Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

INGEKOMEN 29 NOV. 2019

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr D.F.M. Quarles van Ufford
BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144596
quarlesd@noord-holland.nl

Verzenddatum
29 NOV. 2019

Kenmerk
1306831/ 1325613

Uw kenmerk

Betreft: Erratum Brief reactie Provincie Noord-Holland op concept MRA Agenda 2.0

Geachte leden,

Op 25 november jl. is de reactie van de provincie Noord-Holland op de concept MRA Agenda 2.0 in de Statencommissie Ruimte Wonen en Klimaat (RWK) besproken. De brief "reactie provincie Noord-Holland op concept MRA Agenda 2.0" is naar aanleiding van de discussie in de commissie aangepast. De aangepaste brief treft u in de bijlage.

Wij verzoeken u om de eerder verzonden brief te vervangen door bijgaande aangepaste brief en deze aangepaste brief te betrekken bij de behandeling in de PS-vergadering van het agendapunt "Reactie provincie Noord-Holland op concept MRA Agenda 2.0".

De wijzigingen zitten in de volgende drie punten:

1. De leden van de Statencommissie RWK benadrukken het belang van de relatie tussen de MRA en Noord-Holland-Noord en de rol die de provincie Noord-Holland daarin speelt. Daarom is de brief op pagina 3 aangescherpt en is ook de relatie tussen MRA en Noord-Holland-Noord opgenomen in de samenvatting van de brief op pagina 1. Op pagina 3 dringen wij er op aan dat ook de MRA Agenda zelf voldoende aandacht besteed aan de relatie met de omliggende regio's (hetgeen scherper geformuleerd is dan "het zou goed zijn als ...").

2. De leden van de Statencommissie RWK benadrukken wat betreft Schiphol niet alleen de lusten, maar ook de lasten van de aanwezigheid van de luchthaven in de brief mee te nemen. De woorden "lusten en lasten" zijn daarom letterlijk toegevoegd in de tekst op pagina 3 van de brief.

3. Bij de bespreking in de Statencommissie bleek een zin op pagina 5 onduidelijk. Deze zin is naar aanleiding van de bespreking in de commissie tekstueel aangepast. Het betreft een zin over het verplaatsen van het onderwerp toerisme vanuit het economische naar het ruimtelijke domein van de MRA Agenda 2.0.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Voor het overige is de brief ongewijzigd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast

1 bijlage(n)

Aangepaste brief "Reactie Provincie Noord-Holland op concept MRA Agenda 2.0"

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Metropoolregio Amsterdam
MRA Agendacommissie: mevrouw M. Veeningen
WTC Amsterdam. Second Floor.
Strawinskylaan 1779
1077XX Amsterdam,

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr D.F.M. Quarles van Ufford
BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144596
quarlesd@noord-holland.nl

Verzenddatum

Kenmerk
1306831/1306832

Uw kenmerk

Betreft: Reactie provincie Noord-Holland op concept MRA Agenda 2.0

Geachte mevrouw Veeningen,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de concept Agenda 2.0. van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Wij zijn er groot voorstander van de samenwerking binnen de MRA zo concreet mogelijk vorm te geven. Dat kan goed via de MRA Agenda. Colleges, Raden en Staten hebben aan de hand van de MRA Agenda een goede mogelijkheid om met elkaar in gesprek te gaan over de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam.

De Metropoolregio Amsterdam functioneert in toenemende mate als één stad. Wonen-werken, recreatieve en sociale relaties lopen kris kras door het gebied en dus over gemeente- en (soms) provinciegrenzen heen. Om inwoners, forenzen van buiten de regio en bezoekers zo goed mogelijk te faciliteren, is samenwerking in de regio cruciaal. Daarom is deze samenwerking ook als kritische succesfactor benoemd in de door Provinciale Staten vastgestelde Omgevingsvisie NH2050. De provincie Noord-Holland draagt hier graag aan bij met oog voor behoud en versterking van zowel de afzonderlijke (deel)regionale als het geheel aan karakteristieken en identiteiten.

