

Oplegvel Collegebesluit

| |
|--|
| Portefeuille E. Cassee |
| Auteur Dhr. R.W.J.M. van Oppenraaij |
| Telefoon 5113557 |
| E-mail: rvanoppenraaij@haarlem.nl |
| STZ/RB Reg.nr. 231650 |
| Te kopiëren: Concept Zienswijze |
| B & W-vergadering van 23 augustus 2011 |

Onderwerp

Zienswijze Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte SVIR

DOEL: Besluiten

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft het college uitgenodigd een Zienswijze in te sturen op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

B&W

1. Het college van B&W stemt in met de tekst van de Zienswijze van de MRA op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte SVIR van de minister voor Infrastructuur en Milieu.
2. Daarmee ondersteunt het college de Zienswijze van de gehele MRA: 36 gemeenten, 2 provincies en een stadsregio.
3. Het besluit heeft geen financiële gevolgen.
4. Communicatie verloopt via MRA
5. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Ontwikkeling.

Collegebesluit

Onderwerp: Zienswijze Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Reg. Nummer: 231650

1. Inleiding

Op 14 juni jl. heeft de minister van Infrastructuur en Milieu (I&M) de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aangeboden aan de Tweede Kamer. De ontwerp SVIR doorloopt samen met het bijbehorende plan MER en Amvb Ruimte een zienswijzeprocedure, op grond waarvan een ieder een zienswijze kan geven.

De samenwerkende overheden MRA hebben in nauw en intensief onderling overleg bijgevoegde MRA-zienswijze opgesteld.

Haarlem herkent zich volledig in de concept tekst. Door als MRA te reageren wordt een krachtig signaal afgegeven waarbij de onderlinge samenwerking en die met het Rijk bij de toekomstige aanpak van de opgaven een impuls krijgt.

2. Besluitpunten college

1. Het college van B&W stemt in met de tekst van de Zienswijze van de MRA op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte SVIR van de minister voor Infrastructuur en Milieu.
2. Daarmee ondersteunt het college de Zienswijze van de gehele MRA: 36 gemeenten, 2 provincies en een stadsregio.
3. Het besluit heeft geen financiële gevolgen.
4. Communicatie verloopt via MRA
5. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Ontwikkeling.

3. Beoogd resultaat,

Het kabinetsstandpunt benadrukt het belang van de stedelijke regio's, zoals de MRA, om de internationale concurrentiekracht van Nederland te vergroten. Dit standpunt vindt uiteraard instemming. De MRA concentreert zich in haar zienswijze op het belang van een integrale benadering op (gebieds)ontwikkelingen. De kwaliteit van de leef- en werkomgeving is voorwaarde voor een goed vestigingsklimaat. Daarom pleit de MRA voor een betere afstemming tussen het ruimtelijke beleid en het beleid voor de woningmarkt, arbeidsmarkt, onderwijs en cultuur.

Het doel is een gezamenlijke zienswijze, gedragen door alle deelnemers van MRA. Dit is eveneens in belang van Haarlem Ook Haarlem wil dat het kabinet wordt doordrongen van de noodzaak om de ontwikkeling van de MRA meer integraal aan te pakken op gebied van verstedelijking, economie, bereikbaarheid, landschap en duurzaamheid. Het accent op economie en bereikbaarheid ondersteunt daarbij de Haarlemse intenties. De minister kan het krachtige en breed gedragen signaal niet zondermeer naast haar neer leggen.

4. Argumenten

Integrale visie wordt gemist in de ontwerp SVIR

In de SVIR wordt het Kabinetsbeleid, uitgewerkt voor de ruimtelijke sector. Het Rijk definieert enkele “nationale belangen” en wil daar de focus op leggen. Zaken die tot nu toe door het Rijk werden behandeld of geregisseerd worden binnenkort aan provincies en gemeenten overgelaten. De lagere overheden krijgen dus meer taken dan in het huidige stelsel, maar de middelen die daarvoor meekomen schieten tekort.

