraag is: wat is de juiste balans tussen ruimte voor woningbouw, leefomgevingskwaliteit, gezondheid en de ruimte voor luchtvaart en welke keuzes en maatregelen (financieel, compensatie, isolatie, etc) zijn daarvoor nodig?

Voor de korte termijn (tot 2030) is uit te werken of en zo ja hoe stedelijke ontwikkelingen in een brede belangenafweging vorm kunnen krijgen in balans met de luchtvaartontwikkeling,wat de gezamenlijke ambities op het gebied van leefkwaliteit voor de Zuidflank zijn, wat oplossingen/kansen zijn om de leefkwaliteit te verbeteren en hoe de eventuele meerkosten voor het kwalitatief inrichten of ontwikkelen van gebieden kunnen worden gefinancierd.

Uitgangspunt is het principe van wederkerigheid tussen ‘de lucht’ en ‘de grond’: de luchtvaart houdt rekening met het ruimtegebruik op de grond en vice versa. We willen inwoners bescherming bieden tegen geluid en veiligheidsrisico’s en innovaties de ruimte geven. Hierbij zoeken we naar een systematiek die aansluit bij de omgevingswet.

In gebieden waar geen woningen gebouwd kunnen worden, zijn kansen voor versterking van groen, recreatie, waterbuffering, energietransitie en natuur.

Onder andere de volgende oplossingen zullen in relatie worden gebracht met de verdere uitwerking van de integrale gebiedsaanpak:

- Oplossingen die voortkomen uit het traject ruimtelijke herziening Schiphol (LIB) bijvoorbeeld ten aanzien van de mogelijkheden voor maatwerk en het maken van een integrale afweging
- Optimalisatie van vliegroutes en waar mogelijk ook onderzoeken of bijvoorbeeld aanpassing /amoveren van radarsystemen een optie is (met inachtneming van de vliegoperatie en veiligheid)
- Het betrekken van het inzicht dat de fysieke omgeving invloed heeft op de daadwerkelijke geluidsbelasting
- Ruimte bieden voor innovaties op het gebied van soundscape en geluidadaptief bouwen, gericht op het beperken en voorkomen van geluidbelasting en hinder van het vliegverkeer voor bewoners
- Inzet op landschappelijke en recreatieve ontwikkelingen en verbindingen

Groenblauw netwerk in en om de stad

In de Zuidflank is het (bestuurlijk vastgestelde) ontwikkelingsprincipe dat stad en landschap in samenhang worden ontwikkeld, nadrukkelijk aan de orde. De Zuidflank raakt een aantal landschappen met een bijzondere beleidsstatus: het Groene Hart, de duinen met de binnenduinrand en de Stelling van Amsterdam. Samen met de groene scheggen in de omgeving van Amsterdam zoals de Amstelscheg, de Westeinderscheg en de Diemerscheg, zorgen deze landschapsstructuren ervoor dat een uitgestrekt uitloopgebied voor niemand in de MRA ver weg is.

Willen deze groenstructuren ook functioneren als volwaardige uitloopgebieden, zeker gelet op de verdergaande verstedelijking, dan vraagt dat om een duurzame inrichting. Voor gebieden als De Ronde Hoep en de Bovenkerkerpolder, en in het kader van het Ontwikkelperspectief Amstelscheg, werken gebiedspartners en gezamenlijke overheden daar samen aan in gebiedsprocessen.

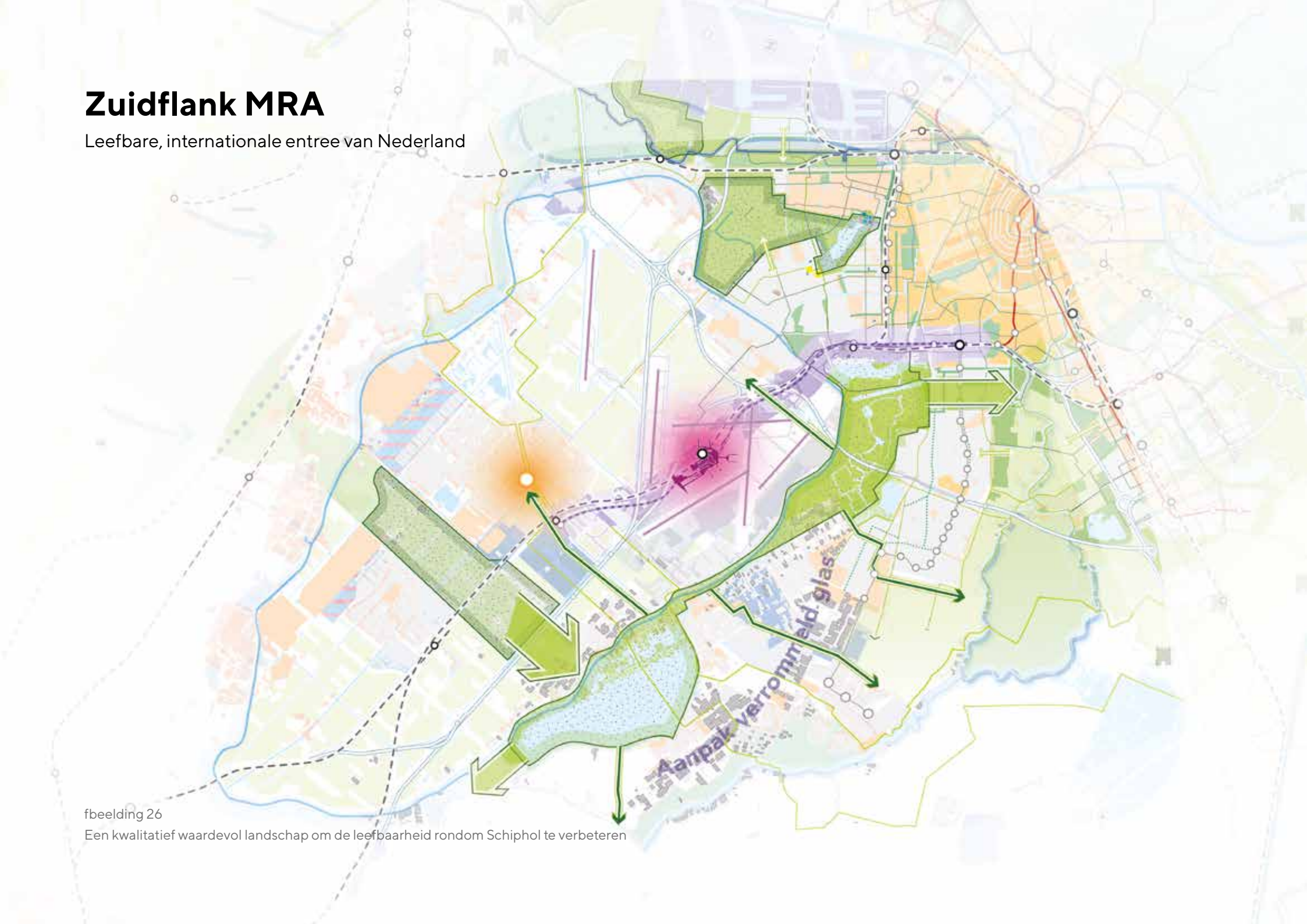
Vooral in de Westeinderscheg, waar in de Bovenlanden sprake is van verouderde of in onbruik geraakte tuinbouwkassen en -gronden, vraagt dit om een gezamenlijke inspanning van partijen om te komen tot een toekomstbestendig groen-recreatief landschap. Bij de inrichting van dit gebied speelt ook het verbeteren van de recreatieve bereikbaarheid een belangrijke rol. Voor de Westeinderscheg is recent een gebiedsproces gestart, waarin onderzocht wordt om het gebied te definiëren als een aaneengesloten landschappelijke structuur tussen het IJ en het Groene Hart ver voorbij Aalsmeer. Het project geeft vorm aan de Westeinderscheg, zet het op de kaart en zal het bestuurlijk verankeren. In de Zuidflank gaat het vooral om het gedeelte ten zuiden van het Amsterdamse Bos (Bovenlanden en Westeinderplassen), dat is vorm te geven als volwaardige groenblauwe scheg, in aansluiting op de Amsterdamse Bos-visie die recent is uitgekomen.

In algemene zin speelt de behoefte om de verschillende landschappen in de Zuidflank te verbinden, en bestaande verbindingen te verbeteren dan wel te behouden. Uit analyses van het Planbureau voor de Leefomgeving voor de MRA blijkt dat de aanwezigheid van groen en landschap in deze deelregio tekortschiet (met name in het gebied tussen Hoofddorp/Nieuw-Vennep enerzijds en Aalsmeer/Uithoorn anderzijds). Vanwege vele barrières (weginfrastructuur, Ringvaart Haarlemmermeer) zijn de recreatieve bereikbaarheid en de ecologische verbindingen zeer beperkt. Er is in het bijzonder behoefte aan een ecologische verbinding tussen de duinen en het Groene Hart (via PARK21 in Haarlemmermeer en de Westeinderplassen en Amstelscheg) en een recreatieve verbinding die daar grotendeels mee overlapt: vanaf de Amsterdamse waterleidingduinen via PARK21, over de Ringvaart naar de Westeinderscheg, Amsterdamse Bos en Amstelscheg. Hier liggen ook kansen voor versterking van het watersysteem, bijvoorbeeld waterberging. Bij Uithoorn wordt gekeken naar een groene recreatieve verbinding tussen de Westeinderplassen en de Amstel, onder andere via de Vuurlijn — onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Daarnaast is behoefte aan een recreatieve verbinding ‘Amsterdamse waterleidingduinen-Heemstede-Westflank-Haarlemmermeer/Liniepad (ten noorden van Hoofddorp)’ en een recreatieve corridor door de Westeinderscheg.

Tot slot komt uit het watersysteem de behoefte voort om het doorspoelen van het verziltende grondwater met zoetwater te begrenzen. Dat zou van agrariërs

Zuidflank MRA

Leefbare, internationale entree van Nederland



fbeelding 26

Een kwalitatief waardevol landschap om de leefbaarheid rondom Schiphol te verbeteren

vragen om na te denken over andere teelten en kan nieuwe kansen voor natuur en recreatie opleveren. Op lange termijn kan een klimaatadaptieve ontwikkeling vragen om ruimtelijke ingrepen aan bestaande dijken of om nieuwe compartimenteringsdijken, als de verdere ontwikkeling in Haarlemmermeer (die tot een hogere economische waarde leidt) om een hoger beschermingsniveau vraagt. Door de bouwprogramma's en de ligging spelen klimaatadaptiviteit en zeker ook inzetten op gevolgbeperking een belangrijke rol bij gebiedsontwikkelingen in Haarlemmermeer. Bij de Westeinderscheg en de Amstelscheg moet balans worden gevonden tussen stedelijke druk en landschap, tussen klimaatadaptatie, energie, bodemdaling, veranderingen in de landbouw, natuurontwikkeling en recreatie.

De landschappelijke ontwikkelingsbehoeften zetten we in om de groenblauwe structuur op regionaal niveau te versterken: een doorgaand groenblauw netwerk dat de groene gebieden onderling verbindt en een bijdrage levert aan andere opgaven (water, klimaat, erfgoed). Dit betekent concreet:

- Inzet op de verdere ontwikkeling van PARK21 en in het bijzonder de verbindingen met het omliggende landschap, waarbij vooral de kruisingen met de A4 en de spoorlijn aandacht vragen. Hier speelt zowel de barrièrewerking van de infrastructuur als de afstemming met de economische ontwikkeling langs de A4. Dit is een vitale schakel in een recreatieve en ecologische structuur die verbindingen legt tussen het duinlandschap, PARK21, Westeinderscheg, Amstelscheg en Groene Hart.
- Inzet op de verdere recreatieve en natuurontwikkeling van de Westeinderscheg, met de Bovenlanden en Westeinderplassen, als volwaardige groenblauwe scheg, in aansluiting op het Amsterdamse Bos, PARK21 en het Groene Hart, met daarin functies die zich tot de ontwikkeling van de scheg verhouden. De recreatieve bereikbaarheid van de Westeinderscheg en de verbindingen met aangrenzende landschappen zijn belangrijke aandachtspunten.

De groene aaneenrijging van het Groene Hart, Westeinderscheg en PARK21 (en verder naar de duinen) vraagt om uitwerking op verschillende punten:

- De programmatische uitwerking: wat is er nodig voor een doeltreffende ecologische en recreatieve verbinding
- (Daaraan verbonden) het ambitieniveau: inzet op een groenstructuur en onderzoeken van de mogelijkheden om aan te sluiten bij de nationale Bossenstrategie waarin het Rijk en de twaalf provincies zich hebben voorgenomen om 37.000 hectare nieuw bos aan te planten
- De transformatieopgave van verouderde (glas)tuinbouw naar natuur en recreatie in de Westeinderscheg
- De wisselwerking met het agrarisch grondgebruik en de wateropgaven in Haarlemmermeer
- De vormgeving van de zone waar de ecologische en recreatieve verbinding grote infrastructuur kruist (het spoor en de A4)
- De kruising met de Ringdijk, waar een ecologische en recreatieve ontwikkeling kan samengaan met verbetering van de waterveiligheid op lange termijn in Haarlemmermeer
- Het inpassen van economische functies binnen de hierboven genoemde randvoorwaarden

Tot slot is het van belang om de aansluiting tussen alle gebieden in beeld te houden. De Westeinderscheg en de verbinding met PARK21 raken elkaar ter hoogte van de Westeinderplassen en Rijsenhout. Sanering van oud glas in deze omgeving biedt kansen op nieuwe groenblauwe verbindingen, die tegelijk een impuls bieden aan de leefkwaliteit in Rijsenhout. Het is de bedoeling dat ze uiteindelijk als één aaneengesloten landschappelijke structuur gaan functioneren.

Onderwerpen voor gebiedsgerichte afspraken

De meest urgente gebiedsgerichte opgaven en vraagstukken die om rijk-regio inzet vragen:

- Integrale gebiedsaanpak leefkwaliteit Zuidflank. Deze aanpak focust op de uitwerking gezamenlijke ambities leefkwaliteit, de oplossingen en kansen voor de leefkwaliteit in samenhang met de ruimtelijk economische ontwikkelingen rond Schiphol. De integrale gebiedsaanpak kan input leveren voor vernieuwing ruimtelijk beleid Schiphol (LIB). Het transformeren van het verrommelde glas, de aanpak van verouderde monofunctionele kantoorgebieden binnen LiB-contouren en een te ontwikkelen landschappelijke verbinding tussen de Westeinderscheg, de Amstelscheg en het Groene Hart maken onderdeel uit van de uitwerking van deze gebiedsaanpak.
- Integrale ontwikkeling van het stadshart Hoofddorp
- Behoud en versterken ov-bereikbaarheid (nationaal, regionaal en fijnmazig) ten behoeve van gebiedsontwikkelingen bij ov-knooppunten (zoals Duivendrecht en Diemen-Zuid), onderdeel van SBaB
- Procesmatig voortgang Groeifondsvoorstel rondom Noord/Zuidlijn, inclusief financiering vanuit Rijk en regio
- Acties en afspraken verbonden aan het programma ZWASH, onder meer t.a.v. het doortrekken van de

Noord/Zuidlijn van Amsterdam-Zuid naar Hoofddorp
- Versnelling woningbouw onder andere in Westflank Haarlemmermeer en Hoofddorp in samenhang met de noodzakelijke randvoorwaarden
- Maatregelen in het wegennet (met aandacht voor het functioneren van de A9 en de N201) en versterking van het fietsnetwerk (beide onderdeel van het Multimodaal Toekomstbeeld 2040, SBaB)
- Transformatie van de Amstelscheg vanwege onder meer bodemdaling, ander type landbouw, natuurontwikkeling en recreatie, in de context van het interbestuurlijke programma Veenweide

In het NOVI-gebied Groene Hart werken Rijk en regio samen aan:
- Een toekomstbestendig en ecologisch veerkrachtig Groene Hart waar het prettig wonen, werken en recreëren is, relevant voor het behoud en de ontwikkeling van de oude cultuurlandschappen in dit deelgebied (waarvan een deel 'nationale importantie' heeft als onderdeel van het werelderfgoed Stelling van Amsterdam)

Om regionale inzet vragen:
- Uitwerken van het gebied PARK21/A4/ Westeinderscheg als zoekgebied voor ecologische en recreatieve verbindingen en functies in combinatie met economische ontwikkelingen (waarbij mogelijke inbreng wordt bekeken vanuit de nationale Bossenstrategie en synergie wordt gezocht met een klimaatadaptieve inrichting en opruimen verouderd glas)
- Uitwerken van de Westeinderscheg als volwaardig te ontwikkelen groenblauwe scheg met natuurontwikkeling, recreatieve functies en verbindingen
- Uitwerken van het economisch profiel
- Greenport Aalsmeer, herclustering en oplossen probleem verouderd glas door andere functies: woningbouw, landschapsontwikkeling/recreatie, voedsel (keten verkorten), opwek zonne-energie, bosbouw, innovatie glastuinbouw, in relatie tot rijks-regionale afspraken rond de keuzesituatie Leefkwaliteit Schiphol
- Substantiële woningbouw in Haarlemmermeer, Amstelveen, Ouder-Amstel, Aalsmeer
- Integrale ontwikkeling van het regionale centrum Stadshart Amstelveen
- Aanleg bedrijventerreinen in Haarlemmermeer met een oplossing voor het knelpunt van de energievoorziening



afbeelding 27
Greenport Aalsmeer

4.7

Amsterdam

Groene wereldstad, creatieve handelstad en cultureel hart van Nederland

Meerkernige ontwikkeling met menselijke maat

Amsterdam ziet zich in metropoolverband voor de complexe taak gesteld om de demografische en economische groei op een zorgvuldige en evenwichtige wijze te faciliteren, waarbij de leefkwaliteit in de stad verder wordt vergroot, de negatieve impact op het milieu niet verder toeneemt en de sociaal-ruimtelijke ongelijkheid wordt teruggedrongen. De stad neemt hiervoor nadrukkelijk haar verantwoordelijkheid, onder meer door ongeveer de helft van de woningbouwopgave van de MRA op Amsterdams grondgebied te laten landen. De stad koerst op minimaal 150.000 woningen erbij, voor 250.000 inwoners, in 2050 – en op 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Economisch heeft Amsterdam een belangrijke functie voor startups en de tech-sector, en het is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor grootstedelijke voorzieningen.

Deze opgave krijgt met name gestalte via omvangrijke verdichtings- en transformatieprojecten zoals Haven-Stad en Amstelstad (waaronder ontwikkellocaties in Amsterdam Zuidoost en Duivendrecht vallen). Om deze te kunnen realiseren, moeten de randvoorwaarden op orde zijn. Knelpunten in het energiesysteem en de verkeersinfrastructuur moeten worden weggenomen en er is ruimte nodig voor bedrijven op deze locaties die zich niet laten mengen met woningbouw. Naast de huidige focus op de ringzone en de IJ-oevers, richt Amsterdam zich steeds meer op de flanken van de stad. 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. De nieuwe woonwerkgebieden liggen dichter bij de regio en sluiten vaak aan op ontwikkelingen bij buurgemeenten. Dit vraagt om een uitgelezen samenhang met de opgaven op MRA-niveau in de omliggende vijf deelgebieden.

Amsterdam wil een inclusieve en diverse stad zijn en blijven. Het vervullen van deze wens is allesbehalve vanzelfsprekend. In de steeds duurder wordende stad vergt het voortdurende en vergaande interventies op de woningmarkt om ook lage en middeninkomens blijvend aan de stad te binden. Om sociaal-ruimtelijke segregatie tegen te gaan streeft Amsterdam naar een evenwichtiger verdeling van arbeidspotentieel, werk, onderwijs en voorzieningen over de stad en de metropool. Hiertoe dient de vervoersarmoede in delen van stad en regio te worden teruggedrongen en moet worden ingezet op het behoud voor de stad van praktische werkgelegenheid en praktisch en middelbaar opgeleide arbeidskrachten.

Amsterdam

Groene wereldstad, creatieve handelstad en cultureel hart van Nederland



afbeelding 28
Verdichting in de stad vraagt om een kwaliteitsimpuls. Kwalitatief groen in de stad verbinden met de landschappen rondom.

Groenblauw netwerk in en om de stad

In de verdichtende stad wordt de schaarse openbare ruimte steeds belangrijker. Deze moet van hoge kwaliteit zijn en uitnodigen tot ontmoeten en bewegen. Het publieke domein wordt rigoureus vergroend. Er wordt geïnvesteerd in parkontwikkeling (onder meer Oeverlanden, Gaasperdakpark en Zuidasdokpark), in groene routes en ecologische verbindingen. Verkeerswegen, zoals Gooiseweg en Lelylaan, worden groene stadslanen begeleid door bebouwing. Maar er wordt ook geïnvesteerd in het landschap en de groene scheggen, via natuurontwikkeling, het bevorderen van kringlooplandbouw en het creëren van meer ruimte voor recreatie, sporten en bewegen.