Samenvattend
De provincie Noord-Holland kan instemmen met de concept-MRA Agenda 2.0 met inachtneming van een aantal opmerkingen en aanvullingen die in deze brief worden toegelicht, samengevat:

- Over de MRA Agenda 2.0 als geheel zijn onze belangrijkste opmerkingen gericht op het nemen van (bestuurlijke en ambtelijke) verantwoordelijkheid door alle MRA partners, het goed bestuurlijk borgen van alles wat er binnen de MRA Agenda gebeurt en de relatie met omliggende regio's, met name Noord-Holland-Noord. Daar willen wij ons ook voor inzetten.
- Inhoudelijk kunnen wij ons vinden in de bestuurlijke opdrachten, waarbij wij onder andere op de terreinen van het landschap, OV Knooppunten en klimaatadaptatie aanvullingen hebben
- Noord-Holland ziet grote kansen in de verdere MRA Samenwerking, met name ook met en richting het Rijk.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Terugblik
Wij kijken met tevredenheid terug op de afgelopen vier jaar waarin voor het eerst gewerkt werd met een MRA Agenda. De MRA samenwerking heeft in die tijd naar ons idee een stevige impuls gekregen en heeft op diverse terreinen geleid tot een versteviging van de samenwerking. Onder andere op het gebied van Bouwen en Wonen heeft de regio de afstemming steeds meer gezocht, hetgeen geresulteerd heeft in de MRA sleutelgebieden, waarmee vanuit de MRA (via de verstedelijkingsstrategie) het gesprek met het Rijk actief wordt gezocht. Op het gebied van Mobiliteit zijn - samen met het Rijk- binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid grote stappen gezet. Het MRA Landschap staat eveneens op de kaart en is onlosmakelijk verbonden met andere grote opgaven van de MRA. Op economisch terrein heeft het programma PlaBeKa zich verder ontwikkeld, heeft het programma *House of Skills* bijgedragen aan het agenderen en aanpakken van de mismatch tussen onderwijs en arbeidsmarkt en is het programma Cultuur en Erfgoed naar aanleiding van de MRA Agenda van start gegaan zodat de samenwerking binnen de MRA ook op dat terrein stevig vorm heeft gekregen.

Verantwoordelijkheid nemen
In alle bovengenoemde programma's en projecten hebben wij zowel bestuurlijk als ambtelijk onze verantwoordelijkheid genomen. En ook bij de uitvoering van de MRA Agenda 2.0 zullen wij dat graag blijven doen. Wij gaan er daarbij vanuit dat ook de andere partners binnen de MRA hierbij hun verantwoordelijkheid nemen. Een voorbeeld is de gemeente Amsterdam. Amsterdam heeft in de afgelopen jaren net als Noord-Holland stevig bijgedragen aan de uitvoering van de MRA Agenda en heeft -bij monde van burgemeester Halsema -duidelijk aangegeven haar rol in de MRA samenwerking nog verder te willen verstevigen. Steeds meer andere gemeenten zetten hierin ook goede stappen; het is zaak dat deze ontwikkeling nog verder doorzet. Alleen met een echt brede gezamenlijke inzet kan de uitvoering van de MRA Agenda succesvol zijn en kan gewerkt worden aan een polycentrische metropool.

Evaluatie MRA Convenant
De inhoud van de samenwerking staat voor Noord-Holland voorop, de organisatie van de MRA samenwerking wordt daarop ingericht. De huidige inrichting van de MRA (vastgelegd in het MRA Convenant) is gebaseerd op de inhoud van de MRA Agenda. Het MRA Convenant is recent geëvalueerd. De voorliggende concept MRA Agenda 2.0 geeft al zo goed mogelijk invulling aan diverse aanbevelingen van de evaluatie van het MRA Convenant. Het is en blijft belangrijk dat de uitwerking van de MRA Evaluatie gelijk op blijft lopen met de inhoud van de MRA Agenda 2.0.

