



Datum	9 juli 2021	MRA Bureau
Kenmerk		T.a.v. kernteam Verstedelijkingsstrategie MRA
Inlichtingen	Rowena Kuijper	Strawinskylaan 1779
Telefoon	(035) 69 26 222	1077 ZZ Amsterdam
Onderwerp	<b>Wensen en opvattingen namens de 7 gemeenten uit de Gooi en Vechtstreek op de Verstedelijkingsstrategie MRA</b>	

Geachte dames, heren,

Via deze weg delen wij in het kader van de Rijk-MRA Verstedelijkingsstrategie onze wensen en opvattingen op het verstedelijkingsconcept Versie 2 en eerste contouren van de fasering, namens de gemeenten in de Gooi en Vechtstreek. Wij stellen de gelegenheid hiertoe op prijs.

#### *Proces deelregio*

Afgelopen weken is het verstedelijkingsconcept versie 2 inclusief eerste contouren van de fasering voorgelegd aan de gemeenteraden van de gemeenten Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp en Wijdmeren met het verzoek om wensen en opvattingen te uiten. Hieronder treft u de gezamenlijke reactie aan. De lokale zienswijzen die door individuele raden zijn meegegeven worden gebundeld meegezonden in het geval van aanvullingen of afwijkingen door een gemeenteraad op de gezamenlijke deelregionale zienswijze die in deze brief aan u wordt aangeleverd.

#### *Belang verstedelijkingsconcept*

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.

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 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.

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 leefkwaliteit 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 ontwikkeld 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).

Uiteraard hebben wij goed gekeken naar de opgaven en of deze goed bijdragen aan de leefbaarheid in de Gooi en Vechtstreek, naast die voor de gehele MRA. Voor ons relevante thema's als het watersysteem of de mediasector, zien wij goed terugkomen in het stuk. Echter grote zorgen baart ons het onderwerp mobiliteit. Deze en een aantal andere zorgen worden verderop in deze brief nader toegelicht.

### **Zienswijze op het verstedelijkingsconcept**

#### De metropool naar 2050

##### *Basis voor verdere ontwikkeling*

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.

##### *Economie*

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 een belangrijke ontwikkeling dat wel degelijk ook inzet en betrokkenheid van het Rijk vraagt en wij dan ook graag zo zien terugkomen op pagina 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.

Een aanvullende opmerking over de kaart op pagina 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.

##### *Mobiliteit*

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.

De infrastructuur is zeer belangrijk voor de verdere ontwikkeling en leefbaarheid van onze metropool. Zo ook voor het gebied van de Gooi en Vechtstreek. De doorstroom op de belangrijkste aders als A1, A27 en Gooicorridor zijn essentieel voor ontwikkelingen en daarmee 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 van het verstedelijkingsconcept graag nadrukkelijker terugkomen. Het baart ons zorgen, wat we hieronder nader zullen toelichten.

Het belang van de 'draaischijf rond Amsterdam' herkennen wij, ook in relatie tot de verstedelijkingsopgave. Maatregelen als doortrekken van de Noord-Zuidlijn passen hierbij. Dit laat echter onverlet dat ook corridors die de kernstad verbinden met de regio en gebieden buiten de MRA ook cruciaal zijn. Deze corridors krijgen te weinig prioriteit. Zeer zorgwekkend is dat de **A1** nauwelijks wordt genoemd. Wel als Rijk-regio opgave in het integraal uit te werken gebied Gooi, Vechtstreek, Diemerscheg. In het systeemvraagstuk mobiliteit en de fasering echter in het geheel niet. Zeer onterecht. Zeker gezien de relatie met de provincie Utrecht in de Omgevingsagenda. De A1 en Gooicorridor zijn van essentieel belang voor de verbindingen met andere metropolen en het oosten van Nederland. Deze zouden hoger in de prioritering moeten komen. Wij pleiten daarom voor een vervolg van het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam, zowel in maatregelen als nader onderzoek naar de langere termijn via een MIRT onderzoek A1 (multimodaal).