Voor de leefkwaliteit in Amsterdam is ook het omliggende landschap van groot belang. Dat geldt in het bijzonder voor het openhouden en versterken van de groene scheggen en de metropolitane landschappen, mede in het licht van de toenemende recreatieve druk. Maar ook investeringen in het landschap ten behoeve van klimaatadaptiviteit, waterrobuustheid, (kringloop) landbouw, erfgoedbeheer en biodiversiteit dragen substantieel bij aan de gezondheid, veiligheid en aantrekkelijkheid van de leefomgeving van Amsterdammers.

Onderwerpen voor gebiedsgerichte afspraken

Over de volgende ambities, plannen en projecten zijn binnen afzienbare tijd (nadere) afspraken noodzakelijk met Rijk en/of regio:

1 - De bouw van 150.000 woningen met bijbehorende voorzieningen en werkruimtes binnen de bestaande stad tot 2050, via verdichting en transformatie

Rijk-regio:

- Het uitvoeren van de gemaakte afspraken in de Woondeal, onder meer om de bouw van sociale en middeldure huurwoningen te bevorderen; met nadere afspraken over het optimaliseren van de inzet van bouwimpulsgelden ten behoeve van de benodigde infrastructuur, de betaalbaarheid van woningen en de - complexe en kostbare - transformatie van gebieden (bijvoorbeeld voor het uitkopen van bedrijven)
- Versnelling van de bouwproductie tot 2030 in Haven-Stad en Amsterdam Zuidoost/Duivendrecht

Regio:

- Het versterken van de samenhang tussen de verdichtings- en transformatieprojecten in de flanken van de stad en naburige ontwikkelingen in omliggende deelregio's.

2 - Het verminderen van de sociaal-ruimtelijke ongelijkheid in stad en regio

Rijk-regio:

- Inzet van Rijksregelgeving die excessen op de woningmarkt helpt tegengaan
- Het helpen verminderen van de stedelijke en regionale vervoersarmoede
- Het terugdringen van milieugezondheidsrisico's in specifieke delen van stad en metropool

Regio:

- Een evenwichtiger verdeling van arbeidspotentieel, werk, onderwijs en voorzieningen over de stad en de metropool

Met het Rijk zijn afspraken gemaakt over de inzet van het Programma Leefbaarheid en Veiligheid in de stadsdelen Nieuw West en Zuidoost.

3 - Optimaliseren en toekomstbestendig maken van het nationaal, regionaal en stedelijk verkeers- en vervoerssysteem

Rijk-regio:

- Verdere uitwerking Groeifondsvoorstel rondom Noord/Zuidlijn (SBaB), inclusief financiering vanuit Rijk en regio
- Afspraken over onderzoeken sluiten van de metroringlijn (SBaB)
- De aanleg van een aantal nieuwe vaste oeververbindingen over het IJ conform advies d'Hooghe en reeds gemaakte afspraken tussen Rijk en regio
- Het bevorderen van autoluwe stad via bijvoorbeeld innovatieve infrastructuur zoals hubs (personen, goederen), overslagpunten voor goederenvervoer, distributie over water (in samenwerking met SBaB)

4 - Toekomstbestendig integreren van de luchtvaart/Schiphol in de groeiende en intensiverende stad en metropool

Rijk-regio:

- De in paragraaf 4.6 opgenomen Rijk-regio inzet: Integrale aanpak leefkwaliteit Zuidflank
- Acties en afspraken verbonden aan het programma ZWASH (zie de paragraaf over de Zuidflank)

5 - Verwezenlijken van de metropolitane energietransitie met het Noordzeekanaalgebied als spil

Rijk-regio:

- Afspraken en afwegingen voortkomend uit de uitwerking in het NOVI-gebied Noordzeekanaalgebied (conform paragraaf 4.1 Noordzeekanaalgebied)

6 - Het realiseren van een robuust, veerkrachtig en klimaatbestendig watersysteem in stad en regio

Rijk-regio:

- Het versterken van de samenwerking om het groeiende aantal knelpunten in het stedelijke en regionale watersysteem op te lossen en de stad en regio waterrobuust en klimaatadaptief in te richten, volgens de in de paragraaf 3.3 (watersysteem) omschreven prioriteiten

7 - Openhouden en versterken van de groene scheggen en de metropolitane landschappen, mede in het licht van de toenemende recreatieve druk

Rijk-regio:

- Een gebiedsgerichte aanpak van de bodemdaling in veenweidegebieden zoals omschreven in paragraaf Zaanstreek-Waterland als 'Integrale gebiedsuitwerking over de toekomst van de veenweidegebieden'
- Het doorontwikkelen van de Westeinderscheg, de Amstelscheg, de Diemerscheg en Waterland zoals omschreven in de paragrafen Zuidflank, Oostflank, Gooi en Vechtstreek en Zaanstreek-Waterland

Regio:

- Versterking van de recreatieve structuur door een kwaliteitsslag in de bestaande recreatiegebieden, met onder meer de aanpak van het achterstallig onderhoud in de gebieden van Staatbosbeheer (afspraken zijn in voorbereiding met recreatieschappen en Staatsbosbeheer)

5. Fasering

De Verstedelijkingsstrategie voor de Metropoolregio Amsterdam geeft de koers aan voor de ontwikkeling van de regio tot 2050. In deze periode bieden we ruimte voor de bouw van 325.000 woningen en zo'n 400.000 extra banen, inclusief bijbehorende voorzieningen en infrastructuur voor de grote transities. We zorgen voor natuur- en landschapsontwikkeling en voor een leefomgeving die gezond is en bestand tegen de effecten van klimaatverandering. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de fasering van de verstedelijking van de Metropoolregio Amsterdam.

5.1 Fasering op hoofdlijnen

Gewenste ontwikkeling in de tijd

Dit hoofdstuk schetst op hoofdlijnen de ideale ontwikkeling in de tijd. De fasering concretiseert de gemaakte keuzes en legt de basis voor hoe Rijk en regio samenwerken aan de ontwikkeling van de Metropoolregio. De daadwerkelijke realisatie ervan is afhankelijk van veel factoren. Niet alles kan tegelijk. De investeringsmogelijkheden zijn niet onbeperkt en er zijn grenzen aan wat de markt aankan. Ook is maatschappelijk draagvlak een belangrijke factor.

Fasering afhankelijk van grote investeringen in de randvoorwaardelijke systemen

Voor een duurzame meerkernige metropoolregio die sociaal en economisch sterk is, zijn grote investeringen en meerdere systeemsprongen nodig, die van invloed zijn op de fasering. Om de regio met de voorziene groei bereikbaar te houden en na 2030 door te kunnen blijven groeien, moet de komende jaren flink geïnvesteerd te worden in onder andere het stedelijke mobiliteitssysteem en de start van de schaalsprong van het regionale mobiliteitssysteem. Hierover zal de komende jaren besloten moeten worden. De energietransitie maakt dat we moeten overstappen naar een ander – geïntegreerd en hybride – energiesysteem. En klimaatadaptiviteit stelt hoge eisen aan de ruimtelijke inrichting, om te voorkomen dat er wateroverlast, tekort aan zoetwater of hittestress ontstaat. Deze eisen aan de ruimtelijke inrichting kennen een directe wisselwerking met het watersysteem.
De systeemsprongen moeten komend decennium voorbereid en opgestart worden. Ze zijn in belangrijke mate bepalend voor de fasering van de ontwikkeling van de Metropoolregio na 2030. Tot 2030 zal zicht op realisatie van de systeemsprongen in belangrijke mate bepalend zijn voor het ontwikkeltempo in de komende jaren.

Onzekerheden, monitoring op ontwikkeling en investeringen

De benodigde investeringen voor het komende decennium en de langere termijn zijn niet allemaal tegelijkertijd te organiseren. In enkele gevallen wordt nog onderzocht welke investeringen in de randvoorwaarden voor ontwikkeling waar, wanneer nodig zijn. En het moment dat randvoorwaarden gerealiseerd moeten zijn, is afhankelijk van woningbouwplannen en het ontwikkeltempo. Tot slot brengt de toekomst onzekerheden met zich mee. Belangrijke onzekerheden zijn de langetermijneffecten van corona op bijvoorbeeld mobiliteit en woonvoorkeuren, ontwikkeling van de bevolking en specifiek immigratie, de economische conjunctuur, de snelheid en impact van klimaatverandering en de ontwikkelingen rondom de luchtvaart en bedrijven die grote impact hebben op de leefomgeving. Zodoende is het belangrijk dat de ontwikkeling van de regio jaarlijks wordt gemonitord, de fasering waar nodig wordt aangescherpt en dat daarbij de koppeling wordt gelegd met investeringen. Hiervoor zullen al bestaande monitors worden benut, zoals de Monitor Plancapaciteit (woningbouw) en de Plabeka-monitor (kantoren en bedrijfsterreinen), en zal bekeken worden wat aanvullend daarop nodig is.

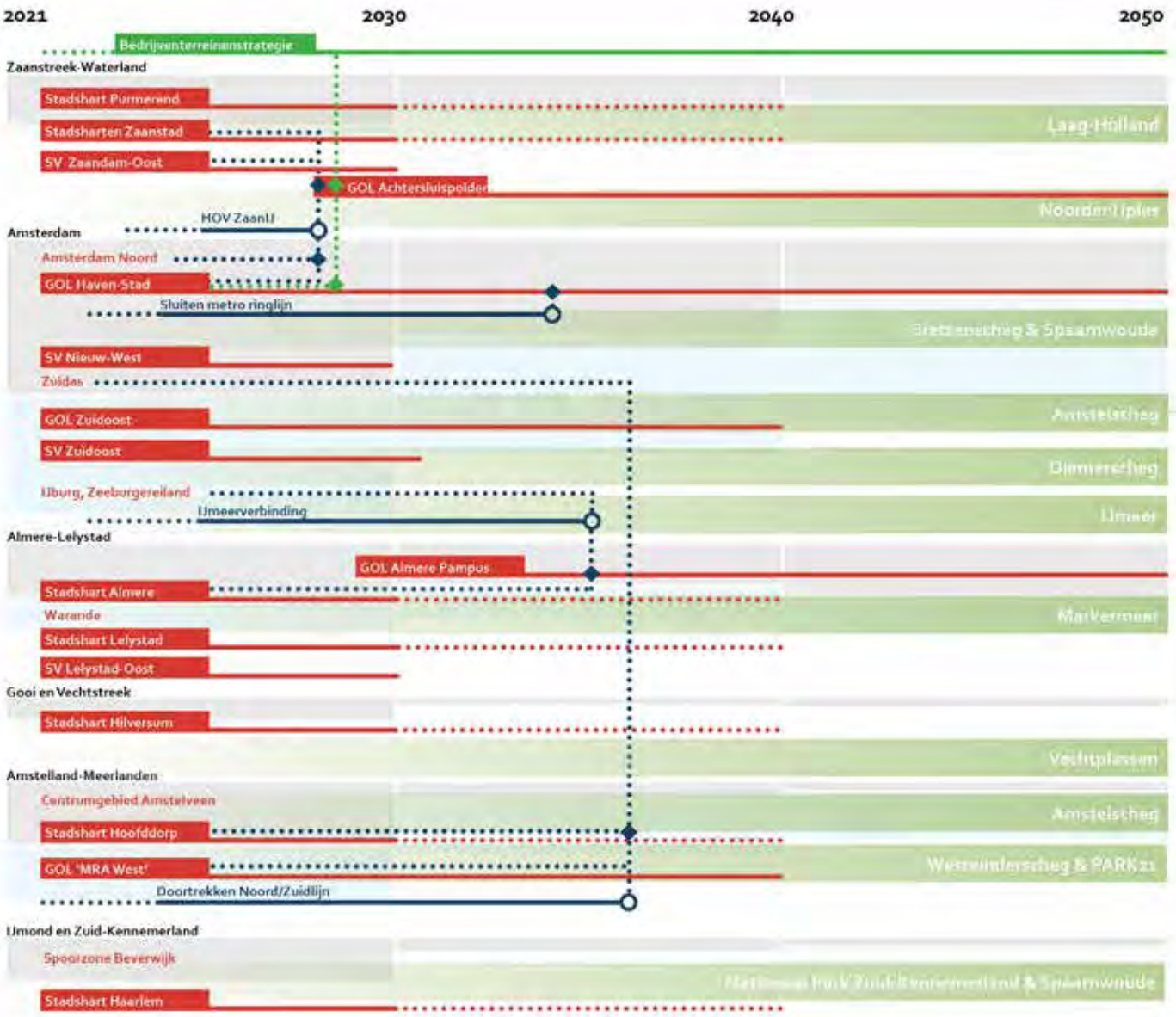
5.2 Faseringsbeeld

Hieronder volgt een faseringsbeeld op hoofdlijnen. Het schetst de ideale fasering. Omdat het een beeld op hoofdlijnen is, bevat het niet alle maatregelen die in de voorgaande teksten zijn genoemd. Wel benoemt het de grootste ingrepen en worden op verschillende plekken enkele concrete voorbeelden genoemd.
Het faseringsbeeld geeft eerst de fasering van de ontwikkeling van de meerkernige metropool, dan op het groenblauwe netwerk (inclusief het watersysteem en ecologisch systeem) en de systemen van energie en mobiliteit. Dit faseringsbeeld zal in de uitwerking van het verstedelijkingsconcept worden aangescherpt en jaarlijks worden geactualiseerd.

Fasering meerkernige ontwikkeling

2021-2030: Verlagen druk op de woningmarkt met nadruk op ontwikkeling rond ov-knooppunten en versterken van de stadsharten en economische profielen van de kernen buiten Amsterdam; het voorbereiden van de randvoorwaarden voor versnelling woningbouw en grote ontwikkelingen na 2030.
Het komend decennium ligt de nadruk op het verlichten van de druk op de woningmarkt met de bouw van 175.000-220.000 woningen tot 2030. Hiervoor benutten we alle plancapaciteit in de regio. Amsterdam heeft daar het grootste aandeel in met locaties als IJburg 2e fase, Noord en Zuidoost (deze laatste in samenwerking met Ouder-Amstel). Voor de zeven stadsharten en vijf grote ontwikkellocaties waarvoor Rijk en regio samenwerken, kijken we of er nog verder kan worden versneld. We benaderen de woningbouwopgave integraal: er worden niet alleen woningen gebouwd, maar steden en samenlevingen. Zodoende wordt ook ingezet op stedelijke vernieuwing, met Rijk-regio inzet voor vier gebieden in de MRA. En met ontwikkelingen voor de woningbouwopgave accommoderen we ook de groei van de werkgelegenheid met zo'n 140.000 banen.

Bij de verstedelijking zetten we in op het versterken van de meerkernige opzet van de metropoolregio. Accent ligt daarbij op de ontwikkeling van de (hoog) stedelijke woon-werkmilieus rond ov-knooppunten en in de stadsharten in de MRA en het versterken van het economisch profiel in de kernen rond Amsterdam en stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost binnen Amsterdam. Met als doel een meer evenwichtige werkgelegenheidsgroei in de MRA. Vanuit die optiek zal ook de ruimtebehoefte voor bedrijvigheid benaderd worden. In het Noordzeekanaalgebied leiden de energietransitie en omschakeling naar een circulaire economie tot aanvullende ruimtevraag. Hoewel dit met name na 2030 zal gaan spelen, is hier al op korte termijn (voor 2023) een uitgekiende bedrijventerreinenstrategie met bijbehorende bestuurlijke afspraken voor nodig. Belangrijke gebieden in dit verband zijn het verder te intensiveren bestaande havengebied van Amsterdam, Baanstee in Purmerend/Edam-Volendam, Flevokust Haven en De Vaart in de Oostflank en buiten de MRA de Boekelermeerpolder in Alkmaar. Deze strategie is ook van belang voor de ontwikkeling van de grote transformatielocaties Haven-Stad (Amsterdam) en Achtersluispolder (Zaanstad).



MRA plancapaciteit woningbouw en banengroei

238.000 woningen	129.000 woningen	104.000 woningen
140.000 banen	130.000 banen	130.000 banen

Onderdeel van de inzet op meerkernige ontwikkeling is het structureel versterken van de economische profielen van de deelregio's. Hiervoor moet op korte termijn een uitvoeringsstrategie worden opgesteld.

Deze meerkernige ontwikkeling ondersteunen we met mobiliteitsmaatregelen en het aanpakken van knelpunten in het energienet. Prioriteit ligt bij het in samenhang met bereikbaarheid ontwikkelen van de internationale corridor Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp, inclusief Amsterdam Zuidoost, het verder ontwikkelen van de Westkant Amsterdam, bij centrumontwikkeling Almere aan de oostkant en het waar mogelijk additionele stappen zetten ten aanzien van Amsterdam Bay Area. Voor versnelling van woningbouw en de ontwikkeling van de grote ontwikkellocaties na 2030, moet in dit decennium een schaalsprong in het ov-systeem worden voorbereid en opgestart.

Klimaatadaptatie, waterrobuustheid en natuurinclusiviteit zijn integraal onderdeel van de ontwikkelingen. Daarnaast investeren we in het landschap in de nabijheid van grote woningbouwlocaties, waar de recreatiedruk hoog is of toeneemt en waar de leefkwaliteit onder druk staat, bijvoorbeeld rond Schiphol.

2031-2040: voortbouwen op ingezette meerkernige koers, met meer aandacht voor grote ontwikkellocaties; transformaties in het Noordzeekanaalgebied komen op stoom
In deze periode wordt ingezet op de bouw van 75.000 woningen en groeit de werkgelegenheid naar verwachting met nog eens ruim 130.000 banen. De ontwikkeling rond ov-knooppunten en het versterken van de woonwerkmilieus in de stadsharten loopt in deze periode nog door. Daarnaast krijgen de grote ontwikkellocaties een steeds grotere rol in de verstedelijking, tenminste als de noodzakelijke randvoorwaarden daarvoor gerealiseerd zijn. Van groot belang daarbij zijn de metroprojecten: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp, het sluiten van de metroring in Amsterdam en de metroverbinding Amsterdam-Almere. Daarnaast is de HOV-verbinding ZaanIJ voorwaardelijk voor verdere ontwikkeling ten noorden van het IJ.

De transities op het gebied van energie en circulaire economie gaan in deze periode in het Noordzeekanaalgebied om steeds ruimte vragen. Net als de woningbouwontwikkeling in Haven-Stad en de Achtersluispolder. De bedrijvenstrategie zal ertoe moeten bijdragen dat de transities worden gefaciliteerd en dat er bij transformatie maatwerkoplossingen worden uitgewerkt voor ruimte voor woningbouw en bedrijvigheid.

Gebiedsontwikkelingen worden ook in deze periode vanzelfsprekend integraal aangepakt, klimaatadaptief, waterrobuust en natuurinclusief. Vanuit het hybride energiesysteem zullen de gebiedsontwikkelingen ook meer en meer nieuwe energieoplossingen als een netwerk van buurtbatterijen vergen. Ook in bestaande wijken zullen deze opgaven meer en meer gestalte krijgen.

2041-2050: naast de grote ontwikkellocaties steeds meer nadruk op de transformaties in bestaand stedelijk gebied voor waterveiligheid en transities
Met de kennis van nu, wordt ook voor deze periode de bouw van nog eens 75.000 woningen voorzien en groei van de werkgelegenheid met zo'n 130.000 banen. De ontwikkeling ingezet in de vorige periode zet zich voort. Nog meer dan in het vorige decennium komt de nadruk te liggen op de grote ontwikkellocaties. Naar verwachting zal de kwalitatieve vraag betekenen dat woningbouw zich in deze periode richt op aanvulling op het bestaande aanbod en zich met name concentreert op stedelijke woonmilieus en woningen voor kleinere huishoudens.

Het stedelijk gebied zal in deze periode een nog verdere transformatie doormaken om ervoor te zorgen dat de gebieden een gezonde en (water)veilige leefomgeving bieden en om de energietransitie en mobiliteitstransitie gestalte te geven.

Fasering groenblauw netwerk

Landschap, natuur en het bodem- en watersysteem zijn nauw verweven. Bij interventies in het ene domein van het groenblauwe netwerk in en om de stad, zullen er al snel kansen liggen om ook opgaven in het andere domein mee te nemen. Ook is er een sterke relatie met grootschalige gebiedsontwikkelingen. Die gebieden moeten integraal worden ontwikkeld, dus ook klimaatadaptief, waterrobuust, natuurinclusief en als een aantrekkelijke, gezonde leefomgeving met voldoende groen in de directe nabijheid. En de gebiedsontwikkelingen leiden tot meer recreatiebehoefte in de omliggende landschappen.