Structuur MRA Agenda 2.0
Wij kunnen ons vinden in de structuur van de concept MRA Agenda 2.0. Het werken met de drie genoemde bestuurlijke opdrachten zorgt voor afrekenbaarheid én meer samenhang in de bestuurlijke gesprekken in de MRA. De uitwerking van die bestuurlijke opdrachten in uitvoeringslijnen zorgt voor slagkracht en zorgt er ook voor dat concreet kan wordt voortgebouwd op de resultaten van de eerste MRA Agenda. Daarbij merken wij wel op dat voor alle uitvoeringslijnen onveranderd bestuurlijke verantwoordelijkheid moet worden genomen door (liefst meerdere) bestuurders van de MRA partners.
Afrekenbaarheid en focus zijn wat ons betreft kernbegrippen in het werken met de bestuurlijke opdrachten en uitvoeringslijnen in de concept MRA Agenda 2.0. Monitoring is daarbij een goed instrument,

hetgeen betekent dat het bepalen van concrete doelstellingen belangrijk is; in het bijzonder vinden wij hierbij de monitoring van duurzaamheidsdoelstellingen van belang.

De MRA en haar omgeving
Wij vragen aandacht voor de direct omliggende regio's van de MRA. De grote opgaven eindigen niet altijd bij de (bestuurlijke) grenzen van de MRA. Wij dringen er daarom op aan dat ook de MRA Agenda zelf voldoende aandacht besteed aan de relatie met de omliggende regio's. Dat ontbreekt nu nog in de teksten (en stond wel in de eerste MRA Agenda). Wij zien hierin specifiek kansen in de samenwerking tussen de MRA en Noord-Holland-Noord en willen ons daar de komende vier jaar ook voor inzetten. In 2017 is het ambitiedocument van Holland boven Amsterdam verschenen. In dit ambitiedocument zijn voor de regio's in Noord-Holland-Noord (West Friesland, Alkmaar en de Kop van Noord-Holland) heldere keuzes gemaakt voor een aantal speerpunten die de kracht van deze regio vormen: agri & food, energie en water. Drie sectoren die ervoor zorgen dat het, naast wonen en werken, ook heel fijn recreëren is in Holland boven Amsterdam en daarmee de basis leggen onder het vierde speerpunt: Toerisme. Er zijn overigens al goede voorbeelden te geven van de verbinding tussen de MRA en Noord-Holland-Noord. Denk bijvoorbeeld aan de samenwerking op de OV corridor tussen Amsterdam en Hoorn en op de samenwerking die wordt gezocht in het kader van InvestMRA. De regio Noord-Holland-Noord zoekt, kortom, naar verbinding. Een verbinding die ook in het kader van mobiliteit van groot belang is.

Vanzelfsprekend wijzen wij ook op het belang van Schiphol. Dat zit met name in de bijdrage van Schiphol aan de internationale connectiviteit van de regio en de wijze waarop de luchthaven functioneert in het gehele systeem van internationale connectiviteit en mobiliteit. Dat is een breder belang dan het (veelal economisch gerichte) denken vanuit een "Mainport". Wij blijven tevens benadrukken, dat het Rijk bevoegd gezag is wat betreft Schiphol. Natuurlijk verwachten wij dat het Rijk de regionale overheden nauw betrekt, maar uiteindelijk gaan wij er niet over. Tenslotte wijzen wij bij de grote bouwopgave van de MRA op de relatie tussen leefbaarheid en gezondheid enerzijds en de overlast van het vliegverkeer anderzijds (de lusten en de lasten, kortom). Bij de woningbouwopgave moet er aandacht zijn voor mogelijkheden om hinder en hinderbeleving te reduceren in de bestaande en nieuwe bebouwde gebieden (daar heeft de provincie ook regels voor opgesteld), het zou goed zijn om dat ook in de teksten van de MRA Agenda 2.0 te vermelden. In ieder geval in de verstedelijkingsstrategie dient daar wat ons betreft aan de voorkant aandacht voor te zijn.