Naast de A1 is ook de **Gooicorridor (trein)** een belangrijke levensader voor onze regio en een belangrijke verbinder met de regio Amersfoort en verder richting het Oosten. Versterking van de Gooicorridor staat niet op zichzelf maar kan een belangrijke bedrage leveren aan vermindering van NMCA knelpunt A1. De Gooicorridor moet daarom aangevuld worden als Rijk-MRA opgave op pagina 71. Relevant zijn de afgesproken (BO MIRT 2020) vervolgstudie naar de gevolgen van besluitvorming OV SAAL voor de trajecten die reistijdverlies ondervinden komt en waar hier aanvullende maatregelen mogelijk en nodig zijn. Dit geldt o.a. voor de verbinding Hilversum – Amsterdam Centraal. Bij oplossingen als keuze voor verplaatsen van het goederenpad naar elders, of eventuele investeringen in infrastructurele maatregelen rondom spoorbrug Weesp en de aanpak van gelijkvloerse overwegen. Hier is betrokkenheid van het Rijk ook noodzakelijk. Wij gaan ervan uit dat dit wordt onderschreven. De tekst op pagina 52<sup>1</sup> kan anders suggereren, deze tekst dient te worden aangepast. Door het voor de A1 genoemde MIRT onderzoek multimodaal in te steken kan hierbij de Gooicorridor en daarmee ontlastende waarde voor de A1 integraal worden meegenomen.

Door verder over de eigen MRA grens heen te kijken kunnen prioriteringen anders uitvallen. Wat betreft A1 en Gooicorridor is het belangrijk de opgaven langs deze as bij elkaar op te tellen voor deze verbinding van Oost Nederland met de MRA. De prognose tot 2040 is dat naast toevoeging van 11.500 woningen en groei naar 115.000 arbeidsplaatsen in de Gooi en Vechtstreek, opgeteld nog eens 62.000 woningen en 367.000 arbeidsplaatsen extra aan deze corridor in de regio Amersfoort en regio Foodvalley en nog meer verder richting de Cleantechregio met de MRA worden verbonden. Vanuit de prognose dat er in de toekomst meer thuis gewerkt kan worden verhuizen steeds meer mensen verder van hun werk. Ook dit maakt het belangrijk om aandacht te hebben op de verbindingen met de gebieden buiten de MRA en niet alleen binnen de MRA.

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 Wijdmeren en Hilversum, waar de N201 door de stad aansluiting vindt op de A27/A1, of langs de N236.

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

---

<sup>1</sup> Naast deze hoofdkeuzes zijn er voor weg en openbaar vervoer ook opgaven op specifieke corridors, zoals Almere-Utrecht (weg, spoor) en de Gooicorridor, die met lokale maatregelen kunnen worden opgelost.

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.

Tot slot een opmerking over mobiliteit over een kaart die al eerder in het verstedelijkingsconcept staat weergegeven, namelijk de kaart op pagina 22. Hier is Naarden-Bussum onterecht niet als halte gemarkeerd. Dit zien wij graag juist opgenomen in de volgende versie van het verstedelijkingsconcept.

#### *Waardevol landschap*

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 pagina 36.<sup>2</sup> 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.

#### *Waterrobuuste inrichting en klimaatadaptatie*

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<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> Ook kan de keuzen 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.

#### *Ecologie*

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

---

<sup>2</sup> 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 schaa sprong 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).
2. Het doorontwikkelen van de bestaande recreatieve structuur
3. Het anticiperen op de toekomstige groei en de recreatieve behoefte van de bewoners

<sup>3</sup> P. 41: Rijk en regio werken in Gooi en Vechtstreek een integrale aanpak uit voor een waterrobuuste inrichting (zie de paragraaf Gooi en Vechtstreek in hoofdstuk 4).

<sup>4</sup> P.41: de toevoeging dat tijdelijke waterbufferlocaties, afhankelijk van de inrichting, deels moeten samenvallen met andere functies in deze gebieden zoals natuur, recreatie en energie.

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.

#### *Wat wordt nog gemist*

Wat wij nog missen in het stuk is verbetering van Natura 2000 irt 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.

