

Advies aan Provinciale Staten		Uw contactpersoon
		A.J. van Meerveld AD/STG
		Doorkiesnummer +31 235144827 Anita.hop@noord-holland.nl
Tbv Statenvergadering d.d	28-06-2021	
Commissie RWK		
Datum commissievergadering	07-06-2021	
		17 juni 2021 1 6
Onderwerp: Voordracht wensen en bedenkingen Verstedelijkingsstrategie MRA		

Advies commissie RWK:

de Voordracht wensen en bedenkingen Verstedelijkingsstrategie MRA (A-agenda RWK 07-06-2021) als bespreekstuk door te geleiden naar PS van 28 juni 2021.

Uittreksel van het concept-verslag RWK 07-06-2021:

A-agenda Ruimte en Wonen

6.a. Energie: Voordracht wensen en bedenkingen Verstedelijkingsstrategie MRA (A-agenda RWK 07-06-2021)

Dhr. **Kaptheijns** (PVV) heeft gemengde gevoelens bij de voordracht, want die is doordrenkt met het duurzaamheidsevangelie waardoor het streven naar circulaire economie en klimaatadaptatie voortvarend bijdraagt aan de energietransitie bijvoorbeeld door een hybride energiesysteem van de toekomst, waarbij energie uit wind en warmte een grote rol vervult. Helaas wordt kernenergie niet vermeld in de tekst, terwijl er allerlei ontwikkelingen gaande zijn, zoals small modular reactors. Rijk en regio hebben afgesproken om tot 2030 175.000 woningen te bouwen, ca. 70.000 in A'dam, 53.000 in 7 stadsharten en 52.000 binnen de MRA en indien mogelijk wordt de woningbouwproductie verder versneld aangezien de behoefteeraming is verhoogd naar 220.000 woningen. Indrukwekkende aantallen, maar hoe geloofwaardig zijn deze aantallen met het oog op voortdurende massa-immigratie, verlamdend stikstof-, klimaat- en energiebeleid, nauwelijks bouwen in het groen, tekort aan vakmensen bij bouwbedrijven en procederende milieuorganisaties? Hoe denken GS de gigantische woningnood in de MRA op te lossen zonder de genoemde zaken aan te pakken? De PVV is het eens met de verzwaring van de bijdrage van de luchtvaart vanwege het cumulerende geluidsniveau in de MRA voor de woningbouw en ondersteunt de oproep aan het Rijk. Ook wordt ondersteund dat wordt onderzocht of bepaalde bedrijventerreinen eerder of sneller kunnen worden getransformeerd, hoewel er wel ruimte beschikbaar moet zijn voor bedrijven die vertrekken naar alternatieve locaties. Deze bedrijven moeten hierbij geholpen worden om hen voor de regio te behouden. Helaas staan er ook punten in waar de PVV moeite mee heeft. Op blz. 4 staat vermeld dat de ruimte die nodig is voor circulaire economie, gevonden moet worden

binnen de grenzen van de bestaande haven, industrie- en bedrijventerreinen en daarvoor kunnen geen nieuwe gebieden binnen NZKG worden aangewezen. Hiermee wordt ingestemd, maar het moet niet zo zijn dat reguliere bedrijvigheid wordt weggedrukt voor een circulaire economie, alleen om volstrekt onrealistische ambities te behalen. In de conceptreactie staat vermeld dat de transitie naar circulair gepaard gaat met onzekerheden in het ruimtebeslag en hetzelfde geldt voor de energietransitie door de aanlanding van wind op land. In het NZKG komen veel opgaven samen en dat levert spanning op voor het realiseren van allerlei zaken. Terecht staat vermeld dat 'niet alles kan' of niet allemaal tegelijk en dat zorgvuldige afweging is vereist. De PVV is het hiermee eens als het gaat over de gevolgen van de ruimtelijke impact op wonen en werken. De PPV kijkt nuchter naar klimaatverandering, circulaire economie en hernieuwbare energie en vraagt om aandacht voor wetenschappers die er andere meningen op nahouden.