Leidende principes
Wij kunnen ons vinden in de twee leidende principes "toekomstbestendig" en "evenwichtig". Wat betreft het principe "toekomstbestendig" zijn wij het eens met de manier waarop daaraan invulling wordt gegeven, namelijk als een belangrijke voorwaarde om als regio ook op lange termijn internationaal succesvol te zijn. Wat ons betreft is overigens de samenwerking binnen de stedelijke regio's vooral vanwege de grootte van de opgaven van belang (die alleen in onderlinge samenwerking kunnen worden aangepakt), hetgeen uw tekst iets nuanceert[1]. Wat betreft "evenwichtig" herkennen wij de beschrijving

[1] P.8 *de stedelijke regio is hét schaalniveau om in 30 jaar klimaatneutraal, volledig circulair en klimaatbestendig te zijn".*

die u geeft van een MRA met een relatief hoge sociale economische gelijkheid en een hoge leefkwaliteit en ook dat daarvoor (via ruimtelijke ordening, economie en mobiliteit) blijvende aandacht en samenwerking nodig is. Wat betreft het "evenwicht" wijzen wij ook op het belang van de wat kleinere gemeenten binnen de MRA.

Bestuurlijke opdrachten en uitvoeringslijnen: inhoud
Wij kunnen ons er goed in vinden dat samenwerking als een centrale opdracht (bestuurlijke opdracht 0) wordt geformuleerd en geheel verweven wordt met alle bestuurlijke opdrachten en uitvoeringslijnen in de MRA Agenda. Het is eveneens een goed idee om de samenwerking in *triple helix* verband (overheid/kennisinstellingen/bedrijfsleven) verder te brengen en daarbij de hulp in te schakelen van de Amsterdam Economic Board. Wij vragen daarbij wel aandacht voor allerlei mogelijke samenwerkingspartners die in de afgelopen periode al samen met de MRA partners hebben gewerkt aan de MRA opgaven en programma's die er op dit moment zijn.

Met bestuurlijke opdracht 1 (werk maken van een veerkrachtige, inclusieve en schone MRA economie) kunnen wij instemmen. Het betreft hier vooral het voortzetten van onderwerpen die goed lopen binnen de MRA. De nadruk op "human capital" is herkenbaar en ook het verder werken aan Invest-MRA staat goed opgenomen in de teksten. Natuurlijk is ook voor ons de samenwerking binnen PlaBeKa (platform bedrijven en kantorenlocaties) van groot belang. Ook wordt Invest-MRA genoemd in deze bestuurlijke opdracht. Voor de provincie is dit een bekend initiatief. In 2018 hebben de gemeente Amsterdam en de provincie een onderzoek laten doen naar hoe de regio het beste kan inspelen op de komst van het landelijke Invest-NL (€ 1,7 miljard voor bedrijfsinvesteringen in onder meer energietransitie en circulaire economie). Dit heeft geleid tot een advies om Invest-MRA (dit is overigens een werktitel) op te richten. Op dit moment wordt in de MRA, maar ook in Noord-Holland Noord, met de hulp van een kwartiermaker bekeken of, hoe en wanneer zo'n instrument opgericht zou kunnen worden. Wij wijzen er voor de volledigheid op dat voor InvestMRA separate (van de MRA Agenda) besluitvorming bij gemeenteraden en provinciale staten nodig is.

De formuleringen bij de uitvoeringslijn circulaire economie vinden wij wat algemeen en moeten wat ons betreft ook aandacht besteden aan de voor de circulaire economie benodigde milieuruimte. We weten dat binnen de MRA verder wordt gewerkt aan het onderwerp circulaire economie, mede naar aanleiding van de recente Duurzaamheid Top waar goede gesprekken zijn gevoerd tussen de MRA bestuurders over dit onderwerp.