2021-2030: natuurnetwerk afronden, investeren in landschappen nabij grote ontwikkelingen, opstarten aanpak grote watersysteem- en landschapsopgaven
In deze periode worden de Nationale Parken doorontwikkeld in de lijn van Programma Nationale Parken Nieuwe Stijl, de Bossenstrategie uitgewerkt en uitgevoerd en het Natuurnetwerk Nederland afgerond. Bij dat laatste zijn in alle delen van de MRA interventies nodig en zijn er telkens koppelingsmogelijkheden met de andere opgaven.

Zoals met de grote transities in het groenblauwe netwerk. Het gaat dan om de integrale aanpak van de veenweidegebieden en van het watersysteemherstel in Gooi en Vechtstreek en om de integrale systeemuitwerking voor een klimaatbestendige en waterrobuuste regio. Kleine maatregelen uit deze aanpakken en visies kunnen in het eerste decennium uitvoering krijgen. Voor het watersysteem zal in deze periode in eerste instantie ingezet worden op het optimaliseren van het huidige watersysteem, onder andere met dijkversterkingen. Voor het verbeteren van de waterkwaliteit zijn vanuit de Kaderrichtlijn Water maatregelen geprogrammeerd, waaronder voor het Gooimeer. Landschapsontwikkeling kan hierop meeliften.

Met oog op de groeiende recreatiebehoefte wordt gelijk met grote gebiedsontwikkelingen geïnvesteerd in nabijgelegen landschap. Prioriteit hebben de Amstelscheg, de Westeinderscheg (gekoppeld aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit rondom Schiphol en de Greenport Aalsmeer), de Diemerscheg en de verbindingen tussen Nationaal Park Zuid-Kennemerland en Spaarnwoude en PARK21, eveneens in verband met Schiphol. Daarnaast wordt gewerkt aan een deel van de opgaven in/aan het Markermeer-IJmeer (MIRT-project Oostvaardersoevers, uitbreiding eilandenrijk Nationaal Park Nieuw Land/Marker Wadden en voor-investeren in relatie tot Pampus en de IJmeerverbinding). De recreatieve netwerken worden versterkt met onder meer de verdere ontwikkeling van het Metropolitaan Fietsnetwerk en de ontwikkeling van diverse treinstations tot 'buitenpoorten'.

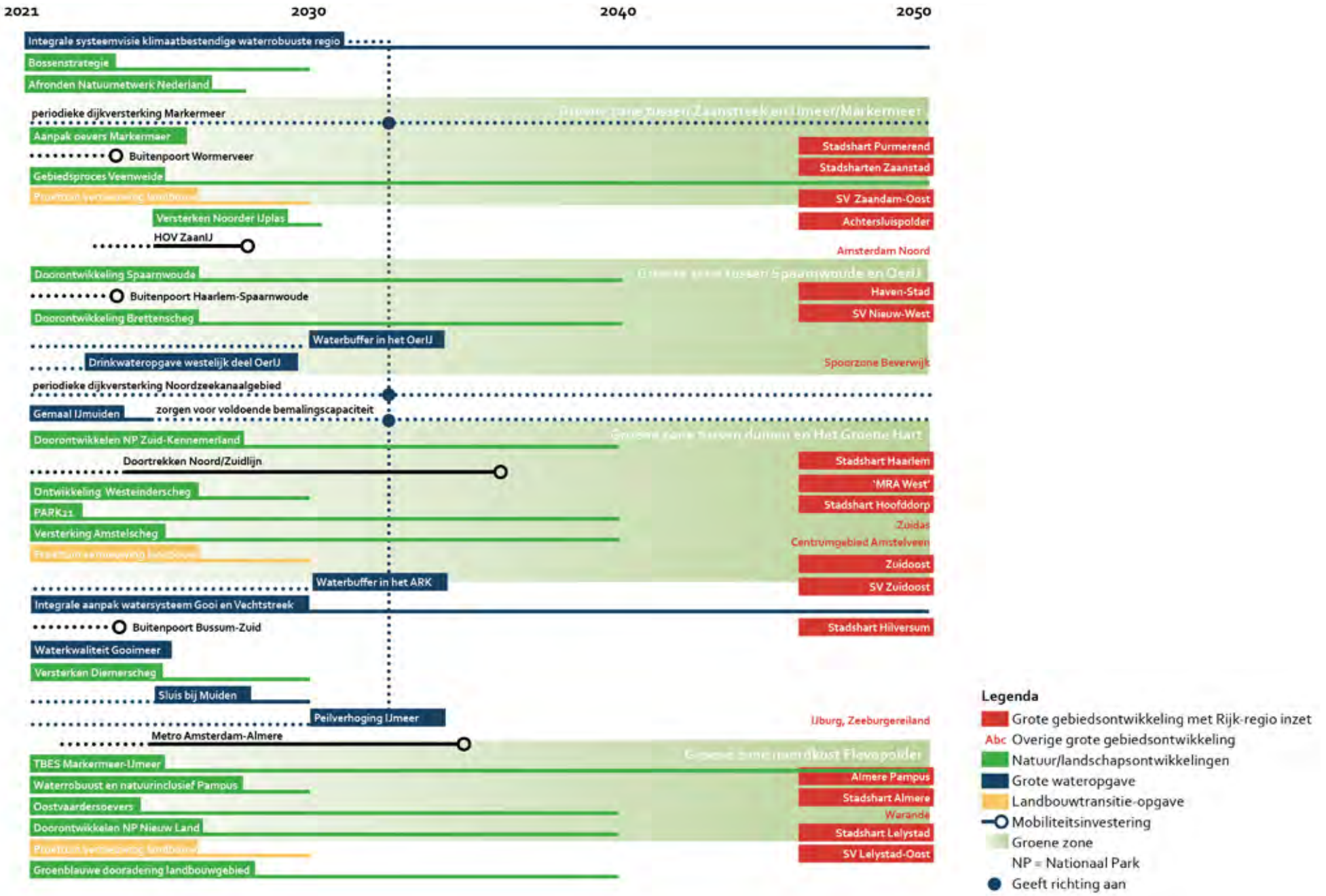
Tot slot wordt in deze periode ook gewerkt aan vernieuwing van de landbouw, waaronder de transitie naar kringlooplandbouw. In de regio zijn er drie gebieden met proeftuinen: Laag-Holland, Amstelscheg en Flevoland. De proeftuin in Flevoland kan ook bijdragen aan de groenblauwe dooradering van het landbouwgebied.

2031-2040: start herinrichten van watersysteem, ontwikkelingen in het energie- en mobiliteitssysteem integreren in het landschap en verdere inzet op een natuurinclusieve samenleving
Dit decennium worden ook grotere maatregelen uitgevoerd die volgen uit de integrale aanpakken van de veenweidegebieden, het watersysteem in de Gooi en Vechtstreek en de integrale systeemuitwerking voor een klimaatbestendige en waterrobuuste regio. Hierbij gaat het inrichten van gebieden voor tijdelijke piekwaterbuffering bij het Amsterdam-Rijnkanaal en Noordzeekanaal en het omschakelen naar ander grondgebruik, bijvoorbeeld op het vlak van landbouw. Dat laatste gaat hand in hand met de inzet op de transitie naar duurzamere vormen van landbouw. In het watersysteem wordt ook gewerkt aan zaken als dijkversterkingen en de bouw van extra gemalen om de spuicapaciteit te vergroten.

De uitvoering van de landschapsopgaven loopt in deze periode door, waarbij voor prioritering wederom de recreatiebehoefte en -druk leidend kunnen zijn. Maar ook andere ontwikkelingen kunnen een rol spelen in de prioritering. Zo zijn er dit decennium ontwikkelingen in het energie- en mobiliteitssysteem die van grote invloed zijn op de landschapsopgaven, zoals uitbreiding van het hoogspanningsnetwerk en de aanleg van ov-verbindingen. Waarbij de laatste ook kansen kan bieden voor de bereikbaarheid van het landschap en het recreatieve netwerk.

In de aanpak van natuurontwikkeling verschuift het accent dit decennium van het afmaken van natuurnetwerken naar het verhogen van de basiskwaliteit en het realiseren van een natuurinclusieve samenleving. Uitgangspunt is een vitaal platteland en een vergroende bebouwde omgeving, waarin biodiversiteit als vanzelf verweven is. De groene zones hebben hierbij bijzondere aandacht.

2041-2050: blijvende inzet op het op peil houden van natuur en waterkwaliteit en het beheer landschappen, de grote ontwikkelopgaven lopen door
Het op peil houden van de natuur en de waterkwaliteit en het beheer van de landschappen zal ook dit decennium blijvende aandacht vergen. De ontwikkelingen in het


2021
2030
2040
2050
Integrale systeemvisie klimaatbestendige waterrobuuste regio
Bossenstrategie
Afronden Natuurnetwerk Nederland
periodieke dijkversterking Markermeer
Aanpak oevers Markermeer
Buitenpoort Wormerveer
Gebiedsproces Veenweide
Versterken Noorder IJplas
HOV ZaanIJ
Doorontwikkeling Spaarnwoude
Buitenpoort Haarlem-Spaarnwoude
Doorontwikkeling Brettenscheg
Waterbuffer in het OerIJ
Drinkwateropgave westelijk deel OerIJ
periodieke dijkversterking Noordzeekanaalgebied
Gemaal IJmuiden
zorgen voor voldoende bemalingscapaciteit
Doorontwikkelen NP Zuid-Kennemerland
Doortrekken Noord/Zuidlijn
Ontwikkeling Westeinderscheg
PARK21
Versterking Amstelscheg
Waterbuffer in het ARK
Integrale aanpak watersysteem Gooi en Vechtstreek
Buitenpoort Bussum-Zuid
Waterkwaliteit Gooimeer
Versterken Diemerscheg
Sluis bij Muiden
Peilverhoging IJmeer
Metro Amsterdam-Almere
TBES Markermeer-IJmeer
Waterrobuust en natuurinclusief Pampus
Oostvaardersoevers
Doorontwikkelen NP Nieuw Land
Groenblauwe dooradering landbouwgebied
Stadshart Purmerend
Stadsharten Zaanstad
SV Zaandam-Oost
Achtersluispolder
Amsterdam Noord
Haven-Stad
SV Nieuw-West
Spoorzone Beverwijk
Stadshart Haarlem
'MRA West'
Stadshart Hoofddorp
Zuidas
Centrumgebied Amstelveen
Zuidoost
SV Zuidoost
Stadshart Hilversum
IJburg, Zeeburgereiland
Almere Pampus
Stadshart Almere
Waranda
Stadshart Lelystad
SV Lelystad-Oost
Legenda
Grote gebiedsontwikkeling met Rijk-regio inzet
Abc Overige grote gebiedsontwikkeling
Natuur/landschapsontwikkelingen
Grote wateropgave
Landbouwtransitie-opgave
Mobiliteitsinvestering
Groene zone
NP = Nationaal Park
Geeft richting aan

groenblauwe netwerk in deze periode zijn in grote mate een voortzetting van de maatregelen uit de grote opgaven als de integrale aanpakken van de veenweidegebieden en het watersysteem in Gooi en Vechtstreek, de systeemuitwerking voor een klimaatbestendige en waterrobuuste regio, de ontwikkeling van het Markermeer-IJmeer en ook de transitie naar duurzame landbouw. Daarbij moet gezegd worden dat de trends van klimaatverandering grote invloed hebben op de ingrepen in het groenblauwe netwerk op langere termijn. Omdat hier nog veel onzekerheden aan kleven, zullen de genoemde grote opgaven bijtijds geactualiseerd moeten worden. Hetzelfde geldt voor het Deltaprogramma en daarmee de vraag of op termijn ook investeringen in kustversterking noodzakelijk zijn.

Fasering systemen voor de toekomst

De fasering van het watersysteem en het ecologisch systeem is geïntegreerd in de fasering van het groenblauw netwerk. Hieronder zijn de fasering van het mobiliteitssysteem en het energiesysteem opgenomen.

Fasering mobiliteitssysteem

Momenteel wordt in Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) gewerkt aan het Multimodaal Toekomstbeeld waarmee op basis van de gewenste fasering van de verstedelijking de fasering van maatregelen in het mobiliteitssysteem wordt uitgewerkt. De investeringsopgave die hier uitkomt, is van die orde dat prioritering noodzakelijk zal zijn. Die prioritering wordt in nauwe samenwerking met het traject van de Verstedelijkingsstrategie uitgewerkt in het Ontwikkelpad, waarmee Rijk en regio voor de komende jaren afspraken maken over investeringen in het mobiliteitssysteem van de MRA. Deze afspraken zullen naar verwachting voorjaar 2022 worden gemaakt. In het onderstaande faseringsbeeld is opgenomen wat tot op heden bekend is over de benodigde mobiliteitsinvesteringen voor de gewenste fasering van de verstedelijking.

2021-2030: uitvoering bestaande Rijk-regio afspraken, maatregelen stedelijke bereikbaarheid Amsterdam en stadsharten en afronding metropolitaan fietsnetwerk; voorbereiden schaalsprong mobiliteitsnetwerk
Dit decennium zetten we vooral in op het uitvoeren van bestaande afspraken. Dan gaat het onder andere om de A9 bij Amstelveen, de Duinpolderweg, start realisatie Zuidasdok, deelprojecten van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, de vernieuwing van Amsterdam Lelylaan en van de Multimodale Knoop Schiphol en OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad.

Daarnaast worden voor het versnellen van de ontwikkeling van de stadsharten diverse ondersteunende mobiliteitsmaatregelen uitgevoerd, zoals uitgewerkt in Programma SBaB. In Amsterdam worden stedelijke bereikbaarheidsmaatregelen getroffen die momenteel worden uitgewerkt in verschillende mobiliteitsplannen. Ook worden het stedelijke en metropolitane fietsnetwerk en het lokale openbaar vervoer verder versterkt en werken we aan de verdere versterking van het functioneren van regionale hubs en ov-knopen.

Tot slot staat dit decennium in het teken van het voorbereiden (en waar mogelijk starten van de realisatie) van de schaalsprong van het mobiliteitsnetwerk: uitwerkingen gericht op de uitbreiding van het metronet en het versterken van het hoofdwegennet van/naar en rond Amsterdam. Waarbij uitbreiding van het metronet niet alleen zorgt voor regionale bereikbaarheid in brede zin, maar ook voorwaardelijk is voor de verdere doorgroei van grote ontwikkellocaties Haven-Stad, Almere Pampus en Hoofddorp. Ook de HOV ZaanIJ-verbinding draagt bij aan de schaalsprong en is voorwaardelijk voor ontwikkelingen in Amsterdam Noord en Zaandam, waarbij het kantelpunt al voor 2030 wordt verwacht.

2031-2040: realisatie schaalsprong mobiliteitsnetwerk en blijven investeren in stedelijke bereikbaarheid en de mobiliteitstransitie
Om de groei binnen de steden op te kunnen blijven vangen, moeten we blijven investeren in leefkwaliteit en bereikbaarheid in de steden. In het regionale net zullen in het begin van deze periode knelpunten rondom station Schiphol moeten worden aangepakt om te voorkomen dat het mobiliteitsnet vastloopt: de voorkeursvariant hierin is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Dit maakt grootschalige woningbouw mogelijk en levert ruimte op het nationale spoor op voor de verbetering van (inter)nationale verbindingen. Voorwaardelijk voor de grote ontwikkellocaties Haven-Stad en Almere is realisatie van twee metroprojecten in deze periode: sluiten metroring en de IJmeerverbinding. Deze maatregelen wordt nog verder onderzocht in de MIRT-trajecten ZWASH en Amsterdam Bay Area. In het wegverkeer zullen aanvullende maatregelen in het autonetwerk (afhankelijk van de uitkomst van het 'Multimodaal Toekomstbeeld 2040' van programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid) uitvoering moeten krijgen. Daarnaast zijn er mogelijk aanvullende maatregelen uit het Multimodaal Toekomstbeeld die in deze periode uitvoering moeten krijgen.

2041-2050: verder benutten gerealiseerde mobiliteitsinvesteringen en mogelijk aanvullende maatregelen
Door de schaalspronginvesteringen in onder andere het metronet komt er ruimte in het systeem om verder

te groeien. Op termijn kan verdere ontwikkeling leiden tot de noodzaak om aanvullende maatregelen te nemen in het stedelijke en regionale mobiliteitssysteem. In diverse lokale omgevingsvisies zijn daartoe bereikbaarheidsmaatregelen genoemd als stip op de horizon, zoals de aanleg van een Oostwestlijn in Amsterdam, waarvoor nog geen concrete plannen zijn. Bij actualisatie van de Verstedelijkingsstrategie zal onderzocht moeten worden welke aanvullende maatregelen op termijn nodig zijn.

Fasering energiesysteem

2021-2030: korte-termijnknelpunten oplossen en verder uitwerken hybride energienetwerk voor de toekomst
De periode 2021-2030 staat in het teken van oplossen van knelpunten in het huidige energienetwerk. In het Noord-Hollandse deel van het energienet van de MRA is sprake van meerdere knelpunten. Waar deze de ontwikkellocaties raken, worden deze met prioriteit aangepakt. In Haarlemmermeer wordt een nieuw middenstation gebouwd en bij Almere/Zeewolde wordt een nieuw onderstation gerealiseerd dat verdere groei van de stad en de toename van de opgewekte duurzame energie in de omgeving faciliteert, net als de realisatie van de vierde hyperconnectiviteitshub als hiertoe besloten wordt. Het decennium staat verder in het teken van het uitwerken van het geïntegreerde hybride energiesysteem van de toekomst, waarbij de resultaten van de Regionale energiestrategieën (RES) en de Cluster energiestrategieën (CES) worden geïntegreerd. Voor het hybride energienetwerk worden nu nog drie scenario's voorzien. De richting voor het uiteindelijke scenario zal worden bepaald door de besluitvorming over de aanlanding wind op zee en de uitwerking van de Energiehoofdstructuur, waarmee ook de rol van het Noordzeekanaalgebied in het (inter)nationale energienetwerk wordt bepaald. Een belangrijke opgave is verder het opbouwen van een governance-structuur voor de energietransitie in afstemming met ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio.

2031-2050: start aanleg hybride energienetwerk
De periode van 2030-2050 staat in het teken van de aanleg van een hybride energienetwerk gekoppeld aan ruimtelijk economische ontwikkelingen in de MRA en aan de ontwikkelingen in het (inter)nationale energiesysteem. De exacte maatregelen moeten nog worden uitgewerkt, ook in de tijd. Wel is een aantal no regret-maatregelen in beeld, zoals het versterken van het elektriciteitsnetwerk, het uitbreiden en bijbouwen van onderstations, de aanleg van transportleidingen voor waterstof; het plaatsen van lokale (wijk)opslag voor elektriciteit; het aanbrengen van koppelingen op strategische locaties tussen het waterstof- en elektriciteitsnetwerk; het reserveren van ruimte in het Noordzeekanaalgebied voor aanlanding, import, opslag en conversie van energie; het maken van integrale uitvoeringsplannen, zowel ondergronds als bovengronds en het ontwikkelen van warmtenetten in het stedelijk gebied tussen IJmond en Almere.



afbeelding 29
Energienetwerk in Flevoland

Bijlagen

Bijlage A - Opgaven Verstedelijkingsstrategie 2050

Bijlage B - Ontwikkel- en inrichtingsprincipes

Bijlage C - Gemaakte afspraken

Bijlage A

Opgaven Verstedelijkingsstrategie 2050

De teksten in deze bijlage bevatten de 'opgaven' waar de Verstedelijkingsstrategie een antwoord of oplossingsrichting voor formuleert. Ze zijn op 13 mei 2020 vastgesteld in de Stuurgroep voor de Verstedelijkingsstrategie.

De kern van de opgave voor het Verstedelijkingsconcept, als eerste stap op weg naar een complete Verstedelijkingsstrategie, is het faciliteren van stedelijke ontwikkelingen (voor wonen, werken, voorzieningen en recreatie) in samenhang met regionale systemen voor mobiliteit, energie, water en ecologie.

Dit ten dienste van het centrale doel van de Verstedelijkingsstrategie als geheel: de ontwikkeling van een duurzame en sociaal-maatschappelijk en economisch sterke metropoolregio op middellange en lange termijn, in aansluiting op het regionale DNA.