Vooraf de verstedelijkingsopgave is lastiger te realiseren door gebrek aan (rijks) middelen. Maar ook andere onderwerpen zoals bijvoorbeeld groen dicht bij de stad, dat een van de unieke kwaliteiten van de MRA is, staan onder druk.

De opgaven vergen een integrale aanpak, maar alleen voor nieuw infrastructureel beleid is nog geld bij het rijk beschikbaar. En dat dan nog in beperkte mate, doordat het MIRT grotendeels belegd is. Dat leidt tot een eenzijdige investeringsstroom (nl alleen infrastructuur) waardoor de maximale economische ontwikkeling onder druk staat.

In de SVIR is meer aandacht nodig voor het openbaar vervoer.

Onderdeel van het vaker genoemde integrale beleid is een duurzame bereikbaarheid. Het openbaar vervoer (en dan met name het regionaal OV) speelt daar een onmisbare rol in.

De passages in de SVIR over de internationale bereikbaarheid, de nationale oplossingen voor het spoor (zoals PHS) en het Beter Benutten worden ondersteund. Helaas negeert de SVIR ten onrechte de (vaak aanvullende) rol van het regionaal openbaar vervoer, mede in het licht van de grote binnenstedelijke opgaven.

In dat licht constateert de MRA dat er een ernstige tegenspraak bestaat tussen het belang dat in de SVIR wordt gehecht aan goede mobiliteit in stedelijke gebieden en de dubbele korting op de BDU die juist aan de drie grootste Stadsregio's wordt opgelegd.

Samen sta je sterk

Een samenwerkende en daadkrachtige regio als MRA zorgt voor gezamenlijk ondertekenen.

Er wordt geen specifieke Haarlemse reactie opgesteld.

Haarlem hecht aan een sterke regionale samenwerking. Het is daarom goed in overkoepelende beleidsdocumenten een regionaal standpunt in te nemen. Een specifieke Haarlemse reactie is daarom niet nodig.

5. Kanttekeningen

Minister hoeft reactie niet over te nemen

Het streven is erop gericht op de minister te overtuigen van de noodzaak om gebiedsontwikkeling meer integraal te organiseren en daarvoor zich in te zetten. Samenwerking en partnerschap zijn daarbij belangrijke voorwaarden. Afhankelijk van haar definitieve opstelling zullen betrokken lagere overheden binnen de geboden mogelijkheden invulling moeten gaan geven aan de gewenste aanpak. Onafhankelijk van de uitkomst is de MRA het aan haar stand verplicht een gezamenlijke reactie op te stellen.

6. Uitvoering

Deze zienswijze is voorgelegd aan alle partners binnen de MRA voor instemming. De ondertekening mede namens Haarlem wordt verzorgd door de voorzitters van BKG, PBM en PRES. Afhankelijk van de inspraak en de suggesties die zijn aangeleverd, neemt de minister een besluit over het definitieve concept van de SVIR. (naar verwachting dit najaar)

7. Bijlagen

- 1..Brief van 20 juli 2011
- 2 De concept Zienswijze SVIR van de MRA

De Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is te downloaden en te lezen van

www.rijksoverheid/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/06/14/ontwerpstructuurvisie-infrastructuur-en-ruimte.html

3 De Samenvatting van deze ontwerp structuurvisie is te downloaden en te lezen van

www.rijksoverheid/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/06/14/samenvatting-ontwerpsvir.html

Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris
ing.S.M.M. Borgers

de burgemeester
mr. B.B. Schneiders



> Retouradres Postbus 30940 2500 GX Den Haag

| GEMEENTE HAARLEM | | | |
|------------------------------|------------------|--|--|
| Zaak nr.: 2011/221061 | Doc. nr.: | | |
| Afd.: 52/RB | Kopie: | | |
| Reg. datum: 25 JUL 2011 | | | |
| Afdoen, datum: 12/9/2011 | Ontv. bew. nr.: | | |
| Behandelaar: R. v. Oppermaas | Paraaf afgedaan: | | |

Datum 20 juli 2011

Betreft Aanbieding ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en
bijkomende Plan MER en AMvB Ruimte