Dhr. **Hollebeek** (PvdD) constateert dat de urgentie hoog is, de woningbehoefte is hoog en men staat voor belangrijke transities. Het gebied binnen en buiten de stad moet natuurinclusief ingericht en beheerd worden, dat is een win-winsituatie en het moet ook. Een schone gezonde en veilige leefomgeving voor mensen en dieren en toekomstige generaties zal op lange termijn op alle gebieden puur winstgevend zijn. De positie van de leefomgeving leidt tot zorgen. In de samenvatting wordt nog steeds gesproken over de balans tussen leefbaarheid en economische groei maar gelukkig wordt verderop in het stuk deze tegenstelling minder scherp, het gaat veel meer om het evenwicht tussen alle aspecten van leefomgeving en leefbaarheid. Economie is daar gewoon onderdeel van en dan zo groen, duurzaam en circulair en mens- en diervriendelijk mogelijk.

Dhr. **Klein** (CU) leest veel goede uitgangspunten, zoals sociaal sterke metropool, schone economie, inzet op klimaat, voorkeur voor binnenstedelijk bouwen en zorg voor landschap. Wat is de toegevoegde waarde van deze strategie op MRA-niveau ten opzichte van de provinciale Omgevingsvisie, de RES'en en woonakkoorden, die een prima basis vormen voor de uitwerking van de NOVI? Er wordt gesproken over wisselwerking met het provinciale beleid, maar de angst is dat er veel verwarring zal ontstaan. Wat betekent 'regio' en 'MRA' in de tekst? Zijn dit twee verschillende grootheden? Wat is bepalend in het beleid, een regionaal woonakkoord of de afspraken in MRA-verband? Men kan zich vinden in de zienswijze, met name omdat de provincie zich ook gebonden voelt aan de afspraken die zijzelf heeft gemaakt. Veel aandachtspunten en opsommingen starten nog steeds met economie en al het andere lijkt secundair te zijn. Deze volgorde van aandachtspunten mag zeker aandacht hebben.

Mw. **Kaamer van Hoegge** (VVD) noemt een aantal aandachtspunten. Er wordt gesproken over 350.000 woningen exclusief de vervanging van nog te slopen woningen. Zal het de MRA lukken om 175.000 woningen te bouwen voor 2030? Wat is de status van de verkennende gesprekken met A'dam over het voorkomen van vertraging bij de woningbouw? Zij is bezorgd over de ontwikkeling van Havenstad. In de visie NZKG 20-40 die 8 jaar geleden door PS is vastgesteld, zijn de regionale belangen voor dit gebied vastgelegd. Deze visie moet de basis vormen voor afspraken over zonering van woningbouw en havengebonden bedrijventerreinen. Wanneer woningbouw te veel ruimte vraagt, mag dit niet ten koste gaan van de benodigde maritieme en nautische ruimte voor havengebonden bedrijventerreinen. Vitale bedrijventerreinen mogen niet zo maar verplaatst worden en de afspraken in de visie NZKG moeten geborgd worden. Wanneer wordt het derde concept voorgelegd en wanneer is de definitieve versie afgerond?

Dhr. **Voskuil** (PvdA) vraagt zich af hoe een regionale strategie kan doorwerken in de lokale uitwerking. De opmerkingen over de gezonde leefomgeving mogen strakker geformuleerd worden. Bij het vaststellen van maximale hogere grenswaarden wordt economie weer als eerste prioriteit gesteld voor de mensen, maar een