De systemen voor mobiliteit, energie, water en ecologie kennen elk hun eigen opgaven. Dat geldt ook voor de onderdelen van de verstedelijkingsopgave zelf: wonen, werken, voorzieningen en recreatie. Deze opgaven zijn belegd in afzonderlijke beleidstrajecten. Ontwikkelingen, keuzes en investeringen in deze vier systemen werken door in de mogelijkheden voor verstedelijking en andersom. Ze kunnen elkaar versterken, maar kunnen ook schuren of wederzijds voorwaarden stellen. Voor sommige opgaven is de koers binnen het betreffende beleidsveld al relatief ver uitgewerkt. Rond andere opgaven bestaat nog veel onzekerheid en wordt volop onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingsrichtingen.

Het Verstedelijkingsconcept brengt al deze opgaven bij elkaar in een samenhangend ontwikkelingsbeeld voor stad en landschap. Om te komen tot een complete Verstedelijkingsstrategie, wordt dat ontwikkelingsbeeld vervolgens uitgewerkt in de fasering en investeringsstrategie.

Deze bijlage benoemt de opgaven ontstaan op het raakvlak van de verstedelijking en elk van de vier systemen. Die zijn in hoge mate bepalend voor de keuzes die in het Verstedelijkingsconcept zijn en worden gemaakt.

1. Verstedelijkingsopgaven

Keuzes op korte termijn (tot 2030) zetten de toon voor de aanpak van de verstedelijkingsopgave voor wonen, werken en voorzieningen. De manier waarop de groei de komende tien jaar gestalte krijgt heeft gevolgen voor de leefbaarheid en de kansengelijkheid tot ver daarna. Het verstedelijkingsconcept moet voorzien in de ruimtebehoefte op een wijze die:

- divers, leefbaar en sociaal-inclusief is,
- de internationale concurrentiekracht vergroot,
- de samenhang met en kwaliteit van het omliggend landschap versterkt.

De bouw van 325.000 woningen tot 2050

Het kwantitatieve woningbouwprogramma bestaat volgens de prognose van 2020 uit 325.000 nieuwe woningen (exclusief de vervanging van te slopen woningen) in de volgende fasering:

- 175.000 voor 2030,
- 75.000 tussen 2030 en 2040,
- 75.000 tussen 2040 en 2050.

Er is ruim voldoende plancapaciteit beschikbaar om te voorzien in het woningbouwprogramma tot 2030, ook als een deel van die locaties vertraging oploopt in de uitwerking of uitvoering of als de prognose naar boven moet worden bijgesteld (er is capaciteit voor minstens 130% van de behoefte).

Ruimte bieden aan de groei van werkgelegenheid

De Metropoolregio Amsterdam is een van de economisch sterke regio's in Nederland. Dit is zichtbaar in een hoge werkgelegenheidsgroei. Aangenomen wordt dat die de komende twintig jaar zal doorzetten. Deze aanname is onderbouwd en uitgewerkt in het RO/EZ-kader (in de bijlagen). Economische effecten van de coronacrisis zijn hier niet in meegenomen. Onderzoek naar de mogelijke effecten vindt de komende periode plaats.

De geprognosticeerde economische groei, uitgedrukt in arbeidsplaatsen (banen groter dan 12 uur per week), bedraagt 230.000 tot 2040. Vanaf ongeveer 2030 lijkt de groei af te vlakken, vooral als gevolg van de vergrijzende bevolking. De huidige inschatting is dat de groei tussen 2040 en '50 nog 40.000 arbeidsplaatsen bedraagt. De opgave is om hier ruimte voor te vinden, passend bij de aard van de bedrijvigheid. De ontwikkeling vindt zoveel mogelijk plaats in gemengde binnenstedelijke woon-werkmilieus, geconcentreerd rond knooppunten van openbaar vervoer.

Borgen van een goede leefbaarheid

De zorg voor een goede leefbaarheid is een permanente opgave die geldt voor het gehele grondgebied van de metropoolregio. Deel van de opgave is om voor alle inwoners van de regio eenzelfde niveau van leefbaarheid te borgen. Dat gaat bijvoorbeeld om de kwaliteit van de openbare ruimte, een voldoende voorzieningenniveau, de gezondheid van de omgeving en de beschikbaarheid en robuustheid van voldoende groen in de wijken en op korte afstand ervan.

Sociaal-inclusief bouwen

Kansengelijkheid is een belangrijk kenmerk van een evenwichtige metropoolregio zonder grote sociaaleconomische verschillen tussen gebieden. Kansengelijkheid betekent bestaanszekerheid voor alle inwoners. Processen van sociale en economische uitsluiting moeten worden voorkomen en bestreden. Voor zover daar ruimtelijke oorzaken aan ten grondslag liggen, moet de verstedelijkingsstrategie bijdragen aan het wegnemen van die oorzaken. Dat betekent bijvoorbeeld dat beperkingen als gevolg van economische druk, milieuhinder of de impact van de klimaatverandering niet vooral bij specifieke groepen terecht mogen komen. Dat leidt tot de opgaves om:

- de groeiende ontoegankelijkheid van een steeds groter deel van de regionale woningmarkt voor minder draagkrachtige huishoudens tegen te gaan, onder meer door te zorgen voor voldoende betaalbare woningen en een evenwichtige spreiding daarvan,
- te voorkomen dat wijken in kansrijkheid achteruit gaan (bijvoorbeeld door een eenzijdige bevolkingssamenstelling of woningvoorraad) en deze tendens doorbreken waar die zich al voordoet,
- te bevorderen dat voor alle inwoners de dagelijkse voorzieningen en passende werkgelegenheid ofwel nabij zijn, ofwel op een snelle en betaalbare manier te bereiken zijn (het voorkómen en bestrijden van vervoersarmoede).

Een opgave die zich op korte termijn lijkt aan te dienen, is het voorkómen van energiearmoede. Die ontstaat als minder draagkrachtige bevolkingsgroepen niet kunnen investeren in bijvoorbeeld warmtepompen en zonnepanelen, en de traditionele energievoorziening (aardgas, stroom van het net) duurder wordt.

We voeren op dit moment een analyse uit naar de sociaal-maatschappelijke effecten van verschillende vormen van verstedelijking. De resultaten van die analyse worden bij de Verstedelijkingsstrategie betrokken zodra ze beschikbaar zijn.

Integraal maatwerk in de stedelijke vernieuwing

De komende jaren spitst de stedelijke-vernieuwingsopgave voor Rijk en regio zich toe op vier

gebieden waar een combinatie en cumulatie van opgaven optreedt: Amsterdam Zuidoost, Amsterdam Nieuw-West, Lelystad Oost en Zaandam Oost. Die opgaven liggen (verschillend per gebied) op het terrein van onderwijs, werk/armoede/inclusie, veiligheid/ondermijning, wonen en gezondheid. De vier gebieden maken deel uit van het interbestuurlijke programma Leefbaarheid en Veiligheid. Hierin werkt de rijksoverheid samen met decentrale overheden aan een langjarige maatwerkaanpak per gebied. Deze aanpak zal de komende jaren verder gestalte krijgen. De stedelijke vernieuwing in de Metropoolregio beperkt zich niet tot de vier genoemde wijken. Ook in andere wijken en buurten wordt maatwerk geleverd, maar buiten de samenwerking in het programma Leefbaarheid en Veiligheid om.

Hittestress verminderen

Hitte vormt een steeds groter gezondheidsrisico, vooral in de stad. Bij een hittegolf ontstaan temperatuurverschillen tot wel acht graden tussen verstedelijkt en landelijk gebied. Dat komt doordat de warmte van de zon 's nachts blijft hangen in gevels en verharding, en het tegenwicht van groen, water en wind in de stad relatief schaars is. De stad verandert in een hitte-eiland. Stedelijke verdichting vergroot dit probleem als geen verkoelende maatregelen worden getroffen. Voorbeelden van zulke verkoelende maatregelen zijn het creëren van meer schaduw in de stad en meer ruimte voor groen en bewegend water, zowel in het openbaar domein (parken, plantsoenen, groenstroken) als in het private domein (inwoners en bedrijven stimuleren om daken of verharde tuinen te vergroenen). Op een groter schaalniveau kunnen stedenbouwkundige keuzes helpen om verkoelende wind uit het buitengebied diep de stad in te laten waaien.

Bouwen van uitbreidingswijken aan de rand van de stad tot circa 2035

De voorkeur voor het bouwen op binnenstedelijke locaties neemt niet de noodzaak weg om ook buiten bestaand stedelijk gebied te bouwen. Hiervoor liggen kansen op afgesproken locaties[12] aan de randen van steden, aan de westflank van Haarlemmermeer en in Flevoland – in Almere en Lelystad is het landschappelijk casco al bij de aanleg afgestemd op de toekomstige bouw van nieuwe stadswijken met verschillende woon- en woonwerkmilieus.
Deze nieuwe wijken bieden onder meer ruimte voor de behoefte aan eengezinswoningen, waarvan er in de periode tot en met circa 2030 nog relatief veel nodig zijn. In de periode daarna zal de aanvullende nieuwbouwvraag zich, nog meer dan nu, richten op één- en tweepersoonshuishoudens die dichtbij voorzieningen, werk en OV-knooppunten willen wonen.

Permanente beschikbaarheid van voldoende ongemengde bedrijventerreinen

Transformatie van bedrijventerrein tot nieuw gemengd woon-werkmilieu betekent onder meer dat bestaande en nieuwe bedrijvigheid in deze nieuwe wijken kan worden geïntegreerd. Er zal echter behoefte blijven bestaan aan bedrijventerreinen zonder woningbouw. Niet alle types bedrijven lenen zich immers voor menging met wonen, bijvoorbeeld vanwege hun volume, milieueffecten, verkeersintensiteit of uitstraling, dus niet ieder bedrijventerrein leent zich voor transformatie. Menging met andere functies (water, groen) is vaak wel denkbaar en kan de kwaliteit verhogen. In de regio is in vier gemeenten substantiële ruimte voor nieuwe aanleg van dit soort terreinen (los van de haven- en luchthavengebonden terreinen): Haarlemmermeer, Purmerend, Lelystad en Almere. Daarnaast lijkt de transitie naar een circulaire economie te leiden tot een ruimtevraag voor bedrijven die bijvoorbeeld materialen opslaan en geschikt maken voor hergebruik. Deze kunnen zowel in het havengebied als op deze bedrijventerreinen een plaats vinden.

Behouden en creëren van recreatief aantrekkelijke landschappen

Geschat wordt dat de recreatiebehoefte van de inwoners tot 2050 met meer dan 30% zal toenemen, vanwege de bevolkingstoename en de vergrijzing. De groei van het toerisme en de wens om dit meer te spreiden vergroten de drukte verder. Deze recreatief-toeristische druk beperkt zich niet tot de aangelegde recreatiegebieden, maar zien we ook terug in agrarische gebieden, in natuurgebieden, aan de kust en op het water. Het kan leiden tot spanning met andere functies van het landschap (zoals natuur en landbouw) en tot hogere beheerlasten.
Dit leidt tot de opgave om recreatief aantrekkelijke landschappen te behouden én te creëren. Dit kan niet los worden gezien van de woningbouwopgave. Woningbouw moet gepaard gaan met samenhangende investeringen in meer en betere recreatiemogelijkheden in en rond steden, inclusief middelen voor het beheer. Afhankelijk van het gebied kan het gaan om de aanleg van nieuwe recreatiegebieden of voorzieningen, of het verbeteren van de kwaliteit, bereikbaarheid en toegankelijkheid van bestaande landschappen. Waar mogelijk worden daarbij combinaties gelegd met andere opgaven in het landschap, zoals die voor biodiversiteit en waterberging. Een belangrijke rol kan zijn weggelegd voor de ondersteuning van agrariërs in

12 *Opgenomen op de kaart MRA Wonen tot 2030*

de transitie naar extensivering en kringlooplandbouw met een grotere nadruk op groene diensten, in ruil voor een redelijke vergoeding.

2. Verstedelijking en het mobiliteitssysteem

De opgave rond mobiliteit in relatie tot verstedelijking is een netwerkopgave: het opbouwen van een mobiliteitsnetwerk waarin de verschillende vervoerssoorten en de verschillende schaalniveaus zijn geïntegreerd, en dat de bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid in de metropoolregio versterkt.

De samenhang tussen de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem en de verstedelijking wordt uitgewerkt in het programma SBaB van Rijk en regio (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid). Aan SBaB zijn de volgende opgaven verbonden:

- Hoe zorgen we ervoor dat investeringen in de bereikbaarheid (voor zowel de korte als lange termijn) de concurrentiekracht van de MRA maximaal versterken? En hoe beperken we de economische verlieskosten als gevolg van hinder en vertraging?
- Hoe houden we de huidige en toekomstige economische toplocaties van de MRA bereikbaar op een manier die past bij de huidige en toekomstige functies en gebruikers van deze locaties?
- Hoe accommoderen we de urgente woningbouwopgave (onder andere voor de grote verdichtingslocaties) in de MRA zodanig dat een aantrekkelijk, vraaggericht woningaanbod wordt gerealiseerd op bereikbare en leefbare locaties?
- Hoe zorgen we voor een goed functionerend, vraaggericht Daily Urban System van de MRA en omgeving met aandacht voor reistijd, betrouwbaarheid en beleving?
- Hoe benutten en versterken we de ambities van Rijk, MRA, bedrijven en maatschappelijke organisaties met betrekking tot innovatie, smart mobility, (verkeers-)veiligheid, klimaat, gezondheid, energie en duurzaamheid bij het aanpakken van de bereikbaarheidsopgaven?

Bestuurlijk is een eenduidige richting gekozen om deze opgaven te beantwoorden: polycentrische verstedelijking in de metropoolregio, met het verdichten en ontwikkelen van Amsterdam, de internationale corridor (Hoofddorp-Schiphol–Zuidas, door te trekken richting Amstelstation en Amsterdam Zuidoost), grote verstedelijkingslocaties (met Haven-Stad en Amsterdam Bay Area) en stedelijke knopen (met Haarlem, Zaandam, Lelystad, Purmerend, Hilversum; naast de knopen Hoofddorp en Almere die in de hiervoor genoemde gebieden liggen).

Bij deze keuze groeit het gebruik van alle vervoerssoorten, en dan vooral het openbaar vervoer. Om die groei te faciliteren, moeten de 'draaischijven' (de ringstructuren in de regio voor het wegverkeer en het openbaar vervoer) blijven functioneren. Daartoe zijn in het BO MIRT 2019 de volgende systeemopgaven vastgesteld:

- Het versterken van zowel het (inter)nationaal spoorvervoer als het regionaal en stedelijk openbaar vervoer in en om Amsterdam.
- Het verbeteren van de robuustheid en doorstroming van het wegennet in de metropoolregio: het functioneren van de A10 en het versterken van de tweede ring in samenhang met de sterke verstedelijking aldaar.

Deze ontwikkelingsrichting draagt bij aan het creëren van een zo groot mogelijke onderlinge nabijheid van wonen, werken en voorzieningen in stedelijke gebieden, op locaties die goed ontsloten zijn per openbaar vervoer. Dat beperkt de groei van de autopendel. Ook fietsverkeer is een integraal onderdeel van de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem. De verschillende modaliteiten moeten goed op elkaar aansluiten, onder meer door de ontwikkeling van 'multimodale hubs'.

Er is een samenhang tussen deze netwerkopgave en de opgave om sociaal-inclusief te bouwen. Mobiliteit is een voorwaarde om aan het dagelijkse maatschappelijke leven te kunnen deelnemen. Als mensen daar onvoldoende in slagen, bijvoorbeeld omdat betaalbare woningen te veraf liggen van voorzieningen en werklocaties voor praktisch en middelbaar geschoolden en inactieven, is sprake van vervoersarmoede. De netwerkstrategie kan bijdragen aan het verkleinen van de verschillen binnen de metropoolregio en vormt daarmee een belangrijk puzzelstuk om te werken aan een evenwichtige en sociaal-maatschappelijk sterke metropool.

3. Verstedelijking en het energiesysteem

Het energiesysteem groeit uit tot een factor van betekenis bij locatiekeuzes voor stedelijke en economische ontwikkeling. Nu al is het van belang om nieuwe bedrijven en voorzieningen met een grote energiebehoefte nabij de hoofdverbindingen in het energienet te plaatsen.
De opgave rond het energiesysteem komt neer op het realiseren van een geïntegreerd hybride energienetwerk (dat gebruik maakt van verschillende duurzame bronnen, kleinschalige energiewinning tot op buurtniveau integreert en een stabiele energievoorziening waarborgt).

De transitie naar een duurzame energievoorziening vraagt om slimme en innovatieve oplossingen. Die zijn volop in ontwikkeling. Hoe die er uiteindelijk uit zullen zien, hangt samen met factoren als de ontwikkeling van de techniek, de internationale energiemarkt, handelsverdragen enzovoort.

Het energiesysteem van de toekomst benut niet alleen andere bronnen, maar heeft ook een grotere capaciteit op het elektriciteitsnet nodig. Elektrische mobiliteit, Internet of Things (het 5G-netwerk) en andere factoren zullen de vraag naar stroom opdrijven en de druk op het elektriciteitsnet vergroten. De mate waarin is onzeker; netbeheerders gaan uit van een groei met 3% per jaar. Alleen al om te voorzien in de stroombehoefte van nieuwe datacenters is een benodigde capaciteit geraamd van 2500 MVA (mega-volt-ampère) in 2030. Ter vergelijking: het jaarlijkse gebruik van de gemeente Amsterdam ligt nu rond de 900 MVA. Het huidige net biedt vrijwel geen ruimte voor die extra capaciteit.

Momenteel zijn netbeheerders verplicht om nieuwe stedelijke en economische functies aan te sluiten op het energienet, ongeacht aard of locatie. Iedere ontwikkeling betekent een uitbreiding of verruiming van dat net. Dat leidt tot grote investeringen. Dit geldt in het bijzonder voor zware energievragers als industrieën en datacenters. De verwachting is dat die investeringen in de toekomst niet langer zonder meer mogelijk zijn, en dat de energieinfrastructuur daarom een belangrijke rol gaat spelen in de keuzes voor stedelijke en economische ontwikkelingen (net zoals mobiliteit en water).

Anticiperen op een ruimtelijk sturend hoofdnet voor duurzame energie

De ruimtelijke opgave die verbonden is aan de energietransitie, draait voor een belangrijk deel om een ruimtebehoefte voor opwekking, opslag, transport en conversie, en om het afstemmen van stedelijke en economische ontwikkelingslocaties op het energienet. Dat leidt tot de opgave om bestaand ruimtegebruik te structureren, transformeren en intensiveren, en om nieuwe ruimte te creëren. Over hoeveel hectares het gaat en welke eisen daaraan worden gesteld, hangt af van keuzes die voor een belangrijk deel nu nog niet gemaakt kunnen worden, maar waar wel op moet worden geanticipeerd.

Deels gaat het om het creëren van nieuwe ruimte voor het energiesysteem. De Regionale Energiestrategie die rond deze tijd wordt samengesteld, zal uitspraken doen over zoekgebieden, met 2030 als richtjaar en een doorkijk naar 2050.

Grote energievragers zullen bovendien via korte lijnen op de hoofdverbindingen in het nationale energienet moeten worden aangesloten. Deze hoofdstructuur voor energie bestaat uit de bestaande 380kV-hoogspanningsleidingen, de uitbreiding daarvan met een leiding door Noord-Holland richting Groningen als daarvoor wordt gekozen, en de aardgasleiding uit Groningen die in de toekomst omgevormd lijkt te kunnen worden tot een transportleiding voor waterstof. Ook ligt er een opgave voor de aanleg en uitbreiding van het CO2-netwerk. Dat moet voorzien in afvang, opslag en gebruik in de tuinbouw en door de industrie. Op regionaal niveau speelt de opgave voor de uitbreiding van het regionaal warmtenet.

Versterken en benutten van de hoofdstructuur in het energienet tussen het Noordzeekanaalgebied en Groningen

Bij de monding van het Noordzeekanaal wordt op zee opgewekte windenergie geschakeld aan het (inter) nationale hoofdnet voor energie. Vandaaruit wordt deze energie verder verspreid over de regio en verder. Om die reden is een van de bestuurlijke uitgangspunten dat het Noordzeekanaalgebied hét knooppunt voor duurzame energie in de Metropoolregio moet worden. Dat sluit aan op de Nationale Omgevingsvisie, die stelt dat bij de aanlandingsplekken actief ruimte wordt geboden aan (nieuwe) energie-intensieve industrie. Die keuze neemt niet weg dat ook in Flevoland grote hoeveelheden windenergie worden opgewekt en dat ook daar goede kansen liggen voor energiegerelateerde functies en grote energieverbruikers.