Wat betreft de energietransitie merken wij op dat met name in het kader van de Regionale Energiestrategieën en in het kader van de samenwerking in het Noordzeekanaalgebied (NZKG) al veel gebeurt. De samenwerking hierop binnen de MRA zou daarop moeten aansluiten. Dat blijkt ook uit de tekst uit de concept MRA Agenda 2.0. Het zou in ieder geval goed zijn om naar aanleiding van de totstandkoming van de Regionale Energiestrategieën (medio 2020) verder te verkennen hoe aan de MRA samenwerking verder vorm kan worden gegeven.
In de Ontwikkelstrategie Energietransitie NZKG (2018) en de Systeemstudie energie-infrastructuur NZKG (2019) is opgenomen dat het NZKG een belangrijke schakel moet worden in het toekomstig

regionaal en (inter)nationaal energiesysteem. De combinatie van opwek, opslag, conversie en distributie zijn cruciaal om te komen tot een robuust en adaptief energiesysteem en noodzakelijk om de energietransitie verder vorm te geven. Het energiesysteem vormt de kritische factor om de transformatie van de industrie, de gebouwde omgeving en mobiliteit tijdig mogelijk te maken. Het energiesysteem zal steeds belangrijker worden wat betreft ruimtelijk-economische ontwikkelingen. De werkzaamheden vanuit de MRA Agenda 2.0 zouden wat ons betreft daar goed op moeten aansluiten.

Daarnaast zijn er enige onderwerpen verplaatst vanuit het economisch domein (in de huidige MRA Agenda) naar bestuurlijke opdracht 2 (die meer het ruimtelijk domein betreft). Wat betreft het onderwerp cultuur kunnen wij ons daarin vinden, juist omdat de ruimtelijke component van de woningbehoefte hier gekoppeld is aan de leefbaarheid van het gebied. Ook vanuit de andere opgaven die onder deze bestuurlijke opdracht vallen (zoals landschap en toerisme) is dit een logische stap, al moet er wel voldoende aandacht blijven voor het culturele aanbod in al haar verschijningsvormen (zowel fysiek als niet-fysiek). Tenslotte, het verplaatsen van het onderwerp toerisme vanuit het economische naar het ruimtelijke domein (bestuurlijke opdracht 2) is wat ons betreft alleen mogelijk onder voorwaarde dat het begrip 'vrijetijdseconomie' wordt gebruikt in plaats van 'recreatie en toerisme' en de koppeling met leefbaarheid, maar ook met kunst, cultuur en erfgoed goed vastgelegd wordt.

Bestuurlijke opdracht 2 (bouwen voor de woningbehoefte en met groei de leefkwaliteit van het geheel versterken) kan voor een groot gedeelte op onze instemming rekenen. Wij herkennen de vooruitgang die -ook met onze bijdrage daaraan- binnen de MRA is geboekt en bovenal ook de grote urgentie om verder te blijven (samen)werken aan deze grote opgave. De verstedelijkingsstrategie (met grote kansen voor de samenwerking tussen Rijk en Regio), de binnen de MRA afgesproken sleutelgebieden, de aandacht voor de betaalbaarheid; het zijn allemaal onderwerpen die wat ons betreft goed staan weergegeven en stevig moeten worden doorgezet, waarbij wij wel aandacht vragen om deze opdracht uit te voeren met voldoende aandacht voor innovatie. Ook geeft deze opdracht goed het spanningsveld weer waarbinnen de woningbouwopgave moet worden gerealiseerd. Juist in de combinatie van het bouwen voor de woningbehoefte, verduurzaming én het versterken van de leefkwaliteit ligt een grote uitdaging. Dit sluit goed aan bij onze Omgevingsvisie.