**Directoraat-Generaal
Ruimte**

Rijnstraat 8
Postbus 30940
2500 GX Den Haag
Interne postcode 370
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon
Drs. J.J.S. Budé

T 070 - 339 07 35
M 06 22 39 44 47
F 070 - 339 12 00

Kenmerk
2011 049781

Bijlage(n)
3

Geachte heer, mevrouw,

Op 1 juni 2011 heeft de Ministerraad ingestemd met de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau in Nederland. Als direct betrokkenen bij de keuzes en onderwerpen in deze ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, doe ik u hierbij een exemplaar toekomen, inclusief het bijbehorende planMER en Algemene Maatregel van Bestuur Ruimte (eerste aanvulling) toekomen.

Het kabinet kiest voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Regionaal maatwerk en de gebruiker staan centraal met een filosofie die uitgaat van vertrouwen en heldere verantwoordelijkheden. Het Rijk laat meer over aan gemeenten en provincies en benoemt 13 nationale belangen die bijdragen aan het versterken van de ruimtelijk-economische structuur, het verbeteren van de bereikbaarheid en het waarborgen van de kwaliteit van de leefomgeving.

De ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, het bijbehorende planMER en de Amvb Ruimte (eerste aanvulling) doorlopen een zienswijzeprocedure. Dit gebeurt volgens de Wet ruimtelijke ordening, de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht. Op grond hiervan kan iedereen een zienswijze geven.

De inspraakperiode is van 3 augustus tot en met 13 september 2011. De documenten kunnen gedownload worden via de website www.centrumpp.nl. Daarnaast zijn de stukken in te zien op het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in Den Haag en op elk provinciehuis. Gedurende de inspraakperiode worden tevens een vijftal informatieavonden georganiseerd in Eindhoven, Zwolle, Groningen, Haarlem en Den Haag. Indien u een zienswijze wil indienen, kunt u dat doen via het Centrum voor Publieksparticipatie; schriftelijk dan wel mondeling.

Ik ben van mening dat dit nieuwe beleidskader een goede basis biedt om samen te werken aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

**Directoraat-Generaal
Ruimte**

Hoogachtend,

De minister van Infrastructuur en Milieu,
voor deze,

de directeur-generaal Ruimte,
drs. C.B.F. Kuijpers.

Kenmerk
2011 049781

Amsterdam, 29 juli 2011

Concept Zienswijze Metropoolregio Amsterdam
op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
van het ministerie van Infrastructuur en Milieu

Algemeen

De Metropoolregio Amsterdam wil de minister graag complimenteren met de snelheid waarmee deze SVIR tot stand is gekomen. Het rijksbeleid wordt krachtig neergezet en beperkt zich tot 13 belangen. Rol en taken van de rijksoverheid worden duidelijk afgebakend. Het rijk wil meer loslaten en overlaten aan andere overheden op basis van vertrouwen.

Het rijk ziet de bestuurslagen als aanvullend op elkaar, niet hiërarchisch. Daarmee erkent het rijk ook de gelijkwaardige rol, die de samenwerkende overheden in de MRA al jaren vervullen.

Met deze taakafbakening wordt een aantal rollen aan de andere overheden overgelaten, m.n. op het gebied van verstedelijking, groen en onderliggende infrastructuur. De samenwerkende overheden in de MRA zijn op al deze terreinen actief. Die rol blijven wij graag vervullen. Overigens zien wij hierin ook een rol voor bedrijfsleven en kennisinstellingen, naast die voor verschillende overheden. De Economic Development Board van de MRA is een concrete invulling van een dergelijke vitale alliantie. Wij constateren tegelijk dat de inbreng van het Rijk op het terrein van bijvoorbeeld de woningbouwprogrammering in overeenstemming moet zijn met de grotere verantwoordelijkheid van de regionale overheden. Maw de afspraken over programmering moeten in samenspraak met de regio tot stand komen, waarbij de beperking van de financiële middelen een rol speelt.

De uitwerking van de verdeling van rollen en de integrale aanpak wordt daarnaast helaas belemmerd door het gebrek aan financiële middelen waarmee rijk en regio de komende jaren te kampen hebben. Dan komt het aan op goed afgestemd beleid en prioriteiten op basis van een integrale afweging.