De windparken in en om de regio leveren aan het hoofdnet voor elektriciteit, maar andersom is de regio ook afhankelijk van het hoofdnet om een stabiele energievoorziening te waarborgen, ook als wind en zon tijdelijk minder opleveren. Beide functies (toevoer en afvoer) vragen versterking van de transportcapaciteit, waarbij vooral de hoofdverbinding voor stroom tussen het Noordzeekanaalgebied en Groningen kansen oplevert. Momenteel wordt ook gedacht aan doorvoer van elektriciteit uit windenergie die aan land komt nabij de Eemshaven in Groningen, via Flevoland. De aanwezigheid van een tweede hoofdverbinding tussen de Metropoolregio Amsterdam en Groningen versterkt die structuur verder: de hoofdleiding voor aardgas, die vanaf 2030 op grote schaal voor waterstof lijkt te kunnen worden gebruikt.

Deze hoofdstructuur levert een ruimtebehoefte op voor energievoorzieningen (ook voor bijvoorbeeld opslag van elektriciteit en conversie) en vestigingskansen voor grote energieverbruikers. Bestaande voorzieningen zoals de Máximacentrale in Lelystad en initiatieven van bestaande grote energieverbruikers zoals Tata Steel zijn daar belangrijk bij.

Toewerken naar een geïntegreerd hybride systeem dat verschillende duurzame bronnen integreert

Bestuurlijk is het uitgangspunt vastgesteld op een inzet om energieneutraal of energieleverend te ontwikkelen. De energietransitie zal daarnaast doorwerken in de bestaande woningvoorraad. Op het schaalniveau van de wijk en buurt en hoger, is de opgave om te komen tot een 'hybride energiesysteem'. Zo'n hybride systeem integreert verschillende bronnen, koppelt vraag en aanbod en voorziet in opslag in één systeem. Dat moet een geïntegreerd systeem zijn; het ontstaan of voortbestaan van parallelle systemen (zoals een gasnet en een warmtenet) is niet wenselijk. In een hybride energiesysteem worden korte ketens gelegd tussen leveranciers en afnemers van stroom en warmte. Het onderscheid tussen beide vervaagt.

De overgang naar zo'n geïntegreerd hybride energiesysteem vraagt nog veel denkkracht en innovatie. Onderzoek daarnaar door onder meer TNO staat in de steigers. Net als voor het hoofdnet geldt dat er een ruimtelijk sturende werking van kan uitgaan: ruimte creëren, structureren, intensiveren en transformeren. Elementen die op wijk- en buurtniveau een rol spelen, zijn:

- isolatie en andere vormen van energiebesparing in de bestaande voorraad.
- het gebruik van lagetemperatuurwarmte uit duurzame bronnen voor warmtenetten.
- innovaties voor opwekken van warmte (bijvoorbeeld onder de weg, of uit oppervlaktewater),
- kleinschalige energiewinning en -opslag: als gevolg van Europese wetgeving zullen lokale energiecoöperaties steeds belangrijker worden. Zij zullen worden ondersteund door zogenaamde independent aggregators. Die leggen de verbinding met het landelijke net om een stabiele energielevering mogelijk te maken. Dit vereist niet alleen aanpassing van de laagspanningsnetten, maar ook van een marktmodel dat uitwisseling mogelijk maakt.

Bij deze overgang naar een duurzaam energiesysteem moet worden gewaakt voor het ontstaan van energiearmoede.

Aanleg van een vierde hyperconnectiviteitshub voor datacenters

De ruimtebehoefte voor datacenters is geraamd op 250 hectare tot 2030, uitgaand van enkellaags bouwen. Deze oppervlakte komt overeen met de benodigde stroomcapaciteit van 2500 MVA. Van de 250 hectare zal naar verwachting 60% gebruik willen maken van hyperconnectiviteit. Op dit moment is dat beschikbaar op drie locaties in de regio: Schiphol Rijk, Amsterdam Zuidoost en Amsterdam Science Park. Voor de toekomst is dat niet voldoende.
Een vierde hyperconnectiviteitshub vraagt om een extra load pocket (een uitbreiding op het elektriciteitsnet waarmee een datacenter kan worden gevoed). De realisatietermijn daarvan bedraagt zeven tot tien jaar. Daarnaast zijn forse investeringen nodig door het bedrijfsleven in digitale infrastructuur. Uit onderzoek komt een voorkeur naar voren voor een locatie bij Almere-Zeewolde, maar ook een alternatief in IJmond is nog in beeld.

4. Verstedelijking en het systeem van water en bodem

Veel opgaven op het raakvlak van verstedelijking en het systeem van water en bodem komen voort uit de noodzaak om de regio te wapenen tegen de gevolgen van de klimaatverandering. Dat gaat vooral om bescherming tegen wateroverlast en overstromingen, en de permanente beschikbaarheid van voldoende zoetwater, ook bij langdurige droogte. 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. Dat speelt in het bijzonder in gebieden waar bodemdaling moet worden vertraagd of tegengegaan en bij de toekomst van de grondgebonden landbouw.

De klimaatverandering manifesteert zich in deze regio misschien wel het duidelijkst in het watersysteem. Het systeem is in zijn huidige vorm niet berekend op de grotere extremen waar de regio mee te maken krijgt. Dat gaat zowel om langdurige droogte als hevige neerslag. Het watersysteem moet veerkrachtiger en robuuster gemaakt worden.

Daarmee worden klimaatadaptatie en water steeds belangrijker voor de keuzes in het ruimtelijk domein. Dat vraagt van de regio ten eerste een adaptieve ontwikkeling, die het mogelijk maakt om snel in te spelen op veranderende verwachtingen of omstandigheden, en ten tweede een waterrobuuste ontwikkeling, die het mogelijk maakt om snel en adequaat in te grijpen in geval van dreigende wateroverlast of waterschaarste en de gevolgen van zo'n crisis beperkt.

Omdat we nog niet weten hoe lang het klimaat blijft veranderen en in welk tempo, moeten ruimtelijke ontwikkelingen ook op korte termijn worden getoetst aan alle scenario's voor de lange termijn. Zo kunnen ingrepen vermeden worden die op lange termijn tot grote extra risico's of kosten zullen leiden, en blijven verschillende ontwikkelpaden open.

De noodzaak van een klimaatadaptieve en waterrobuuste ontwikkeling werkt door in alle ontwikkelings- en inrichtingskeuzes in de regio. Het is een voorwaarde voor een veilige en leefbare woon- en werkomgeving.

Risico's van overstroming beperken
Bij het beperken van risico's van overstromingen staat de meerlaagse veiligheid centraal. Tot nu toe was er vooral aandacht voor de bouw van sterke waterkeringen (laag 1). In de toekomst moet dit gebeuren in samenhang met een waterbestendige ruimtelijke inrichting (laag 2) en een adequate crisisbeheersing (laag 3). Dit betekent:

- Gebieden met verhoogde overstromingskans óf vrijwaren van verstedelijking, óf bebouwen op een wijze die bestand is tegen hoogwater (bijvoorbeeld drijvend of verhoogd). Dit geldt in het bijzonder voor gebieden die met diepe overstromingen te maken kunnen krijgen. Bij een relatief hoog risico op overstroming met geringe diepte, kunnen ook maatregelen zoals ophoging van de bodem worden getroffen.
- Kwetsbare functies en infrastructuur niet situeren in gebieden met een hoge overstromingskans en een hoge overstromingsdiepte, en/of extra beschermen tegen overstromingen.
- Ruimte behouden voor het versterken (verhogen en/of verbreden) van waterkeringen. Keuzes voor verstedelijking kunnen aanleiding geven voor nieuwe versterkingen, bovenop wat al is afgesproken, als de toename in de economische waarde van een gebied om een hoger beschermingsniveau vraagt.

Ruimte reserveren voor waterberging
Zowel in het hoofdwatersysteem, het regionaal watersysteem, de polders als in stedelijk gebied is ruimte nodig om water op te vangen in periodes van hevige neerslag of grote toevoer.

In het hoofdwatersysteem functioneert het Markermeer als waterbuffer. Overtollig water kan hiernaartoe geleid worden, bijvoorbeeld als de waterstand hoog is en afvoer naar zee niet of onvoldoende kan plaatsvinden. Die functie moet intact blijven. Daarnaast hebben het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal beide extra ruimte nodig om water tijdelijk naar af te voeren in periodes van een grote watertoevoer. Voor beide kanalen zijn verschillende zoekgebieden in beeld: ten noorden of ten zuiden van het Noordzeekanaal, en ten oosten of ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal (waarbij de westelijke locatie buiten de Metropoolregio ligt). Gebieden die hiervoor in aanmerking komen, blijven gevrijwaard van verstedelijking. Wel is recreatief medegebruik denkbaar.

Ook in het onderliggend watersysteem is meer bergingscapaciteit noodzakelijk. Het lokaal vasthouden van water in de haarvaten van het regionale watersysteem of in polders is vaak het meest effectief. Maar verspreid over de regio kunnen ook specifieke waterbergingsgebieden aan het regionale systeem nodig zijn.

De opgave om meer water te kunnen bergen, geldt ook voor stedelijk gebied. Ontwikkelingen zijn waterneutraal. Dat wil zeggen dat nieuwe woon- en werklocaties geen extra belasting met zich meebrengen voor het watersysteem op het gebied van veiligheid en waterkwantiteit, maar ook waterkwaliteit. Regenwater dat op de woon- en werklocaties valt wordt ter plekke vastgehouden en vertraagd afgevoerd, zodat overtollig water tijdens piekperioden niet wordt afgewenteld op het watersysteem en geen schade wordt veroorzaakt aan vastgoed en infrastructuur.

Water beschikbaar houden, ook tijdens droogte
Het groeiende aantal woningen en bedrijven leidt tot een stijgende vraag naar drinkwater. Zo schatten de waterleidingbedrijven in dat ze voor de Utrechtse Heuvelrug (waaronder 't Gooi) rond 2040 zo'n 30% meer drinkwater moeten winnen, terwijl er nu al water wordt gewonnen in gebieden waar dat vanuit een oogpunt van natuur en klimaatadaptatie niet of niet in die mate wenselijk is (zoals 't Gooi). Ook de eventuele overgang naar waterstof in het energiesysteem vraagt om veel water.

Bij de locatiekeuze van watervragende functies zoals datacenters en industrieën moet rekening worden gehouden met de beschikbaarheid van water. Dat geldt ook bij landschappelijke maatregelen zoals het vernatten van veenweidegebieden. Daarnaast is het van belang om in de toekomst de behoefte aan zoetwater te verminderen en bestaande reservoirs in en om de regio (waarvan het Markermeer het grootste is) intact te houden.

De opgave om voldoende water beschikbaar te houden krijgt extra urgentie door de klimaatverandering. Daardoor krijgen we vaker te maken met lange periodes van droogte. Dat benadrukt de noodzaak om voldoende water beschikbaar te houden en de behoefte aan water structureel te verminderen.

Verbeteren van de waterkwaliteit
Een goede kwaliteit van het water is belangrijk voor de natuur, maar ook voor de leefbaarheid en de volksgezondheid. Op dit moment worden de normen van de Kaderrichtlijn Water op veel plaatsen niet gehaald. Verstedelijking en klimaatverandering (met bijbehorende droogte en verzilting) kunnen leiden tot een verdere vermindering van de waterkwaliteit.
De waterkwaliteit hoeft niet overal hetzelfde te zijn. Van belang is dat er in het watersysteem een ordening ontstaat van schoon naar minder schoon water en van zilt naar zoet water, en dat deze ordening met het bestaande en verwachte ruimtegebruik is afgestemd. De behoefte aan zoet water neemt bijvoorbeeld af als het grondgebruik in verziltende gebieden op die verzilting kan worden afgestemd. Dat speelt in het bijzonder in veenweidegebieden. In combinatie met de opgave om de bodemdaling tegen te gaan, vraagt dat van agrariërs om na te denken over andere teelten.
De inrichting van de stad kan bijdragen aan de waterkwaliteit door plekken met een hoge gebruiksdruk in en naast het water (denk aan steigers, vaarroutes, drijvende objecten) af te wisselen met rustige natuurvriendelijke plekken in en op het water. Maar ook het bouwrijp maken zonder drainage op klei- en veengronden bevordert de waterkwaliteit.

Bodemdaling tegengaan
Daling van veenweidegebieden levert een grote bijdrage aan de uitstoot van CO2 in de regio en vraagt bij ongewijzigde agrarisch gebruik om een steeds diepere bemaling. De bodemdaling moet daarom worden tegengegaan. Dat heeft gevolgen voor het ruimtegebruik. Verstedelijking is op deze slappe bodemsoort niet het meest voor de hand liggende alternatief. Een inrichting met behoud van de landbouwfunctie, maar dan natuurinclusief en met gesloten kringlopen, of natuurontwikkeling liggen meer voor de hand. Combinaties met recreatie zijn goed denkbaar. In andere bodemdalingsgevoelige gebieden, zoals in Flevoland dat te maken heeft met een inklinkende kleibodem, kan verstedelijking wel een optie zijn. Dit zou voor de lange termijn echter wel leiden tot een grote opgave voor onderhoud en beheer.

Kringlooplandbouw
pm, in relatie met bodemdaling, verzilting, groene diensten, bodemuitputting, range van hyperlokaal tot hyperglobaal. Voedsel als kans om stad en land met elkaar te verbinden.

5. Verstedelijking en het ecologisch systeem

Afronden Nationaal Natuurnetwerk
Het ecologische systeem in de regio gaat over de biodiversiteit op land en in het water, binnen en buiten natuurgebieden. De Metropoolregio omvat twee Nationale Parken (Zuid-Kennemerland en Nieuw Land) en een aantal andere Natura 2000-gebieden (gesitueerd langs de kust, in Gooi- en Vechtstreek, Markermeer-IJmeer, Zaanstreek en Waterland). Samen met andere natuurgebieden en -verbindingen vormen zijn het Nationaal Natuurnetwerk in de regio. De vastgestelde ambitie is om dit netwerk in 2027 te voltooien. Om die ambitie te bereiken, is een versnelling van de natuurontwikkeling noodzakelijk.

Ecologische kwaliteit borgen van Natura 2000-gebieden en andere delen van het Nationaal Natuurnetwerk
Nationaal, en voor wat betreft de Natura 2000-gebieden ook internationaal, is bepaald dat in het Nationaal Natuurnetwerk het leefgebied voor aangewezen dier- en plantsoorten niet mag worden aangetast. Dat stelt ook eisen aan de ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving. De stikstofdepositie als gevolg van ruimtegebruik in de omgeving van Natura 2000-gebieden die daar gevoelig voor zijn (in het bijzonder de veengebieden en de duinen), moet worden teruggedrongen. Het terugdringen van de stikstofdepositie is tegelijk een voorwaarde om ruimte te creëren voor nieuwe economische ontwikkelingen.

Vergroten biodiversiteit in de stad en in agrarisch gebied
Ook het stedelijk gebied draagt bij aan de biodiversiteit in de regio. Die bijdrage kan worden vergroot door de groenstructuren in de stad, maar ook door natuurinclusief te bouwen en inwoners en bedrijven te stimuleren om tuinen, balkons en daken te vergroenen. In agrarisch gebied kunnen vormen van agrarisch natuurbeheer en natuurinclusieve landbouw bijdragen aan de biodiversiteit, bijvoorbeeld via weidevogelbeheer.

Landschapsinvesteringen combineren met vergroten biodiversiteit
‘Landschapsinclusief ontwikkelen’ biedt uitgelezen kansen om de biodiversiteit te vergroten. Doelen op het gebied van flora en fauna kunnen in ruimtelijke ontwikkelingen worden geïntegreerd, bijvoorbeeld door ecologische verbindingen te verbeteren en bij te dragen aan de afronding van het Nationaal Natuurnetwerk.

Bijlage B

Ontwikkel- en inrichtingsprincipes

De teksten in deze bijlage bevatten de 'ontwikkel- en inrichtingsprincipes' die zijn vastgesteld tijdens de voorbereiding van de Verstedelijkingsstrategie. Ontwikkelprincipes zijn onderdeel van de bestuurlijke uitgangspunten die zijn vastgesteld in BO-MIRT van november 2019. Al deze principes van het BO-MIRT worden in deze bijlage cursief geciteerd. De nummering is die van de bestuurlijke uitgangspunten. Om ze nader te duiden, zijn deze principes op onderdelen verder ingevuld. Deze invullingen komen voort uit eerder gemaakte afspraken of lopende beleidstrajecten (zoals Samen Bouwen aan Bereikbaarheid – SBaB en Metropolitaan Landschap) en zijn vastgesteld door de Stuurgroep in haar vergadering van 13 mei 2020.

Principe 1.1
"Rijk en MRA streven naar een duurzame, sociaal-maatschappelijk en economisch sterke metropoolregio. Het verstedelijkingsconcept voor de middellange en lange termijn moet het gemeenschappelijke kader bieden voor de afwegingen en keuzes met goed interbestuurlijk samenspel."

Principe 2
"De polycentrische metropoolregio vormt de basis voor de verdere doorontwikkeling van het verstedelijkingsconcept. We werken aan verdere functionele integratie van de verschillende karakteristieken en elkaar versterkende kernen en aan de identiteit van de metropoolregio die als één grote stad functioneert."

1 Borgen van een goede leefbaarheid

Principe 1.2
"Rijk en MRA houden nadrukkelijk oog voor de effecten van de verstedelijkingsstrategie die de burger dicht bij huis, in bestaande wijken en buurten in de steden en in de kernen in landelijk gebied, ervaart en die de directe leefomgeving aantrekkelijker, gezonder en duurzamer kunnen maken".

Voor de uitwerking van dit principe in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- gezondheidsrisico's waaraan mensen worden blootgesteld (zoals geluid, hittestress en fijnstof) worden teruggedrongen,
- de inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan een gezonde leefomgeving, sociale interactie én een aantrekkelijk vestigingsmilieu,
- het lokale voorzieningenniveau wordt op een aanvaardbaar peil gehouden of gebracht, ook in gebieden waar dat onder druk staat (zoals in kleinere kernen in het landelijk gebied),
- de beschikbaarheid en robuustheid van voldoende groen in de wijken en op korte afstand wordt bevorderd.

2 Stad en landschap worden in samenhang ontwikkeld

Principe 3
"De ontwikkeling van stad en landschap is een samenhangende opgave. Onze inzet is landschap inclusieve ontwikkeling, waarbij we de functies en kwaliteiten van het landschap versterken. Het landschap vormt de contouren van de verstedelijking. De uitgangssituatie en de karakteristieken van het landschap in relatie tot verstedelijking verschillen binnen de MRA".

Voor de uitwerking van dit principe in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- Waarden en kansen van het landschap op het gebied van bijvoorbeeld water, bodem, erfgoed, natuur, recreatie en beleving zijn intrinsiek onderdeel bij alle ontwikkelingskeuzes, en ook het landschapsbeheer wordt daarbij betrokken, zodanig dat een bijdrage wordt geleverd aan een gezonde leefomgeving én een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor bedrijven.
- Waar en wanneer nieuwe bouwlocaties (voor functies als wonen, werken, infrastructuur, energie) buiten stedelijk gebied gevonden moeten worden, zijn landschappelijke kwaliteiten bepalend voor de locaties en begrenzingen.
- Als ruimtelijke ontwikkelingen niet binnen bestaand stedelijk gebied plaats kunnen vinden, nemen de regionale partijen een houding aan van ruimhartige compensatie van de vermindering van oppervlakte en aantasting van landschappelijke, recreatieve en ecologische kwaliteiten.[13]
- Vanaf iedere woning is een aantrekkelijk landschap binnen vijftien minuten fietsen bereikbaar.
- Aan stedelijke ontwikkelingen worden investeringen in een aantrekkelijk landschap gekoppeld.
- Ruimtelijke ontwikkelingen in het landschap dienen altijd meerdere doelen, bijvoorbeeld op het gebied van de waterhuishouding, het klimaat, de stikstofdepositie, de kringlooplandbouw, de biodiversiteit, de recreatie, het erfgoed of de bodemdaling.

3 Te ontwikkelen woonmilieus zijn divers, leefbaar en sociaal-inclusief

Principe 4.3
"Rijk en MRA verbeteren het functioneren van de woningmarkt en de leefbaarheid, zodat het zowel voor huidige als toekomstige bewoners mogelijk is een passende en aantrekkelijke woonplek te vinden. We werken aan voldoende woningen, met een divers en betaalbaar woningaanbod in diverse woonmilieus, in kwalitatief goede en veilige leefomgevingen".