gezonde leefomgeving en leefbaarheid moeten het vertrekpunt zijn en dat legt beperkingen op voor mogelijke economische activiteiten en soms ook qua wonen. Kan eerst gezond leven nadrukkelijker worden opgenomen en daarna de verdere mogelijkheden? Bij Schiphol wordt de nadruk op geluid gelegd, maar aandacht voor veiligheid op de grond ontbreekt. Dit aspect moet nadrukkelijker terugkomen in de reactie. Ruimte is schaars in de MRA, daarom het verzoek niet alleen naar NZKG te kijken voor aanlanding wind op zee en waterstoffabrieken, maar ook naar de kop en Den Helder want zowel waterstof als elektriciteit kunnen goed getransporteerd worden en dit stimuleert de economie in de kop, hetgeen dan weer een tweedeling voorkomt tussen de MRA en het noorden. In de reactie ontbreekt bij de woningbouwplannen en transformatie van gebieden mobiliteit, met name bij grote ontwikkelingen ten noorden van het NZKG. GS worden verzocht hier in de reactie aandacht voor te vragen. Een lightrail, metro of tramachtige verbindingen via noord naar de Achtersluispolder en Zaanstad moet worden onderzocht en opgepakt met het oog op de woningbouwopgave. Bij waterbuffering ontbreekt de droogte, het opvangen van pieken en afvoeren van grote hoeveelheden moet hand in hand gaan met de opslag van zoetwater om verzilting en droogte tegen te gaan. Dit moet nadrukkelijker aandacht krijgen.

Mw. **Van Soest** (50plus/PvdO) meldt dat in de Achtersluispolder in de Noorder IJplas 3 windmolens zijn gepland. Ligt de prioriteit bij woningen of bij windmolens? Er moeten keuzes gemaakt worden. Zij zal het onderzoek van de Groene Rekenkamer aan de PvdA toesturen.

Dhr. **Voskuil** (PvdA) stelt voor eerst het huidige onderzoek naar deze combinatie af te wachten en dan tot een goed en weloverwogen besluit te komen. Hij is blij met de aanvullende informatie.

Dhr. **Vink** (D66) sluit zich grotendeels aan bij de PvdA, met name qua mobiliteitsaspect, gezondheid en verder kijken dan de MRA. Aan deze drie aanvullende punten dient nadere aandacht geschonken te worden en dat geldt ook voor kleinere punten zoals hittestress, toekomstige energie–infrastructuur en circulair bouwen. Deze strategie spreekt erg aan, maar de woorden ‘mensen, maat en sociaal’ komen weinig terug in de tekst. Hierover dient ook de opmerking gemaakt te worden. Het lijkt overigens meer op een visie, want in de strategie ontbreekt een strategische keuze voor het bouwen van sociale woningen rond en ten behoeve van A’dam, er wordt gestart met bouwen in de Haarlemmermeer en vervolgens in Almere. Het strategische gehalte dient in de volgende versie versterkt te worden en dat geldt ook voor de aanscherping van de realisatieparagraaf. Verzocht wordt om de wensen en bedenkingen hiermee aan te vullen. Het intensiveren in de haven en het faseren van de woningbouw om te voorkomen dat het groen van de Houtrakpolder opgeslokt wordt, moet worden meegenomen, zodat daarna kan worden bekeken of er extra ruimte voor de haven nodig is. Rond Schiphol en de Haarlemmermeer ontbreekt de strategie voor het omgaan met datacenters en verrommeld glas. Wanneer de strategie op onderdelen meer strategisch is ingestoken, volgt de vraag hoe alles wordt gerealiseerd. Dat vraagt meer handen en voeten en dient in de volgende versie nader uitgewerkt te worden.

Mw. **Van Andel** (CDA) vreest dat de strategie MRA zal gaan leiden tot verwarring ten aanzien van de provinciale en gemeentelijke plannen, wensen en gestelde eisen. Welke strategie en wensen van welk orgaan geven de doorslag? Zij vraagt hoe het mogelijk is dat de ambitie wordt ondersteund maar dat er anderzijds nog steeds veel mitsen en maren zijn, die verwoord zijn in de visie. Misschien is het daarom goed om een aantal randvoorwaarden van de visie in de reactie op te nemen.