Integrale aanpak opgaven

De SVIR onderstreept het belang van de stedelijke regio's. Sommige van deze regio's, zoals de MRA zijn een knooppunt van de voor de internationale concurrentiekracht van Nederland zo belangrijke main-, brain- en greenports. Daarmee onderstreept de SVIR dat de MRA nu, maar zeker ook in de toekomst, functioneert als economisch vliegwiel van het land. De MRA versterkt de internationale concurrentiekracht van ons land, zoals de SVIR beoogt. De vraag die onze regio bezighoudt is hoe we die concurrentiekracht blijven(d) versterken.

In de SVIR ontbreekt naar onze mening een integraal ruimtelijk economisch afwegingskader dat ruimtelijke en economische ontwikkelingen zo goed mogelijk op elkaar laat inspelen en daarmee bepaalt waar en in welke sectoren de investeringen terecht moeten komen om een maximaal effect te bewerkstelligen. Voor de MRA komt dit kader naar verwachting in de "Amsterdambrief" van het kabinet. In algemene zin missen wij dit kader in de SVIR. Hierdoor ontbreekt in de SVIR de samenhang tussen relevante beleidsterreinen. In de MRA spelen verschillende opgaven, die alleen in samenhang met elkaar kunnen worden opgepakt. In de MRA werken wij met 5 impulsen (verstedelijking, bereikbaarheid, economische structuur, landschap en duurzaamheid) omdat wij overtuigd zijn van de noodzaak van een integrale aanpak. De noodzaak van die integrale aanpak wordt weliswaar onderstreept in de SVIR, maar krijgt niet op alle onderdelen voldoende uitwerking. De integrale aanpak is een goede basis voor een partnerschap tussen Rijk en regio. Wij hebben een gezamenlijk doel. De MRA vraagt daarbij aandacht voor de aspecten die in de SVIR nu onderbelicht blijven, zoals de samenhang tussen verstedelijking en bereikbaarheid en de noodzaak aantrekkelijke woonomgevingen te creëren om economisch interessant te blijven. Het belang van de samenhang tussen verstedelijking en bereikbaarheid wordt juist versterkt door de grote verstedelijkingsopgave waarvan in de SVIR sprake is: het toevoegen van 320.000 woningen tot 2040 in de Noordelijke Randstad (exclusief Utrecht). Het ontwerpen van een hiervoor adequaat verstedelijkingsmodel met een grote diversiteit aan soorten woningen en woonmilieus - een essentiële onderlegger voor de internationale concurrentiepositie - kan niet anders dan in nauwe samenhang met de economische ontwikkeling (en het daarbij behorende ruimtebeslag) en met de besluitvorming over investeringen in de bereikbaarheid, zowel op rijksniveau als op regionaal niveau, tot stand komen. Het succes van de

MRA is gestoeld op de integrale regionale aanpak die wij al jaren voorstaan en die ook de basis is voor de Gebiedsagenda die ook door het rijk is onderschreven. Zo is Schiphol niet een op zichzelf staand fenomeen, maar onderdeel van de hele metropolitane ruimtelijk-economische ontwikkeling; woningbouw zien wij naar fasering en plek niet los van de bereikbaarheid; de binnenstedelijke opgave zien we niet los van de betekenis van het landschap en vergaande afspraken over de ontwikkeling dan wel het schrappen van kantoren en bedrijventerreinen worden niet lokaal, maar regionaal gemaakt. De MRA zou willen dat de nieuwe structuurvisie van het rijk dat op z'n minst mogelijk blijft maken, zo niet juist versterkt.

Wij verzoeken u hierover een aanvullend stuk tekst in de SVIR op te nemen.

Overigens bevinden wij ons in goed gezelschap: ook het Planbureau voor de Leefomgeving heeft in de ex-ante evaluatie van de SVIR het belang van de kwaliteit van de leef- en werkomgeving voor een goed vestigingsklimaat benadrukt. Hij pleit daarom voor een betere afstemming tussen het ruimtelijke beleid en het beleid voor de woningmarkt, arbeidsmarkt, onderwijs en cultuur.