Voor de uitwerking van dit principe in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- Op ontwikkelingslocaties worden woningen gebouwd in verschillende prijsklassen, waaronder voldoende betaalbare woningen, en in verschillende woningtypen in aansluiting op de woningbehoefte (tenzij het om een locatie met een zeer beperkt aantal woningen gaat).
- Waar eenzijdigheid in de woningvoorraad of bevolkingssamenstelling de kansengelijkheid in de regio bedreigt, doorbreken we dat door bij de woningbouw in of nabij dergelijke clusters slim te programmeren in woningtypen, voorzieningen en hun ontsluiting.
- Woonomgevingen nodigen uit tot een gezonde levensstijl, onder meer door voldoende groen en

goede wandel- en fietsvoorzieningen.
- Bij locatiekeuzes voor woningbouw, infrastructuur en werklocaties wordt gezocht naar toekomstbestendige maatwerkoplossingen, waarbij altijd de vraag centraal staat hoe we kunnen borgen dat mensen gezond, veilig en prettig kunnen wonen.
- Waar door verdichting de druk op de groenvoorzieningen toeneemt, worden de kwantiteit, kwaliteit en bereikbaarheid van het groen vergroot.

4 Stedelijke ontwikkelingen en investeringen in mobiliteitssystemen versterken elkaar in een samenhangend en evenwichtig mobiliteitsnetwerk

Principe 4.1
"Rijk en MRA realiseren woon-, werklocaties en voorzieningen zoveel mogelijk binnenstedelijk. Deze realiseren we via binnenstedelijke verdichting in gemengde milieus en geconcentreerd rond OV-knooppunten. De focus voor toekomstige binnenstedelijke ontwikkeling ligt bij de sleutelgebieden, de zoekgebieden voor grootschalige ontwikkellocaties in de MRA zoals opgenomen in de Ontwerp NOVI".

Principe 4.2
"Rijk en MRA realiseren de al aangewezen en toekomstige uitleglocaties op voorwaarde dat ze goed en tijdig ontsloten worden, ook met het openbaar vervoer".

Principe 5.1
"Om binnenstedelijke verdichting en concentratie rond knooppunten mogelijk te maken zetten we vooral in op regionale OV- en fietsverbindingen om ketenreizen beter mogelijk te maken".

Principe 5.2
"Ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties en recreatiegebieden gebeurt in wisselwerking met het regionale OV-systeem en fietsnetwerk, zowel wat betreft capaciteit van de lokale, regionale en bovenregionale netwerken als ook in de tijd."

Principe 5.3
"We zetten in op een mobiliteitssysteem met aandacht voor alle modaliteiten (fiets, regionaal openbaar vervoer, spoor, auto), slimme mobiliteit ('smart mobility') en in wisselwerking met het verstedelijkingsconcept. Voor de grotere systeemopgaven werken we aan een netwerkstrategie en een goed functionerend 'daily urban system'."

Voor de uitwerking van deze principes in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:
- bij de verdeling van woon- en werkprogramma's nabij openbaar vervoer hanteren we een onderscheid tussen:
  - multimodale knooppunten: direct bereikbaar per bus, trein én metro, met (aanwezig of in potentie) een hoogstedelijk gemengd milieu en een zwaar economisch programma;
  - stadsharten: direct bereikbaar per bus en per trein of metro, met een hoogstedelijk gemengd milieu en groeimogelijkheden voor het economische programma;
  - haltes: direct bereikbaar per trein of metro met een stedelijk woonmilieu of met potentie voor een licht commercieel programma.

Het RO/EZ-kader, opgenomen in de bijlagen, bevat een programmatische invulling in bandbreedtes van het woon- en het werkprogramma.

Voor de uitwerking van het mobiliteitsnetwerk voegen we hier de zes principes aan toe die voortkomen uit het programma SBaB (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid). Deze worden in de eerstvolgende Programmaraad van SBaB ter vaststelling aangeboden (14 mei a.s.).
1. we benutten de kracht van de modaliteiten en we faciliteren verschillende schaalniveaus van mobiliteitssystemen met hun eigen voorkeursmodaliteiten:
   - lopen, fiets en openbaar vervoer als basis in binnenstedelijk gebied,
   - openbaar vervoer primair op relaties tussen de grote steden en op de economische kerncorridors,
   - de auto als basis voor overige relaties;
2. we transformeren naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem;
3. we stellen de reiziger/verlader centraal; denken van deur-tot-deur;
4. we creëren vloeiende overgangen tussen schaalniveaus en tussen modaliteiten;
5. we werken aan leefbare (binnen)stedelijke gebieden met een focus op voorzieningen voor wandelen, fiets en openbaar vervoer;
6. we benutten de bestaande infrastructuur optimaal.

5 De ontwikkeling van economische centra en andere werklocaties draagt bij aan een veerkrachtige, schone en inclusieve MRA-economie

Principe 6.1
"Nieuwe plannen voor woningbouw die leiden tot transformatie en verlies aan bedrijventerrein kunnen als voldoende ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar is".

Principe 6.2
"Rijk en MRA houden rekening met extra ruimte voor bedrijvigheid die nodig is voor de transformatieperiode naar een klimaatadaptieve, energieneutrale en circulaire economie, in het bijzonder in haven- en industriegebieden".

Principe 6.3
"Rijk en MRA ontwikkelen bestaande en nieuw te ontwikkelen woon- en werklocaties zoveel mogelijk circulair en met nadruk op de toepassing van hoogwaardige materialen".

Voor de uitwerking van deze principes in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- De ruimtelijk-economische ontwikkeling draagt bij aan de internationale concurrentiekracht en het innovatievermogen van de regio en van Nederland.
- Werkgelegenheid en arbeidsmarkt in de regio sluiten op elkaar aan. De druk op de ruimte mag er niet toe leiden dat voor veel praktisch geschoolden passende werkgelegenheid niet meer op een snelle en betaalbare manier bereikbaar is.
- In de overgangsperiode naar een circulaire economie houden we rekening met een tijdelijk extra ruimtebeslag, waarin voorzieningen zowel voor de 'oude' als de circulaire economie nodig zijn. Dit kan betekenen dat er strategische ruimtereserveringen worden gemaakt, en de aanwezige milieuruimte op die locaties nodig blijft en mogelijk wordt uitgebreid.

6 Ruimtelijke ontwikkelingen dragen bij aan de versnelling van de energietransitie

Principe 7.1
"Rijk en MRA zetten in op energieneutraal of energieleverend ontwikkelen".

Principe 7.2
"Rijk en MRA accommoderen vraag (verbruik energie) en aanbod (opwekking duurzame energie) zo dicht mogelijk bij elkaar en passend bij eigenschappen en efficiëntie van het netwerk. Daarbij houden we er rekening mee dat vanwege de energietransitie het elektriciteitsnetwerk versterkt moet worden en andere energienetwerken (warmte, waterstof) opgezet en uitgebreid moeten worden".

Principe 7.3
"Rijk en MRA houden regie op het ontwikkelen van datacenters afgestemd op de beschikbaarheid van stroom, de aanwezigheid van een warmtenetwerk en het verkleinen van de afstand tot de aanlanding van wind op zee of lokale (duurzame) opwekking".

Principe 7.4
"Het Noordzeekanaalgebied vormt hét knooppunt voor duurzame energie in de MRA".

Voor de uitwerking van deze principes in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- De capaciteit van de energieinfrastructuur (opwekking, transport, conversie, opslag) wordt meegewogen in de keuze en inrichting van stedelijke ontwikkelingslocaties. Daarbij wordt rekening gehouden met de verwachte omslag naar een 'geïntegreerd hybride energiesysteem' dat meerdere duurzame energiebronnen en modaliteiten (elektriciteit, waterstof, warmte en CO2) benut en vraag en aanbod ook op wijk- en buurtniveau koppelt.
- Met name grote energieverbruikers worden gesitueerd in de buurt van locaties waar duurzame energie gewonnen wordt en nabij de hoofdverbindingen in het energienet tussen het Noordzeekanaalgebied en Groningen (voor elektriciteit en mogelijk ook voor waterstof, als de huidige aardgasleiding wordt omgevormd tot waterstofleiding).
- Op plekken en in gebieden die een rol spelen in het toekomstige energiesysteem of daarvoor (na afweging in het Verstedelijkingsconcept) in aanmerking komen, kunnen strategische ruimtereserveringen worden gemaakt. De aanwezige milieuruimte blijft daar in stand en wordt mogelijk uitgebreid.

- Voor nieuwe datacenters die gebruik maken van hyperconnectiviteit wordt één locatie in de regio aangewezen van maximaal 150 hectare. Bij de locatiekeuze voor deze en andere nieuwe datacenters is de beschikbaarheid van voldoende koelwater een voorwaarde (tenzij voor een innovatieve, niet-watergekoelde oplossing wordt gekozen).

7 Ruimtelijke ontwikkelingen dragen bij aan een klimaatbestendige metropoolregio

Principe 7.5
"Rijk en MRA verstedelijken klimaatbestendig, door de gevolgen van klimaatveranderingen (droogte, hitte, extreme regenbuien en mogelijke overstromingen) te verkleinen".

Voor de uitwerking van dit principe in het verstedelijkingsconcept voegen we hier de volgende invulling aan toe:

- Nieuwe locaties en herstructureringsgebieden voor wonen en werken worden klimaatbestendig en waterneutraal ontwikkeld: regenwater wordt ter plekke vastgehouden en vertraagd afgevoerd, hittestress wordt tegengegaan en de schade bij mogelijke overstromingen blijft beperkt.
- Nieuwe stedelijke ontwikkelingen vinden alleen plaats op locaties waar ze te combineren zijn met een robuust en toekomstbestendig systeem van water en bodem. Dat betekent onder meer dat niet wordt gebouwd in gebieden met een relatief hoge kans op overstromingen met een relatief grote diepte, tenzij gebouwd wordt op een wijze die bestand is tegen zo'n overstroming. Dat geldt in het bijzonder voor kwetsbare functies zoals datacenters, ziekenhuizen en vitale infrastructuur.
- Ontwikkelingen dragen zo mogelijk bij aan het tegengaan en vertragen van de bodemdaling.
- Er wordt voldoende ruimte gecreëerd voor tijdelijke waterberging in natte periodes, zowel in polders als aan het regionale watersysteem en het hoofdwatersysteem.
- Er wordt voldoende water vastgehouden of opgeslagen, zodat er ook in lange periodes van droogte voldoende zoetwater beschikbaar blijft voor natuur, drinkwater en landbouw. Nieuwe functies die veel water vragen worden gesitueerd op een locatie waar voldoende water in de nabijheid aanwezig is.

Bijlage C

Gemaakte afspraken

Uitkomsten BO Leefomgeving 8 juni 2020

(bron: brief van de minister van BZK aan de Tweede Kamer, 25 juni 2020, kenmerk 2020-0000381130)

Met de verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam (MRA) zetten Rijk en regio de koers uit naar een duurzame, sociaal-maatschappelijk en economisch sterke MRA in 2050. Een polycentrische ontwikkeling van de MRA met elkaar versterkende kernen vormt de basis voor de verdere doorontwikkeling. Hiervoor creëren Rijk en regio gezamenlijk en integraal randvoorwaarden en maken keuzes op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, landschap, energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire economie en leefbaarheid.
Er zijn afspraken gemaakt over de polycentrische en evenwichtige ontwikkeling van woningbouw en werkgelegenheid tot 2030 in samenhang met bereikbaarheid en de energietransitie tot 2050 in relatie tot de verstedelijking.
De MRA kent een urgente woningbouwopgave. Door de toenemende bevolkingsgroei moet de bouwproductie voor de MRA worden verhoogd naar 175.000 woningen tot 2030 (CBS prognose 2019).
Voor de woningbouwontwikkeling tot 2030 hebben Rijk en regio afgesproken om in aanvulling op eerder gemaakte afspraken de nadruk te leggen op versnelling van de uitvoering van vastgestelde plannen, plannen in voorbereiding en potentiële plannen tot 2030 en daarbij rekening te houden met de gevolgen voor de bereikbaarheid waarover besloten wordt in het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB).
Om te voorzien in de toegenomen woningbehoefte zal ik samen met de regionale partners volop meewerken om de jaarlijkse productie van 17.500 woningen te kunnen realiseren en om gezamenlijk de knelpunten, zoals benoemd in de woondeal, weg te nemen. Hierbij sturen we niet alleen op aantallen. We zorgen voor een evenwichtige verdeling van de woningvoorraad over de regio en een nieuwbouwprogramma dat aansluit bij de behoefte met betaalbare woningen voor zowel de lage- als middeninkomens. Ook pakken we de excessen op de woningmarkt aan. Voor de woningbouwontwikkeling tot 2030 is afgesproken om in samenhang met bereikbaarheid prioriteit te geven aan het ontwikkelen van de internationale corridor Zuidwest Amsterdam Schiphol Hoofddorp, inclusief Amsterdam Zuidoost, verder het ontwikkelen van de Westkant Amsterdam en aan de oostkant in te zetten op de centrumontwikkeling Almere t/m 2030 en waar mogelijk additionele stappen te zetten ten aanzien van Amsterdam Bay Area.
Er worden niet alleen woningen gebouwd, maar steden en samenlevingen. Voor een evenwichtige ontwikkeling van de polycentrische metropoolregio en het versterken van de leefbaarheid in bestaande kernen hebben Rijk en regio afgesproken om gezamenlijk uitvoering te geven aan de beleidsintentie indicatief 10% van de werkgelegenheidsgroei in de periode 2020-2030 evenwichtig te spreiden over de stadsharten van

Almere, Haarlem, Hoofddorp, Hilversum, Zaanstad, Purmerend en Lelystad. Hiermee wordt ook een bijdrage geleverd aan het zo optimaal mogelijk benutten van het bereikbaarheidssysteem, inclusief OV-knooppunten en (OV-)infrastructuur en het beter bereikbaar maken van arbeidsplaatsen voor met name praktisch en middelbaar opgeleiden in kernen buiten de kernstad.
Voor een duurzame MRA zijn tot 2030 aanzienlijke ingrepen en uitbreidingen nodig in de energie-infrastructuur. Het hoogspanningsnetwerk (150/380KV) kent anno 2020 al capaciteitsproblemen, evenals een aantal onderstations, die nodig zijn voor de regionale stroomdistributie. Het energienetwerk staat dan ook voor de middellange (tot 2030) en lange termijn (2030-2050) niet alle ambities op het gebied van woningbouw, werklocaties en energietransitie toe. Met betrekking tot de energietransitie hebben Rijk en regio afgesproken om de hoofdstructuur van de energievoorziening volwaardig mee te nemen in de afweging bij de verstedelijking en deze te koppelen aan de locaties voor opwek van hernieuwbare energie (RES) en ruimtelijk economische ontwikkelingen in de MRA in de periode 2020-2050. Voor de middellange termijn werken Rijk en regio in nauwe samenwerking met de netbeheerders een selectie van prioritaire no regret maatregelen uit, gericht op het oplossen van capaciteitsproblemen in de energienetwerken in de periode 2020-2025 en 2025-2030. Dit met als doel zoveel mogelijk te voorkomen dat vertraging optreedt en/of keuzes voor prioritering moeten worden gemaakt bij de gebiedsontwikkeling.
De overige keuzevraagstukken voor het verstedelijkingsconcept over energietransitie, de vierde hyperconnectiviteitshub, landschap, water en bodem voor de periode 2030-2050 zullen de komende maanden verder worden uitgewerkt. Het streven is om de besluiten hierover en de verstedelijkingsstrategie in het BO MIRT najaar 2020 vast te stellen. Het besluit over de fasering van grootschalige woningbouwlocaties tot 2050 zullen in samenhang met het bereikbaarheidsprogramma SBaB worden genomen.
De opgaven binnen de MRA voor de (middel)lange termijn hangen in meer of mindere mate samen met opgaven in de aan de MRA grenzende gebieden (Noord-Holland Noord, overig Flevoland, Utrecht, Leidse regio). Waar dit relevant is, zal de Verstedelijkingsstrategie MRA hier aandacht aan besteden of zullen deze worden uitgewerkt in de Omgevingsagenda Noordwest.
Voor het opstarten van de Omgevingsagenda Noordwest is besloten om dit jaar prioriteit te geven aan lopende Rijk-regiotrajecten, zoals de verstedelijkingsstrategieën MRA en MRU, waarin een groot aantal gebiedsgerichte opgaven al worden opgepakt. Zo ondersteun ik ook de NOVI-alliantie Noord Holland bij het opstellen van een Regionale Investeringsagenda's voor het gebied boven het Noordzeekanaal. Rijk en regio hebben afgesproken in januari 2021 te starten met een verkenning van aanvullende gebiedsgerichte opgaven, die mogelijk kunnen landen in de Omgevingsagenda. In het BO Leefomgeving van voorjaar 2021 wordt vastgesteld welke aanvullende gebiedsgerichte opgaven een plek krijgen in de Omgevingsagenda. De Omgevingsagenda Noordwest zal dan in principe in het BO MIRT van najaar 2021 worden vastgesteld.
De verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven in de MRU en MRA zijn groot en urgent. Voor de realisatie van de opgaven zijn onvoldoende financiële middelen beschikbaar bij Rijk en regio. Dit vraagt om een reële fasering van de gebiedsontwikkelingen voor de middellange en lange termijn. Daarnaast zullen Rijk en regio moeten bezien in hoeverre extra financiële middelen beschikbaar kunnen komen.

Rijk-regio afspraken BO-MIRT 25 november 2020

Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam

- Rijk en regio constateren een enorme woningbouwopgave in de MRA. Deze woningbouwopgave kan niet worden gerealiseerd, als er geen gezamenlijke maatregelen worden getroffen door zowel het Rijk als de regio op de noodzakelijke randvoorwaarden zoals mobiliteit, bereikbaarheid, economie, energie, klimaatadaptatie, water, ecologie, landschap en inclusiviteit. Deze randvoorwaarden zijn het cement voor de woningbouwopgave. Daarnaast zijn er op korte termijn maatregelen nodig inzake de stikstof en PFAS problematiek, geluidscumulatie en de coronacrisis die de bouwproductie enorm vertragen.
- Een versnelling van de woningbouwopgave betekent ook een versnelling van deze randvoorwaarden.
- Rijk en regio constateren dat de benodigde opgaven op wonen, werken, bereikbaarheid, landschap, ecologie, klimaatadaptatie, energie, circulaire economie en inclusiviteit vragen om systeemsprongen. Hierbij moet aandacht blijven voor hoge kwaliteit van leven in de MRA en de bijzondere kwaliteiten van een evenwichtige polycentrische metropool (zowel in sociaal-maatschappelijk als economisch opzicht) in een uniek en cultuurhistorisch waardevol landschap.
- Rijk en regio werken aan deze benodigde randvoorwaarden samen in de verstedelijkingsstrategie, Woondeal en het bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Daarnaast biedt de woningbouwimpuls mogelijkheden om de woningproductie op korte termijn te versnellen.
- Rijk en regio spreken af om richting het BO Leefomgeving en BO MIRT 2021 de uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie voort te zetten, ten einde een verstedelijkingsconcept MRA inclusief fasering en investeringsstrategie vast te stellen, waarbij in ieder geval de volgende onderwerpen in samenhang nader worden uitgewerkt.
- Rijk en regio bevestigen de ingeslagen hoofdkoers van de evenwichtige ontwikkeling van een polycentrische metropoolregio, met tot 2030 de ontwikkeling van 175.000 woningen en de inzet om het beïnvloedbare deel (ca. 10%) van werkgelegenheidsontwikkeling te spreiden over de stadsharten in de MRA. Daarbij geldt een aantal nadere afspraken, te weten:
- Versnelling woningbouw en noodzakelijke randvoorwaarden tot 2030:
  - Rijk (interdepartementaal, coördinatie BZK) en regio besluiten tot het uitwerken in concrete en integrale gebiedsplannen van de versnelde woningbouwontwikkeling 2021-2030 in de stadsharten Almere, Haarlem, Hoofddorp, Hilversum, Lelystad, Purmerend en Zaanstad, inclusief voor deze integrale ontwikkeling cruciale (financiële) randvoorwaarden onder andere op het gebied van bereikbaarheid en energie-infrastructuur. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de programmalijn Bereikbare Steden van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Over de bereikbaarheidsonderdelen vindt besluitvorming plaats binnen SBaB. Deze onderdelen krijgen een plaats in de Uitvoeringsagenda SBaB.
  - Rijk en regio komen met een uitgewerkt voorstel op welke wijze en met welke noodzakelijke randvoorwaarden de woningbouw in de grootschalige locaties Achtersluispolder in Zaanstad, Almere Pampus, station Hoofddorp en westflank in Haarlemmermeer, Havenstad in Amsterdam en Zuidoostflank Amsterdam, die nu gepland staan na 2030, naar voren kunnen worden gehaald, in aanvulling op de reeds afgesproken doelstelling van 175.000 nieuwe woningen tot 2030, zonder deze doelstelling te frustreren en rekening houdend met de (MIRT) onderzoeken die voor deze locaties in het kader van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid al lopen.
  - De voortgang van de hiervoor beschreven besluiten wordt besproken tijdens een extra BO Woningbouw in februari-maart 2021 vooruitlopend op de integrale besluitvorming in het BO Leefomgeving voorjaar 2021, en besluitvorming in BO MIRT najaar 2021.
- Water/klimaatadaptatie: o.a. afspraken maken tussen regio en Rijk (ministeries I&W/BZK/EZK/LNV) om vanuit eigen bevoegdheden in te zetten op klimaatadaptieve maatregelen bij alle gebiedsontwikkelingen (natuur, landbouw, wonen, bedrijvigheid, energie en infrastructuur) om te voorkomen dat toekomstige schade later onevenredige kosten met zich meebrengt. Daarnaast verkennen Rijk en regio gezamenlijk welke vervolgonderzoeken nodig zijn op het gebied van water en klimaatadaptatie; waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij bestaande programma's.
- Landschap en ecologie: o.a. afspraken maken tussen regio (deelnemers MRA) en Rijk (ministerie LNV) om vanuit eigen bevoegdheden in te zetten op gezamenlijke belangen, zoals bodemdaling in veenweidegebieden, verbeteren en aanvullen van ecologische verbindingen, stikstofgevoelige N2000,

de landbouwtransitie naar kringlooplandbouw en natuurinclusieve landbouw en het versterken van de biodiversiteit. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan bij bestaande structuren en samenwerkingsverbanden (Veenplan, programma Natuur, bossenstrategie, NOVI gebieden, Stuurgroep Markermeer-IJmeer etc.).