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 de leefbaarheid in deze kernen. Verdere uitwerking, mede in het licht van voorgaande alinea, verdient de paragraaf over een sociaal sterke metropool.

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.

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.

Niet helemaal ontbrekend, maar wel onvoldoende uitgewerkt is de sociale pijler. Hierover gaan wij al op in onder het kopje economie.

#### *Integraal te ontwikkelen gebieden*

Hieronder volgen de wensen en opvattingen op het hoofdstuk van de integraal uit te werken gebieden. Het grondgebied van de Gooi en Vechtstreek valt in de integraal uit te werken gebieden Oostflank en Gooi, Vechtstreek, Diemerscheg. Daarnaast geven wij ook aanvullend input mee op de andere integraal uit te werken gebieden.

#### *Oostflank*

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.

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. Behoud van de waarden van dit N2000 gebied is niet alleen een regionale opgave.<sup>5</sup>

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.

#### *Gooi, Vechtstreek, Diemerscheg*

Eerder in deze brief al benoemd zijn we zeer tevreden over de betrokkenheid en inzet van Rijk en MRA voor het watersysteem en daaraan hangende opgaven. We vragen echter de benodigde aandacht voor inzet op onderzoek naar en benodigde inzet op maatregelen voor de infrastructuur. Ook van en naar de Gooi en Vechtstreek, namelijk A1, A27 en Gooicorridor zoals al hierboven weergegeven onder paragraaf mobiliteit. Zeer terecht wordt dit hier als **Rijk**-regio opgaven geplaatst in dit hoofdstuk.

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 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. 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.

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 één 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.

#### *Noordzeekanaalgebied*

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 duwt. 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.

#### *Zuidflank MRA*

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.

In dit gebied speelt de ontwikkeling van de A9. Eerder in deze brief vragen wij al aandacht naar doorwerking op het omliggende wegennet van de re-design van de A9.

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).

---

<sup>5</sup> Zie hiervoor de recente studie van H2O. <https://www.h2owaternetwerk.nl/vakartikelen/waterplantenoverlast-gooi-en-eemmeer-een-heldere-blik-op-een-potentieel-troebel-ecosysteem>

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.

#### *Amsterdam:*

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 autolouwer wordt. Opvang in onze deelregio werkt beide kanten op naar zowel Amsterdam als Utrecht. Wij zien dat het autolouwer 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.

#### Zienswijze op concept fasering

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 spoorstelsel en daar profiteert iedereen in de regio (en 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.

#### Opvatting over de vraagstukken waar nog een bestuurlijke keuze over gemaakt moet worden.

In de brief vanuit het MRA bureau wordt specifiek gevraagd om wensen en opvattingen met betrekking tot de vraagstukken te vernemen die aan het eind van de samenvatting op pagina 10-11 zijn opgenomen.

Veel van de vraagstukken die gaan over het Noordzeekanaalgebied raken onze gemeenten niet direct of indirect. Hierover willen wij dan ook geen standpunt innemen maar aangeven het van belang te achten dat de wensen en bedenkingen van de raden waar dit wel raakt goed wordt meegenomen in de te maken

afwegingen. Inzet op een gezonde leefomgeving en een circulaire economie achten we van belang voor alle delen binnen de MRA.

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 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.

Zoals al eerder in deze brief aangegeven vinden we de leefbaarheid van inwoners onder de 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.

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.

Vooraf aan definitieve keuze voor de voorkeurslocatie van een vierde hyperconnectiviteitscluster bij Almere/Zeevolde dient te worden bekeken wat dit vraagt aan benodigde 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.

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 status is wat ons betreft randvoorwaarde en ontwikkelingen dienen zich daartoe te verhouden.

#### *Vervolgtraject*

We zien graag bovengenoemde punten verwerkt terugkomen in de volgende versie van het verstedelijkingsconcept en fasering. Met name het belang van A1 en Gooicorridor is voor ons een zeer belangrijk onderdeel dat niet alleen onder het integraal uit te werken gebied maar zeker ook onder mobiliteit terug moet komen.

Met vriendelijke groet,  
Namens de gemeenteraden en het bestuur van de Regio Gooi en Vechtstreek

Alexander Luijten