- De regio zal meer rollen invullen dan in het huidige stelsel, maar de middelen die daarvoor meekomen schieten tekort. Vooral de verstedelijkingsopgave is lastiger te realiseren door gebrek aan middelen. Maar ook andere onderwerpen zoals bijvoorbeeld groen dicht bij de stad, dat een van de unieke kwaliteiten van de MRA is, staan onder druk. Waar bij het groene takenpakket de financiering het grootste zorgpunt is, zijn dat bij verstedelijking zowel de bevoegdheden als de financiële middelen.
- De opgaven vergen een integrale aanpak, maar alleen voor nieuw infrastructureel beleid is nog geld bij het rijk beschikbaar. En dat dan nog in beperkte mate, doordat het MIRT grotendeels belegd is. Dat leidt tot een eenzijdige investeringsstroom (nl alleen infrastructuur) die niet bijdraagt aan de maximale economische ontwikkeling.
- Wij missen in de SVIR voldoende aandacht voor het openbaar vervoer. Onderdeel van het vaker genoemde integrale beleid is een duurzame bereikbaarheid. Het openbaar vervoer (en dan met name het regionaal OV) speelt daar een onmisbare rol in. De passages over internationale bereikbaarheid, nationale oplossingen voor het spoor (zoals PHS) en Beter Benutten ondersteunen wij. De (vaak aanvullende) rol van het regionaal openbaar vervoer, mede in het licht van de grote binnenstedelijke verstedelijkingsopgave, wordt in de SVIR onvoldoende erkend.
- Wij constateren dat er een ernstige tegenspraak bestaat tussen het belang dat in de Structuurvisie wordt gehecht aan goede mobiliteit in stedelijke gebieden en de dubbele korting op de BDU die juist aan de drie grootste Stadsregio's wordt opgelegd.
- Wij willen als MRA graag zelf de regie houden op mogelijke locaties voor windenergie op land.

In de SVIR staat dat de verstedelijkingsopgave voor 2040 320.000 woningen in de MRA is. Onze inzet is de woningbouwopgave zoveel mogelijk binnenstedelijk te realiseren, conform de Ladder van Duurzame Verstedelijking. Dit overigens zonder hierbij de uitleggebieden te negeren of te schrappen: de combinatie van beide soorten gebieden/locaties is onverminderd hard nodig om op (middel)lange termijn aan de Rijks en regionale opgave te kunnen voldoen. Deze inzet brengt vanzelf een keuze voor de bijbehorende bereikbaarheidsopgave mee. Daarbij is openbaar vervoer een belangrijke modaliteit. Erkenning hiervan missen we in de SVIR.

De inzet voor het verstedelijkings- en bereikbaarheidsmodel zijn bepalend voor de duurzaamheidsambities van de regio. Maar deze inzet betekent eveneens investeringen in voorzieningen en groen. De financiële vertaling van de geschetste integrale opgave is naar onze mening de meest efficiënte manier om schaarse middelen te besteden. De middelen schieten echter tekort. En de Rijksmiddelen zijn eigenlijk alleen beschikbaar voor bereikbaarheid op de (middel)lange termijn.

De economische kracht van onze regio wordt gereflecteerd in hoge waarden en opbrengsten. De baten daarvan komen niet of nauwelijks bij regionale overheden terecht. Wij willen graag met u bespreken welke mogelijkheden u ziet om dat meer in evenwicht te brengen.

De discussie over locaties voor windenergie op land is in de MRA nog niet voltooid. Graag krijgen wij de ruimte om die af te ronden en met de resultaten samen met het Rijk de Structuurvisie Wind op Land op te stellen.

Decentrale energieopwekking vervult een belangrijke rol in duurzame energiesystemen. Om dat te bereiken moeten hiervoor de condities gecreëerd worden waaronder de ontwikkeling van smart-energy-netwerken. Dit ontbreekt als aandachtspunt in de Structuurvisie.