- Energie: Rijk en regio spreken af om het proces voort te zetten om te komen tot een selectie van prioritaire no regret maatregelen gericht op het oplossen van huidige capaciteitsproblemen in de energienetwerken in de periode 2020-2025 en 2025-2030, in relatie tot de in die periode voorgestelde verstedelijkingslocaties en de resultaten daarvan voor te leggen in het BO Leefomgeving van voorjaar 2021;
- Energie: Rijk en regio nemen de hoofdstructuur van de energie volwaardig mee in de afweging bij de verstedelijking van de MRA en koppelen deze aan de locaties voor opwek van hernieuwbare energie (RES) en ruimtelijk economische ontwikkelingen in de MRA in de periode 2020-2050. Waarbij in ieder geval de volgende afwegingen worden geagendeerd voor verdere uitwerking:
  - Het koppelen van wonen, werken, bereikbaarheid aan de beschikbaarheid van energie en netwerken van energie met concrete voorstellen in het verstedelijkingsconcept;
  - Antwoord geven op de vraag of en zo ja waar ruimte is voor conversiefaciliteiten;
  - Uitspraken over de noodzakelijke/wenselijke toevoeging en/of aanpassing van hoofdnetwerken van energie;
- Economisch profiel Almere: Rijk en regio spreken af de komende maanden te verkennen welke gezamenlijke inspanning noodzakelijk is voor het versterken van het kennisprofiel in Almere ten behoeve van de groei van de stad en specifiek de groei van de lokale economie en werkgelegenheid. Indien nodig kan dit leiden tot aanpassing van het Convenant Hoger Onderwijs Flevoland.

Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)

M.b.t. Netwerkstrategie
Rijk en regio constateren en concluderen dat:

- De verstedelijking leidt tot een forse groei van de mobiliteit. Het aantal auto- en openbaar vervoerverplaatsingen van, naar en binnen de MRA groeit tot 5,6 miljoen per dag in 2040, dit is een groei van 56% ten opzichte van 2014. Er is sprake van groei van verschillende mobiliteitssystemen: 1. binnen het sterk verstedelijkte gebied, waar openbaar vervoer (bus, tram, metro en trein), lopen en (elektrische) fiets sterk zijn; 2. tussen steden, waar de trein sterk is en 3. overige verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in de MRA, waar de auto sterk is.
- Als gevolg van COVID-19 er op de korte termijn een afvlakking is van de mobiliteitsgroei, maar dat door de sterke ruimtelijk economische ontwikkeling van de MRA richting 2040 de mobiliteitsgroei naar verwachting weer sterk zal toenemen.
- Als gevolg van de verstedelijking en de ligging van de Rijksinfrastructuur in de MRA en rond Amsterdam in het bijzonder, deze in toenemende mate gebruikt wordt voor verplaatsingen met herkomst-/bestemming Amsterdam. Dit leidt ertoe dat zowel lokaal als doorgaand verkeer gebruik maken van de beperkte beschikbare capaciteit op de weg en het spoor. Zonder ingrijpende keuzes en maatregelen lopen de netwerken vast en verslechtert de bereikbaarheid van de steden en economische toplocaties (zoals de Zuidas, Schiphol en de Haven van Amsterdam).
- Om de groei de komende jaren op te kunnen vangen dienen de lopende MIRT afspraken uitgevoerd te worden (o.a. ZuidasDok, OV SAAL, A8-A9, Amsterdam Zuid, PHS) en de benodigde stedelijke bereikbaarheidsinvesteringen (lokale fietsnetwerk, uitbreiden BTM) in de MRA uitgevoerd te worden.
- Om een toekomstvaste oplossing voor zowel het (inter)nationale- als het regionale/stedelijke verkeer te bieden is een Netwerkstrategie richting 2040 opgesteld die bestaat uit de volgende hoofdkeuzes voor een samenhangend multimodaal netwerk:
- Een stapsgewijze schaalsprong in het regionaal HOV-systeem in het sterk verstedelijkte gebied van de MRA om ruimte te creëren op het (inter) nationaal spoornetwerk en als ontsluiting van nieuwe ontwikkelgebieden. Deze schaalsprong is nodig omdat het huidige openbaar vervoersysteem de sterke mobiliteitsgroei van, binnen en naar de MRA (69% groei t.o.v. 2014) niet kan opvangen. De eerste stappen zijn onderzocht en uitgewerkt in de MIRT-onderzoeken Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp en Amsterdam Bay Area.
- Een stapsgewijs re-design wegennet met het verleggen en versterken van de draaischijf voor het doorgaande verkeer rond Amsterdam (A5, A9, A10-Noord). Een re-design is nodig omdat de Ring A10 bij sterke groei van de automobiliteit tot 2040 van, binnen en naar de MRA (52% groei t.o.v. 2014) niet zowel het doorgaande verkeer als het herkomst-/bestemmingsverkeer kan blijven opvangen. Er is verdiepend onderzoek nodig om de optimale configuratie van maatregelen (fysiek en gedrag) te kunnen bepalen.

- De fiets is een belangrijke en kansrijke modaliteit om de MRA op een duurzame en gezonde wijze bereikbaar en leefbaar te houden. Drie oplossingsrichtingen bieden daarbij potentie: 1) het voltooien van regionale doorfietsroutes, 2) realiseren van aantrekkelijke routes (feederroutes) naar OV-knopen voor verbetering ketenreis en 3) de ontwikkeling van kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen bij OV-knopen.
- Zet in op hoogwaardige stedelijke en regionale overstapvoorzieningen tussen mobiliteitssystemen (hubs).
- Naast de hoofdkeuzes die impact hebben op doorstroming in de hele MRA zijn er voor weg en OV ook opgaven op specifieke corridors, zoals de A27 van Almere naar Utrecht en de Gooicorridor, die met lokale maatregelen kunnen worden opgelost.

Rijk en regio spreken af:

- In de MRA integraal te werken aan (1) een stapsgewijze schaalsprong in het regionaal HOV-systeem in het sterk verstedelijkte gebied van de MRA om ruimte te creëren op het (inter) nationaal spoornetwerk en als ontsluiting van nieuwe ontwikkelgebieden, (2) een re-design van het wegennet en (3) het benutten van de groeiende potentie van de (e)fiets. Dit gebeurt stapsgewijs en in samenhang met (de fasering in) de verstedelijkingsstrategie. Deze strategie wordt in de MIRT-studies ZWASH en Amsterdam Bay Area gebiedsgericht uitgewerkt.
- Een onderzoek te starten naar het re-design van het (hoofd)wegennet, gericht op het verleggen en versterken van de draaischijf voor het doorgaande verkeer rond Amsterdam (A5, A9, A10-Noord). Dit onderzoek zal voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021 inzicht geven in de optimale combinatie van weg-infrastructurele maatregelen en beleidsinzet om het wegennet (hoofdwegennet en onderliggend wegennet) in de MRA in beweging te houden.
- Voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021 een multimodaal toekomstbeeld 2040 MRA op te stellen als uitwerking van de Netwerkstrategie. Met als doel de samenhang tussen de modaliteiten, de gebiedsonderzoeken en de transitie naar een veilig, slim en duurzaam mobiliteitssysteem verder uit te werken; passend bij de verstedelijkingsafspraken. Binnen dit toekomstbeeld wordt samen met maatschappelijke partners en kennisinstellingen:
  - de regionale bouwsteen voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld;
  - het (door)ontwikkelen van multimodale hubs op stedelijk en regionaal niveau uitgewerkt;
  - verbinding gelegd met het vervolgonderzoek binnen ZWASH en Amsterdam Bay Area (in beide MIRT-studies zal de fiets worden betrokken);
  - verbinding gelegd met raakvlakken als de Verstedelijkingsstrategie MRA, Landelijk OV toekomstbeeld en projecten/studies van Rijk en regio (A27, Hoornse lijn, IJ-oeververbindingen, lokale maatregelen in het kader van autoluw, etc.).

M.b.t. MIRT-onderzoek ZWASH

Rijk en regio constateren en concluderen dat:

- Het doortrekken van de (metro) Noord/Zuid-lijn (NZL) tot Hoofddorp een goede oplossing is om ruimte te creëren voor de verdere groei van treinverkeer op het (inter)nationale netwerk.
- Het doortrekken van de NZL verdere ontwikkeling van de kerncorridor tussen de Zuidas en Hoofddorp als internationaal vestigingsklimaat mogelijk maakt en bijdraagt aan de ontwikkeling van dit gebied als de Internationale Entree van Nederland.
- Het doortrekken van de NZL belangrijk is voor een toekomstbestendige ontsluiting van de luchthaven Schiphol en het ontlasten van het drukke treinstation.
- Het doortrekken van de NZL belangrijk is voor diverse grootschalige woningbouwprojecten in zowel de directe omgeving van station Hoofddorp als in de hele Haarlemmermeer en aansluit op de ontwikkeling van 50.000 arbeidsplaatsen in de Haarlemmermeer binnen de invloedsfeer van de kerncorridor (inclusief Schiphol).
- Het sluiten van de Ringlijn randvoorwaardelijk is om de gebiedsontwikkeling in HavenStad met 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen mogelijk te maken, en bijdraagt aan het scheiden van verkeersstromen in het OV (in het bijzonder in de Schipholspoortunnel) en zo aan een verbeterde nationale en regionale bereikbaarheid.
- De Airportsprinter een belangrijke rol kan vervullen in het OV-netwerk, maar minder kansen biedt voor woningbouw en ontvlechting in het netwerk om capaciteit op het spoornetwerk vrij te spelen op de lange termijn.
- Dat een airportsprinter-station 'HavenStad' geen toekomstbestendige optie is voor na 2040, zonder omvangrijke investeringen in het onderliggend tramnetwerk.
- De OV-onderwerpen voldoende uitgewerkt zijn om een verkenning te starten, maar dat het zicht op 75% financiering ontbreekt.
- Voor de onderzochte wegmaatregelen geldt dat uitbreiding van de wegcapaciteit voor een aantal wegvakken tot een verbetering van de doorstroming leidt, en de onderzochte pakketten

tot een vermindering van de capaciteitsknelpunten in het gebied leidt, maar nog onvoldoende tot een oplossing van de knelpunten.
- Toekomstige investeringen nodig blijven om deze knelpunten op de weg op te lossen.
- Er nog informatie ontbreekt en dat dit vraagt om verdere verdieping in een vervolgonderzoek naar de wegmaatregelen.

Rijk en regio spreken af om:
- Het MIRT-onderzoek Zuidwestkant-Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp als afgerond te beschouwen en de conclusies vast te stellen.
- Er nu geen middelen beschikbaar zijn om een startbeslissing te kunnen nemen voor de voorkeursalternatieven doortrekken Noord/Zuidlijn Amsterdam Zuid – Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn Isolatorweg – Amsterdam Centraal voor een totaalbedrag van € 4,7 miljard.
- Partijen om geen tijd te verliezen wel inhoudelijk doorwerken om een startbeslissing voor te bereiden.
- Gezamenlijk door te gaan met de verdere uitwerking van een integrale ontwikkelstrategie, waarin de ruimtelijke economische ontwikkelingen inclusief versnelling woningbouw en de ontwikkelingen omtrent luchtvaart en internationaal treinverkeer aansluiten op de bereikbaarheidsmaatregelen in openbaar vervoer, weg en fiets.
- Een verdiepend onderzoek uit te voeren naar de optimale combinatie van weg infrastructurele maatregelen voor de opgaven op de weg in de corridor, met nauwe afstemming met het onderzoek naar beleidsinzet en maatregelen op systeemniveau binnen de programmalijn Netwerkstrategie MRA.
- De onderdelen verstedelijking, OV, fiets en weg in de programmaraad weer bij elkaar te brengen richting het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021, zodat integrale besluitvorming plaats kan vinden.

M.b.t. MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area

Rijk en regio constateren en concluderen dat:
- Er een grote woningbouwbehoefte in de MRA is van 250.000 woningen tot 2040 en dat de oostkant van de MRA een substantiële bijdrage levert aan deze woningbouwopgave, zoals in de verstedelijkingsstrategie is opgenomen.
- De woningbouwopgave tot 2030 vooral gericht is op het realiseren van een substantieel aantal woningen in IJburg en Almere, waarbij de grootste ontwikkelopgave ligt op het creëren van woon-werkmilieus in het Almeerse stadshart, door verdichting rond station Almere Centrum. De overige opgave focust zich op het toevoegen van woonmilieus rond de bestaande Almeerse stations en het versterken van de bestaande buurten.
- Na 2030 de grootste verstedelijkingsambitie rondom Almere Pampus ligt. Dat levert een belangrijke bijdrage aan de grote woningbehoefte in de MRA na 2030, en er wordt nog gekeken naar mogelijkheden om deze verstedelijkingsambitie te versnellen.
- Er een MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area is uitgevoerd, waarbij een integrale ontwikkelstrategie voor dit gebied is opgesteld. Vertrekpunt hiervoor vormen de RRAAM-afspraken uit 2013.
- De fiets en het onderliggende OV-netwerk een belangrijk onderdeel zijn van de ontwikkelstrategie voor de Oostflank en bijdragen aan een mobiliteitstransitie.
- Om een (substantieel) aantal woningen aan de oostkant van de MRA toe te voegen is een goede bereikbaarheid met alle modaliteiten van belang. In het onderzoek zijn verschillende OV-varianten onderzocht, waaronder een IJmeerverbinding en de verbetering van het bestaande spoor. In het onderzoek zijn de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling op de weginfrastructuur in beeld gebracht, waarbij gebleken is dat er knelpunten zijn. Wegmaatregelen zijn in deze fase nog niet onderzocht.
- Uit de Mini-MKBA blijkt dat een IJmeerverbinding, bij de in dit onderzoek onderzochte programma's voor wonen en werken een maatschappelijke meerwaarde heeft. In de ontwikkelstrategie is uitgegaan van de bouw van ca. 100.000 woningen en de realisatie van ca. 40.000 arbeidsplaatsen in het gebied, waarvan 75.000 woningen en 35.000 arbeidsplaatsen in Almere.
- Los van alle ruimtelijke ontwikkelingen zijn maatregelen noodzakelijk om het ecologische systeem van het IJmeer/Markermeer te herstellen en bij te dragen aan de totstandkoming van een Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem (TBES). Met financiering door onder andere organisaties voor natuur en ecologie, zoals de partijen in de Stuurgroep Markermeer en IJmeer (SMIJ). Dit is conform eerdere afspraken in de RRAAM bestuursovereenkomst. Het Rijk investeert met enkele projecten zoals Markerwadden, Oostvaardersoevers en NH Markermeerkust, al in het verbeteren van de ecologische kwaliteit en zal dat ook in de toekomst doen.*

Rijk en regio spreken af om:
- Het rapport 'Naar een ontwikkelstrategie voor Amsterdam Bay Area' met daarin de (tussen) resultaten en conclusies van het MIRT-onderzoek vast te stellen en daarmee het onderschrijven van:

1. De integrale ambities rond verstedelijking, bereikbaarheid, natuur en ecologie in dit gebied.
2. De noodzaak en uitgangspunten voor de verdichting in Almere, versnelling Almere Centrum en de realisatie van Almere Pampus om daarmee een bijdrage te leveren aan de grote woningbehoefte in de MRA.
3. De IJmeerverbinding in de vorm van een light railverbinding, bij de in het onderzoek onderzochte programma's voor wonen en werken (ca. 100.000 woningen en 40.000 arbeidsplaatsen), een kansrijke oplossing vormt om bij te dragen aan de hoofdopgaven van het programma SBaB en aan de verstedelijkingsopgave in de Oostflank van de MRA.
4. De noodzaak van investeringen in natuur en ecologie in en rond het IJmeer/Markermeer.

- Het MIRT-onderzoek voort te zetten en voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van najaar 2021 een gefaseerde en adaptieve ontwikkelstrategie af te ronden en te komen tot een integrale en robuuste afweging op het gebied van wonen, werken, ecologie, natuur, landschap, recreëren en bereikbaarheid (o.a. OV-systeemkeuze), in relatie met de hoofdopgaven van het programma SBaB en de verstedelijkingsstrategie.
- Dat voldoende nieuwe werkgelegenheid een essentiële voorwaarde is voor een goede balans in de stad en een evenwichtige gebiedsontwikkeling. Hier ligt een gezamenlijk opgave voor de regio en het rijk.
- In het vervolgonderzoek in ieder geval aandacht te besteden aan de benodigde fiets-, weg- en OV-maatregelen in relatie tot (de fasering van) de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving (verstedelijkingsstrategie).
- Als onderdeel van de ontwikkelstrategie een financieel beeld te ontwikkelen, met een overzicht van de kosten, baten en (alternatieve) bekostiging van de maatregelenpakketten.
- Als eerste stap om de doorstroming op de A27 te verbeteren, de regio zal werken aan de realisering van de Quick Win A27, aansluiting Eemnes. Een reconstructie van het kruispunt onderaan de afrit Eemnes, draagt bij aan een betere doorstroming van het verkeer op de A27. De kosten hiervan zijn geraamd op € 2,4 – 3 miljoen (incl. btw). De Rijksbijdrage bedraagt maximaal € 1,5 miljoen (incl. btw). De realisatie is voorzien in 2022.
- Als tweede stap wordt gestart met een MIRT-verkenning naar de capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes als oplossing voor het NMCA-knelpunt op dit tracé en het leveren van een bijdrage aan een betere betrouwbaarheid van het HOV. De scope van de MIRT-verkenning zal integraal binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid worden ingebed. Hierover zullen Rijk en regio gezamenlijke afspraken maken in de startbeslissing. De investeringskosten voor een verbreding zijn geraamd op € 29 miljoen (incl. btw). De regiobijdrage bedraagt 25%.

Uitkomsten BO Leefomgeving 21 april 2021

(bron: brief van de minister van BZK aan de Tweede Kamer, 7 juni 2021, kenmerk 2021-0000281596)

Rijk en regio hebben gezamenlijk de ambitie om de grote verstedelijkingsopgave in de Metropoolregio Amsterdam en Metropoolregio Utrecht versneld te realiseren. Dit is een complexe opgave, die alleen haalbaar is wanneer wordt voldaan aan een groot aantal randvoorwaarden op het gebied van betaalbaarheid, investeringscapaciteit corporaties, stikstof aanpak, geluidscumulatie, leefbaarheid, bereikbaarheid waaronder schaalsprong OV, energietransitie, klimaatadaptatie en landschappelijke ontwikkeling. Rijk en regio zien dat hiervoor meer middelen én een transitie van een projectgerichte financiering naar gezamenlijke en adaptieve, meerjarige, programmatische bekostiging nodig zijn. Rijk en regio spreken daarom af voor de Metropoolregio's Amsterdam en Utrecht als integraal onderdeel van de regionale verstedelijkingsstrategieën een Rijk-regio programmering op hoofdlijnen uit te werken, op basis waarvan in het BO MIRT van najaar 2021 gesproken kan worden over de te maken afwegingen en keuzes. De Rijk-regioprogrammering zal bestaan uit een meerjarig overzicht van de belangrijkste geachte samenhangende Rijk-regio investeringen, met daaraan verbonden de kosten en potentiële dekking, en kan jaarlijks worden geactualiseerd op basis van dan vigerende inzichten over fasering en prioritering. Na het zomerreces wordt een BO woningbouw en verstedelijkingsstrategieën ingepland om de voortgang van de verstedelijkingsstrategieën inclusief de Rijk-regioprogrammering en de inzet van het bestaande instrumentarium voor de woningbouw te bespreken.