Wat in deze opdracht wordt gemist is het programma OV-Knooppunten. Dit programma levert een bijdrage aan verschillende opgaven binnen de MRA, zoals de verstedelijking, de bereikbaarheidsopgave en het behoud en de toegankelijkheid van het landschap. Ons voorstel is om OV-Knooppunten als uitvoeringslijn onder opdracht 2 toe te voegen. Samen met de wijze waarop OV-Knooppunten als bestaand programma onder duurzame mobiliteit (opdracht 3) is ondergebracht, doet dit doet recht aan de integraliteit (verdichting rondom stations + optimale ketenreis). Een uitvoeringslijn sluit ook aan op de wijze waarop OV-Knooppunten in de huidige MRA-Agenda is verankerd. De opgebouwde kennis en samenwerking binnen de MRA (met partners als NS, ProRail en VRA) alsook de concrete resultaten en activiteiten kunnen op die manier worden gecontinueerd.

Binnen opdracht 2 vragen wij ook specifiek aandacht voor het landschap. De opgaven voor biodiversiteit, klimaatadaptatie, een

gezonde leefomgeving en de aanpak van bodemdaling kunnen wat ons betreft steviger worden geformuleerd, als randvoorwaarde voor een sterke, concurrerende en toekomstbestendige regio. Om dit te bereiken is het van belang om in de tekst te benadrukken dat het landschap in de Metropoolregio Amsterdam bijdraagt aan een gezonde leefomgeving en een hoge biodiversiteit. De uitvoeringslijn voor het landschap zou er op gericht moeten zijn om door landschapsinclusieve ontwikkeling, de aanpak van prioritaire investeringsopgaven en de verbetering van de governancestructuur te zorgen voor een hoge landschappelijke kwaliteit en biodiversiteit, veel mogelijkheden voor recreatie en het tegengaan van bodemdaling.

Het onderwerp klimaatadaptatie kan eveneens sterker terugkomen in de uitvoeringslijnen. Het wordt vooral gekoppeld aan de woningbouwopgave (en daar is de afgelopen periode inderdaad veel op gebeurd), maar moet ook worden gekoppeld aan de wateropgave en het programma vitaal & kwetsbaar. Dit is al onderdeel van het huidige programma Klimaatadaptatie MRA en zou wat ons betreft dus ook in de nieuwe MRA Agenda een plek moeten krijgen.

Bij opdracht 3 "vaart maken met het metropolitaan mobiliteitssysteem" wijzen wij met nadruk op de urgentie van de mobiliteitsopgave. Gezien de woningbouwopgave -ook op de korte termijn- loopt het mobiliteitssysteem binnen de MRA snel vast. Dat kan in de tekst steviger benadrukt worden wat ons betreft en sluit ook aan op de verstedelijkingsstrategie die in de bestuurlijke opdracht nummer 1 staat genoemd. Meer in het algemeen vinden wij dat de continuïteit vanuit de huidige programma's (zowel qua inhoud als qua organisatie) voorop moet staan. Denk daarbij vooral aan het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, maar ook aan het samenwerken aan het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Binnen die programma's wordt nauw samengewerkt met het Rijk en met andere externe partners. Kansrijk is wat ons betreft de samenwerking met de Mobiliteitsalliantie. Het is zaak deze samenwerking ook in de komende periode verder uit te bouwen en daarvoor binnen deze bestuurlijke opdracht aandacht te hebben.

Vooruitblik

De provincie Noord-Holland gaat graag ook de komende vier jaar de samenwerking aan binnen de MRA om zo verder te werken aan de vele grote opgaven waar onze Metropool in Ontwikkeling voor staat. De concept MRA Agenda 2.0 legt daarvoor wat ons betreft een goede basis die wat ons betreft op een aantal punten - zoals weergegeven in deze brief - kan worden aangescherpt. Wij zien in de komende jaren met name grote kansen in de versteviging van de samenwerking tussen de MRA en het Rijk. Het zou mooi zijn als we er binnen de MRA in slagen om de diverse trajecten die daarbij lopen goed met elkaar te verbinden en samen te smeden tot een stevige samenwerkingsagenda tussen MRA en het Rijk. Dat kan alleen als alle MRA partners daar hun bijdrage aan leveren. De provincie Noord-Holland gaat deze verantwoordelijkheid in ieder geval graag aan.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

CONCEPT