Hoe samenwerken

Daar waar nationale belangen samenkomen met regionale opgaven wil het rijk samenwerken, zoals in de MRA regio. Hieruit concluderen we dat de hoofdlijnen in samenwerking met de regio's zullen worden uitgewerkt in Rijksstructuurvisies. Rijk en regio werken samen in de opstelling van Rijksstructuurvisies voor regionale opgaven (SMASH, RRAAM, Zuidas). Zowel de onderlinge samenhang van die visies als de coherentie met nationaal en regionaal beleid dienen in de SVIR benoemd te worden.

Bijvoorbeeld:

De ontwikkeling van Schiphol zien wij als onderdeel van een metropolitaan ontwikkelingstraject en niet als invulling van mainport beleid. Deze integrale inzet draagt meer bij aan economische ontwikkeling. Voor een concreet tekstvoorstel zie verderop in deze reactie.

Wanneer we de Zuidas als toplocatie willen ontwikkelen dan moeten we (Rijk en regio) Zuidas en Schiphol-centrum als één (complementaire) toplocatie zien en ook zo positioneren. Graag zien wij hierover een passage opgenomen in de SVIR. Voor de Zuidas zal heel relevant zijn of het ook HSL-station wordt voor de HSL zuid en oost. Hierover treden wij graag in overleg in het kader van de Structuurvisie Zuidas.

De greenports maken deel uit van het topsectorenbeleid. Ook tussen de diverse greenports bestaat complementariteit. De onderlinge bereikbaarheid is dan ook van belang. In de relatie tussen Zuidvleugel en MRA is de onderlinge bereikbaarheid tussen de greenport Bollenstreek en Schiphol/Aalsmeer slecht en zou zowel van regio als rijk een hogere prioriteit behoeven.

Over *hoe* we gaan samenwerken maken we graag samen *vooraf* afspraken. Wij verzoeken u de samenhang aan te geven tussen de SVIR en andere rijksdocumenten, vanuit ons eerdere pleidooi voor een integrale benadering. Hierbij doelen wij op de woonvisie van BZK/WWI, die recent aan de Tweede Kamer is aangeboden en het onlangs aangekondigde topsectorenbeleid en de binnenkort te verschijnen Amsterdambrief, die beiden bedoeld zijn net als de SVIR om de economie te versterken; de samenhang tussen deze drie documenten en de keuze voor investeringen in ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur om de economie te versterken vergt verduidelijking van uw kant. Bijvoorbeeld op basis van welke criteria u investeringsprioriteiten vaststelt.

Ook willen we u het volgende aanbieden in deze samenwerking:

- Op pag. 42 neemt u het initiatief om de rolverdeling tussen overheden en vervoerders eenduidig vast te leggen. Dit initiatief nemen we graag samen met u, in gezamenlijk overleg. Onze regio (met name de Stadsregio Amsterdam) heeft voldoende kennis en ervaring om onze rol als opdrachtgever ten aanzien van de vervoerders te vervullen.
- Investeringskeuzes lijkt het rijk nu te maken op basis van de NMCA. Daarom lijkt het rijk zich terug te trekken op haar eigen infrastructuur. Wij vinden dat het versterken van economische kerngebieden juist gediend is met gezamenlijk investeren door Rijk en regio in gewenste projecten. Terugtrekken op "eigen" projecten is daarin niet constructief. De MRA brengt deze overtuiging in praktijk door te investeren in projecten die in hoge mate als rijksinfrastructuur kunnen worden beschouwd, zoals Zuidas, Zeesluis, SAA. Juist vanuit de integrale opgaven en omdat in de MRA de rijksbelangen vaak regionale opgaven raken, gaan wij er vanuit dat rijk en regio afspraken maken over gezamenlijke inzet van middelen.
- De nieuwe mobiliteitsindicator onderschrijven wij. De economische waarde van mobiliteitstromen krijgt terecht een grotere rol. In dit licht is het jammer dat de bereikbaarheidsindicator nog teveel een vraag-aanbod indicator is in plaats van een sturingsmechanisme. Onze deskundigheid en ervaring voor verdere verfijning van de mobiliteitsindicator bieden wij u graag aan.
- In de SVIR laat u veel bevoegdheden en beleidsruimte aan de regio, maar voert u wel een standaard op van 2x3 rijstroken op hoofdverbindingen buiten de Randstad waar congestie een structureel probleem is en 2x4 rijstroken op Rijkswegen binnen de Randstad. Wij willen met u in overleg treden over de wegvakken waar dat prioritair noodzakelijk is en waar het wellicht met minder toe kan. Zo leveren wij een bijdrage aan de efficiënte inzet van de schaarse middelen.