Specifiek voor de verstedelijking in de provincies Noord-Holland en Flevoland spreken de partijen af om zich in te zetten voor een versnelling van de woningbouw van 240.000 woningen, waarvan 175.000 in de Metropoolregio Amsterdam. De inzet in de MRA is gericht op de reguliere woningbouw (122.000) en de stadsharten (53.000). Daarbovenop wordt ook de mogelijke versnelling met extra inspanning van alle partijen op vijf grootschalige locaties (45.000) onderzocht, nu grotendeels later in de tijd gepland, dan de genoemde 175.000 woningen. De woningen worden voornamelijk gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied. Veelal gaat het om herstructurering waarbij sanering van bebouwing en bedrijfsverplaatsing aan de orde zijn. Deze factoren zijn van grote invloed op de mogelijke versnelling van de woningbouwontwikkeling. Rijk en regio hebben voor de versnelling van de woningbouw in de MRA afgesproken om integrale gebiedsplannen op te stellen voor de stadsharten en globale gebiedsplannen voor de vijf grootschalige ontwikkellocaties als onderdeel van de Verstedelijkingsstrategie MRA en daarin de Rijk-regio inzet in deze gebieden vast te stellen in het BO MIRT van najaar 2021. Op dit moment is er voor 40% van de te bouwen woningen in Noord-Holland onvoldoende stikstofruimte. Partijen hebben besloten tot een aantal maatregelen om voor de woningbouw voldoende stikstofruimte te creëren. Het gaat hierbij om ruimte reservering in een nog op te stellen stikstofdepositiebank, het voordragen van onrendabele toppen van woningbouwprojecten voor de Woningbouwimpuls, opties voor extern salderen en voor 1 september 2021 uitzicht op een oplossing voor de woningbouw in Zaanstad. Daarbij worden geen sectoren uitgesloten en worden de mogelijkheden van financiering door alle partijen betrokken. Partijen spreken af een vergelijkbare aanpak op te stellen voor deze problematiek in Flevoland. Rijk en regio spreken ten aanzien van de energietransitie in de MRA af een governance structuur uit te werken met als doel te komen tot een betere samenwerking met de energieketen (in het bijzonder de netbeheerders) en integrale besluitvorming op nationaal en regionaal niveau te waarborgen.

Colofon

Projectleiding	Ton Bossink Saskia Newrly
Projectleider Verstedelijkingsstrategie	Paul Menting
Projectsecretaris	Femke Kaptein
Tekst en redactie	Peter Paul Witsen Jolly Kerkstra
Fasering	Judith Lekkerkerker
Ontwerpteam	Jurjen Tjarks Martijn Veenstra PosadMaxwan strategy x design
Dronebeelden	Serge van Berkel

Het verstedelijkingsconcept is opgesteld in nauwe afstemming met ambtelijke vertegenwoordigers uit de deelregio's van de MRA: Juriaan Jansen, Harry Zondag, Marieke de Rijk (Almere-Lelystad/provincie Flevoland); Mette Vernooij, Mark Lammertink, Clement Jager (Amstelland-Meerlanden); Mirjam de Graaf, Koos van Zanen, Els Meines (Amsterdam); Rowena Kuijper, Christiaan van Zanten (Gooi en Vechtstreek); Astrid Schölvinck (IJmond); Cees van Wijnen, Mirte Rozemond, Herman Swen, Julius Betist (Zaanstreek-Waterland); Martijn Dekker (Zuid-Kennemerland); André van Eijk (provincie Noord-Holland). En met vertegenwoordigers van Projectbureau Noordzeekanaalgebied en betrokkenen bij het Luchtvaartdossier.

Economie	Arjen van Nieuwenhuizen William Stokman Jeroen Bakker
Landschap	Marja van Nieuwkoop Birte Querl Andreas van Braam Houckgeest (+ Ecologie) Peter van Cappellen
Ecologie	Mira Heesakkers Jacco Maissan
Wonen	Ivo Hamelynck Jan Jaap Visser Maaike Stoop Bart Boon
Energie	Geert Haenen Camila Pinzon Cortes Joost Gottmer Jeroen Bakker Ruben van den Berg Lonneke Graas
Mobiliteit	Peter van Hoek Leo van 't Hof in afstemming met kernteam SBaB
Klimaat	Lot Locher Nicky Schulz
Sociaal Maatschappelijk	Ralph Ploeger Sahar Tushuizen

Gemeente Aalsmeer

MEMO RAAD

Registratienr.	
Aan	leden raad
Afkomstig van	Burgemeester en wethouders
Datum	25 januari 2022
Afschrift aan	college, griffie, voorlichting

Betreft Beantwoording vraag uit de Commissie Ruimte en Economie van 13 januari 2022 inzake-Verstedelijkingsstrategie

---

Tijdens het tweede deel van de Commissie Ruimte en Economie van 13 januari jl. is bij de behandeling van het agendapunt Verstedelijkingsstrategie door Wethouder Kabout toegezegd om op een vraag schriftelijk te reageren. In dit memo de reactie op deze vraag.

Het betrof de vraag om de juridische status van het Verstedelijkingsconcept te duiden, mede in relatie tot de schriftelijke reactie van de Raad op versie 3.

Wat de juridische status betreft, hier hebben we bij de MRA/Team Verstedelijkingsstrategie navraag bij gedaan en wij hebben het volgende antwoord ontvangen:

> De Verstedelijkingsstrategie (waaronder het Verstedelijkingsconcept) is de gebiedsgerichte uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en zal in 2022 worden opgenomen in de Omgevingsagenda Noordwest Nederland. Daarmee wordt de MRA Verstedelijkingsstrategie wettelijk beleidskader van het Rijk. In overeenstemming met de toekomstige Omgevingswet betekent dit dat de gemeenten in hun eigen Omgevingsvisies moeten laten zien dat het MRA Verstedelijkingsconcept is betrokken bij het opstellen van deze eigen visie. Daarbij moet wel gezegd worden dat Omgevingsvisies van het Rijk en van de provincies niet rechtstreeks doorwerken in de Omgevingsvisie van de gemeente. Een Omgevingsvisie schept alleen verplichtingen voor de bestuurslaag die het heeft opgesteld en de raad bepaalt zelf het eigen omgevingsbeleid.

Het Verstedelijkingsconcept heeft dus geen juridische status voor de gemeente, maar heeft wel invloed op onze eigen op te stellen Omgevingsvisie.

Wat de schriftelijke reactie betreft; het is dit keer geen officiële reactie / zienswijze zoals bij de tweede versie van het Verstedelijkingsconcept. Toen werd verzocht een zienswijze in te dienen en dit heeft geleid tot aanpassingen van versie 2 naar versie 3. Nu wordt verzocht het definitieve Verstedelijkingsconcept te onderschrijven. In de brief geven wij echter aan dat wij het Verstedelijkingsconcept *niet volledig maar grotendeels* onderschrijven en op welke specifieke onderwerpen wij de aandacht op willen leggen, bijvoorbeeld omdat wij een andere mening hebben of ons beleid afwijkt. Op deze punten zullen wij extra letten de komende maanden bij het uitwerken van de fasering en prioritering van de Verstedelijkingsstrategie en bij de rijk-regio afspraken. Daarnaast kan de brief benut worden voor de eigen, in de volgende collegeperiode op te stellen, Omgevingsvisie waar we dan op een aantal punten af zullen wijken van het Verstedelijkingsconcept.

Wij verwachten u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer,
de secretaris, de burgemeester,

drs. Sj. Vellenga mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr Z22-003025 / D22-008123

Datum B&W-besluit

Voor de vergadering van raad d.d. 27 januari 2022

Portefeuillehouder Burgemeester

Afdeling Kabinet

Behandelend ambtenaar (voor technische vragen)
G.M. Wiersma
0297-387512
marja.wiersma@aalsmeer.nl

Onderwerp

Wijzigingsverordening Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2022.

Gevraagd besluit

De Wijzigingsverordening Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2022 vast te stellen.

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

Om de mogelijkheden te vergroten om personen te waarderen en onderscheiden die zich verdienstelijk hebben gemaakt voor de Aalsmeerse samenleving is er verruiming en actualisering nodig van de artikelen 9, 10 en 12 van de Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2016. Met deze verruiming in criteria kan de Rozenpenning breder ingezet worden ter waardering en onderscheiding van personen die een bijzonder bijdrage hebben geleverd aan de Aalsmeerse gemeenschap en kan worden toegekend door de burgemeester.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

De Wijzigingsverordening Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2022 vast te stellen.

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

Bestuur, bevolking en veiligheid

Aanleiding

Op 8 december 2016 zijn in de Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2016 richtlijnen voor de toekenning van de Rozenpenning vastgesteld. De artikelen 9, 10 en 12 zoals beschreven in voornoemde verordening zijn te beperkt. Door verruiming van de criteria kan de Rozenpenning breder ingezet worden ter waardering en onderscheiding van personen die een bijzonder bijdrage hebben geleverd aan de Aalsmeerse gemeenschap.

Voorgesteld wordt de Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2016 als volgt te wijzigen:

Artikel 9:
De Rozenpenning wordt toegekend aan hen die zich op bijzondere wijze bezoldigd en/of onbezoldigd verdienstelijk hebben gemaakt voor de Aalsmeerse samenleving.

Artikel 10:
De criteria welke hiervoor gelden zijn;
a) De penning wordt toegekend aan burgers die zich gedurende een lange periode aantoonbaar verdienstelijk hebben gemaakt voor de Aalsmeerse bevolking;
b) De penning wordt tevens toegekend aan personen die vanwege privé dan wel principiële redenen niet voor een Koninklijke Onderscheiding in aanmerking wensen te komen.

Artikel 12:
De Rozenpenning wordt toegekend door de burgemeester.

Argumenten

Het is belangrijk om personen die een bijzondere bijdrage hebben geleverd aan de Aalsmeerse gemeenschap te waarderen en te onderscheiden. Het uitreiken van de Rozenpenning geeft hier invulling aan.

Kanttekeningen

-

Financiën

Er zijn geen financiële consequenties verbonden aan voornoemde wijzigingen.

Communicatie

De Wijzigingsverordening Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2022 treedt in werking op de eerste dag na de datum van bekendmaking. Bekendmaking vindt plaats op de gebruikelijke wijze na de besluitvorming.

Procedure

-

Bijlagen

De Wijzigingsverordening Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2022
De Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2016

de secretaris, de burgemeester,

drs. Sj. Vellenga mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling raadscommissie

Het voorstel aan de raad is	**Aanvaarde amendementen / moties**
Ongewijzigd aanvaard Gewijzigd aanvaard Verworpen	

RAADSBESLUIT

Besluit

de Wijzigingsverordening Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2022 vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 27 januari 2022.

De griffier,

O. van Kolck

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

Z22-003025 / D22-008123

Wijzigingsverordening Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2022

De raad van de gemeente Aalsmeer;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 25 januari 2022 met betrekking tot het wijzigen van de Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2016;

gelet op artikel 149 Gemeentewet;

BESLUIT:

Vast te stellen de volgende Wijzigingsverordening Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2022:

ARTIKEL I
De Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2016 wordt als volgt gewijzigd:

A.

Het huidige artikel 9 wordt gewijzigd als volgt:

Artikel 9
De Rozenpenning wordt toegekend aan hen die zich op bijzondere wijze bezoldigd en/of onbezoldigd verdienstelijk hebben gemaakt voor de Aalsmeerse samenleving.

B.

Het huidige artikel 10 wordt gewijzigd als volgt:

Artikel 10
De criteria welke hiervoor gelden zijn;
a) De penning wordt toegekend aan burgers die zich gedurende een lange periode aantoonbaar verdienstelijk hebben gemaakt voor de Aalsmeerse bevolking.
b) De penning wordt tevens toegekend aan personen die vanwege privé dan wel principiële redenen niet voor een Koninklijke Onderscheiding in aanmerking wensen te komen.

C.

Het huidige artikel 12 wordt gewijzigd als volgt:

Artikel 12
De Rozenpenning wordt toegekend door de burgemeester.

ARTIKEL II INWERKINGTREDING
Deze verordening treedt in werking met ingang van de eerste dag na die van bekendmaking.

Z22-003025 / D22-008123

ARTIKEL III CITEERTITEL
Deze verordening wordt aangehaald als "Wijzigingsverordening Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2022.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad, gehouden op 27 januari 2022

De griffier,

O. van Kolck

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

Z-2016/044500 - D-2016/238519

Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2016

Artikel 1

De gemeente Aalsmeer kent de volgende gemeentelijke onderscheidingen:

1. Erepenning (gemeentelijke erepenning behorende bij het ereburgerschap van de gemeente)
2. Rozenpenning
3. Bronzen Flora
4. Bestuursspeld Aalsmeer

Artikel 2

Er wordt een permanente commissie gemeentelijke ereblijken ingesteld die de aanvragen beoordeelt. De commissie bestaat uit:

- De burgemeester
- Drie raadsleden
- Een wethouder

en wordt ondersteund door de adviseur Kabinetszaken Aalsmeer.

Artikel 3

De commissie, genoemd in artikel 2, brengt advies uit aan het college van burgemeester en wethouders. Het college kan slechts goed gemotiveerd van dit advies afwijken. Indien het om een toekenning gaat, genoemd in artikel 5, lid a, zal het college het voorstel aan de gemeenteraad voorleggen.

Erepenning

Artikel 4

De erepenning (het ereburgerschap) wordt toegekend in zeer bijzondere gevallen, als blijk van grote waardering en erkentelijkheid, aan:

a. Personen die zich in functie, beroep en/of vrijwilligerswerk gedurende een lange periode aantoonbaar verdienstelijk hebben gemaakt voor de Aalsmeerse bevolking, en vanwege deze uitzonderlijke prestaties aan de goede naam van de gemeente in binnen- en/of buitenland hebben bijgedragen.
b. Aalsmeerse burgers die op (para)olympisch niveau een medaille hebben behaald.

Artikel 5

De erepenning wordt toegekend door:

a. de raad, indien het een lid van het college of een burger betreft. De toekenning geschiedt in een besloten vergadering van de gemeenteraad;
b. het college, indien het een lid van de raad betreft.

Dit besluit is geheim.

Artikel 6

Personen aan wie de erepenning is toegekend, worden door deze toekenning ereburger van de gemeente.

Artikel 7

De erepenning wordt uitgereikt in het openbaar ter gelegenheid van een jubileum of afscheid, dan wel naar aanleiding van een bijzondere gebeurtenis, waardoor de reden van de toekenning van de erepenning wordt onderschreven.

Artikel 8

De uitreiking van de erepenning geschiedt door de burgemeester dan wel door een ander lid van het college.

Rozenpenning

Artikel 9

De Rozenpenning wordt toegekend aan vrijwilligers die zich op bijzondere wijze onbezoldigd verdienstelijk hebben gemaakt voor de Aalsmeerse samenleving.

Artikel 10

De criteria welke gelden voor het toekennen van een Koninklijke Onderscheiding zijn van toepassing voor de toekenning van de Rozenpenning. De penning wordt uitgereikt aan personen die vanwege privé dan wel principiële redenen niet voor een Koninklijke Onderscheiding in aanmerking wensen te komen.

Artikel 11

De aanvragen worden beoordeeld door de commissie gemeentelijke ereblijken.

Artikel 12

De Rozenpenning wordt toegekend door het college van burgemeester en wethouders.

Artikel 13

De uitreiking van de Rozenpenning geschiedt door de burgemeester dan wel door een ander lid van het college.

Bronzen Flora

Artikel 14

Tweejaarlijks vindt de verkiezing van de Ondernemer van het Jaar plaats. Een jury, bestaande uit:

- de burgemeester;
- de wethouder economische zaken;
- de voorzitter van Ondernemend Aalsmeer ;

- en een vertegenwoordiging van het bedrijfsleven.

beoordelen alle aanmeldingen en kiezen uiteindelijke de Starter van het Jaar en de Ondernemer van het Jaar. Beide ondernemers ontvangen de Bronzen Flora.

Artikel 15

De uitreiking van de Bronzen Flora geschiedt door de burgemeester dan wel door een ander lid van het college.

Slotbepalingen

Artikel 16

1. Deze verordening wordt aangehaald als "Verordening Gemeentelijke ereblijken Aalsmeer 2016".
2. Deze verordening treedt in werking op de eerste dag na die van bekendmaking..
3. Het raadsbesluit van 29 december 1947, het aanvullende besluit van 11 september 1967 tot instelling van een erepenning en alle overige niet nader genoemde besluiten en richtlijnen rondom de gemeentelijke ereblijken Aalsmeer, komen met de inwerkingtreding van deze verordening te vervallen.
4. Onverminderd het bepaalde onder het derde lid, blijft met de inwerkingtreding van deze verordening het Burgemeestersbesluit van 29 september 2015, Z-2015/055055, onveranderd van kracht voor het toekennen van de Bestuurdersspeld Aalsmeer.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad, gehouden op 22 september 2016

De voorzitter,

De griffier,

MOTIE: afkeuring over het handelen van het college van B&W bij de bespreking van de Warmtevisie Aalsmeer 2021 in de raadsvergadering van 27 januari 2022

De raad van de gemeente Aalsmeer in vergadering bijeen d.d. 1 februari 2022
Gelet op artikel 35 van het reglement van orde van de gemeente Aalsmeer.

Overwegende dat:

- het nationale Klimaatakkoord in 2019 is vastgesteld;
- elke gemeente vanuit dit akkoord de opdracht heeft om met betrokkenheid van belanghebbenden in 2021 een Transitievisie warmte vast te stellen;
- De uitgangspunten voor de Aalsmeerse Warmtevisie al in december 2016 zijn vastgesteld in het Duurzaamheidsbeleid Aalsmeer;
- Deze uitgangspunten luiden dat Aalsmeer in 2040 fossielonafhankelijk zal zijn en dat de Aalsmeerse gemeentelijke organisatie dat in 2030 zal zijn;
- de raad op verschillende momenten over de Warmtevisie gesproken heeft: op 28-1-2021 in een werksessie transitievisie warmte; op 31-8-2021 in de commissie Ruimte & Economie de bespreking van de concept Warmtevisie en op 11-1-2022 in de commissie Ruimte & Economie de bespreking van het huidige voorstel;

Voorts overwegende dat:

- tijdens de raadsbehandeling van de Warmtevisie op 27-1-2022 twee moties zijn ingediend, één met de strekking om de doelstellingen uit 2016 te heroverwegen en de ander met de strekking dat aan de visie het financiële vooruitzicht ontbreekt;
- het college beide moties omarmde en aangaf dat de Warmtevisie feitelijk nog aanpassing behoeft;
- dit pre-advies van het college verwarring opriep over de status van de vast te stellen Warmtevisie.

Spreekt uit:

Het handelen van het college in de raad van 27 januari 2022 bij de bespreking van de Warmtevisie af te keuren.

En gaat over tot de orde van de dag.

GROEN LINKS AALSMEER

Absoluut Aalsmeer

Fractie GroenLinks

R.P. Fransen

Fractie Absoluut Aalsmeer

D. Kuin

Muller, Carin

Onderwerp: FW: Vragen CDA vragenkwartier 27-01-2022 inzake babbelbankjes

Urgentie: Hoog

Van: Marlon van Diemen <marlon.v.diemen@gmail.com>
Datum: 25 januari 2022 om 10:43:48 CET
Aan: "Kolck, Olaf van" <olaf.van.kolck@aalsmeer.nl>
Onderwerp: Vragen vragenkwartier

Hallo Olaf,

ik wil graag de volgende vragen indienen voor het vragenkwartier

Op 5 november 2020 heeft het CDA een motie ingediend namelijk de motie Babbelbankjes. In de motie stond dat er gezocht moest worden naar bankjes rond de €3000,- dat was misschien wat krap maar er zou budget beschikbaar zijn binnen de lopende begroting. Wij zien nog geen bankjes, het CDA is van mening dat hier wel urgentie bij is. Wij zijn ook benieuwd of het binnen het budget past.

Onze vragen:

a. 1. Klopt het dat er nog steeds geen bankjes zijn aangeschaft en waar is het wachten op?
b. 2. Is er al bekend wat voor bankjes er gaan komen en wat zo'n bankje gaat kosten?
c. 3. Inmiddels zijn we bijna 1.5 jaar verder na de motie. Kan de wethouder aangeven op welke termijn wij de eerste babbelbank kunnen verwachten.

Groeten,
Marlon van Diemen CDA Aalsmeer Kudelstaart