Luchthaven:

Wij stellen voor de passage (“Voor de capaciteit ... 20 KE gebied”) in de SVIR op pag. 30 bij ICT- en mobiliteitsnetwerken, luchthavens en zeehavens vervangen door:

“Bij aanpassing van het beleid en regelgeving in het kader van de actualisatie van het LIB moet de versterking van de concurrentiepositie van de Metropoolregio het uitgangspunt zijn. Dit betekent echter meer dan alleen een versterking van de mainport Schiphol en het bijbehorend netwerk van verbindingen. Ook de ruimtelijke, economische en infrastructurele opgaven in de regio moeten kunnen worden gerealiseerd. De gemeenschappelijke opgave van rijk en regio is de versterking en internationale profilering van Schiphol en de Schipholregio (in samenhang met de Zuidas), inclusief luchthaven Lelystad, als onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam; één van de belangrijkste economische motoren van Nederland”.

Gebiedsgerichte opgaven:

In Hoofdstuk 4 van de SVIR worden de gebiedsgerichte nationale belangen en opgaven benoemd. In dit deel van de SVIR wordt het dilemma tussen enerzijds decentralisatie van bevoegdheden naar de regio en anderzijds vanuit het Rijk de economische kracht van regio's versterken duidelijk.

Zo stelt de SVIR als eerste dat de bereikbaarheid van de MRA voornamelijk aan de noordkant van Amsterdam verbetering behoeft. Even later wordt de status van de Zuidas als economische toplocatie benoemd. Wij willen daarom dat de prioriteit voor de bereikbaarheid niet uitsluitend aan de noord- en oostkant van Amsterdam wordt gelokaliseerd. De zuid(west) kant van Amsterdam is minstens zo belangrijk. Wij verzoeken u de tekst zodanig aan te passen dat deze prioriteit in overleg met de MRA wordt vastgesteld.

U benoemt “het ruimtelijk mogelijk maken van de Zaan-IJ-oeveren in Amsterdam” terecht als nationale opgave. Wij zien dat ook als regionale opgave. Het realiseren van relevante woon- en werkmilieus is een belangrijk onderdeel van de economische kracht van de regio. Hierbij speelt de specifieke rol van de Amsterdamse haven en de mogelijkheid havenfuncties elders onder te brengen een rol. Dat kan de MRA niet zonder medewerking van het Rijk Wij zouden hiervoor in de SVIR graag een passage opgenomen zien waarin het Rijk de bereidheid tot die samenwerking uitspreekt.

Ten slotte

Tezamen met de Structuurvisie heeft de minister de Algemene Maatregel van Bestuur (nu genoemd Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening, BARRO) naar de Tweede Kamer gestuurd. Een deel van het BARRO, nl dat deel dat niet al eerder ter inzage is gelegd, ligt in dezelfde periode als de Structuurvisie ter inzage. De MRA ziet er van af in deze reactie ook op het BARRO in te gaan. Omdat het BARRO specifieke bepalingen omvat gaan wij er van uit dat individuele gemeenten en provincies een zienswijze op het BARRO zullen indienen.

Met vriendelijke groet,

Maarten van Poelgeest,
Wethouder Amsterdam
Voorzitter Bestuurlijke Kerngroep MRA

Elizabeth Post,
Gedeputeerde provincie Noord Holland
Voorzitter Platform Bereikbaarheid MRA

Carolien Gehrels,
Wethouder Amsterdam
Voorzitter Platform Regionaal-Economische Structuur MRA

Arthur van Dijk,
Wethouder Haarlemmermeer
Voorzitter Platform Regionaal-Economische Structuur MRA