Mw. **Bwefar** (GL) ondersteunt de reactie, maar heeft een aantal aandachtspunten. GL ondersteunt de transformatie bedrijventerreinen, maar graag wil men zien dat een van de vereisten voor de transformatie is dat in overleg met de reeds aanwezige bedrijven gewerkt wordt en dat de eventuele overlast voor de

woningen wordt onderzocht, dit nog naast de onderzoeken naar geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Even belangrijk zijn de wensen van ondernemers voor hub-plaatsen van vestigingen. Kunnen zij binnen de gestelde normen werken middenin of dichtbij een woonwijk in plaats van op een bedrijventerrein? Worden uitbreidingen voorzien op de bestaande locatie of zijn deze in de toekomst noodzakelijk voor het bedrijf? Hiermee wordt overlast voor bewoners voorkomen evenals het vertrek van bedrijven. Beide groepen moeten tevreden zijn om de transformatie te laten slagen. Het is goed dat GS aangeven dat binnen de grenzen van bestaande haven, industrie- en bedrijventerreinen gebouwd moet worden en dat de Wijkermeerpolder niet als reserve bedrijventerrein wordt aangemerkt. Naast Alkmaar en Purmerend noemt men Lelystad als mogelijke vestigingslocatie, ook al ligt de stad niet in de provincie, maar wel in de MRA, mede met het oog op de steeds grotere kans dat Lelystad Airport niet geopend wordt waardoor de werkgelegenheid achterblijft. Het lijkt de moeite waard om onderzoek te doen naar Lelystad als mogelijke vestigingslocatie voor bedrijven. Als de Lelylijn wordt aangelegd, wordt Lelystad een multimodale logistieke hub – zelfs zonder luchthaven – en een interessante locatie voor veel bedrijven.

Mw. **Nanninga** (JA21) ondersteunt de integrale opzet van de strategie, met afstemming tussen wonen en werken en de mobiliteitsbehoefte, maar dat geldt niet voor de prioritering tussen de diverse opgaven, want er is één belangrijk thema en dat is woningbouw voor de middenklasse, gezinnen en starters. Waar kunnen die terecht in de MRA? In 2030 is er een tekort van 900.000 woningen. Daarom moeten betaalbare woningen en een hogere bouwproductie de hoogste prioriteit krijgen, maar hoe verhoudt de woningbouw zich tot het stikstofbeleid, energietransitie en geluidsaccumulatie? Wat heeft prioriteit? 175.000 woningen binnen de MRA voor 2030 is veel te weinig. Zelfs de huidige veel te lage doelstelling woningbouw is nog te hoog gezien de beperkte slagkracht van de gemeente, die geacht wordt om tot 2030 op haar grondgebied 70.000 woningen bij te bouwen, dat zijn er meer dan 7.500 per jaar. Zullen deze minimale aantallen wel gehaald worden? Waar blijft de aandacht voor de middenklasse? Wat vinden GS een goede verhouding in de bouwproductie? Hoeveel van de 175.000 woningen zijn sociale huur en hoeveel betaalbare woningen worden er gebouwd? Kan de benodigde woningbouw enkel binnenstedelijk gerealiseerd worden?

Mw. **Van Soest** (50plus/PvdO) wacht de beantwoording van de gestelde vragen af.

Dhr. **Mangal** (DENK) vraagt ook aandacht voor kansengelijkheid, het terugdringen van segregatie en het tegengaan van gentrificatie. Desgevraagd door JA21 wordt gesteld dat dit verdringing van mensen veroorzaakt die in de stad geen woningen meer kunnen betalen. Voorkomen moet worden dat alleen nog rijke mensen in de stad kunnen wonen en dat de minder kapitaalkrachtigen moeten verhuizen met als gevolg verarming van de stedelijke samenleving.

Mw. **Alberts** (SP) meent dat bij een gezonde leefomgeving krachtiger mag worden ingezet op het effect van Schiphol op de woningbouw vanwege de geluidsbelasting en CO₂-uitstoot. Er wordt in het Rijksbeleid nog steeds uitgegaan van groei, maar er moet juist worden ingezet op krimp door korte vluchten van maximaal 750 km per spoor aan te bieden, en op bescherming van de veiligheid. Ook al gaat het om Rijksbeleid, ook de MRA kan een krachtig signaal afgeven over Schiphol. Richting Purmerend en Zaanstad mag bij voorkeur ingezet worden op HOV/light rail, juist omdat de automobiliteit leidt tot meer CO₂-uitstoot. De SP is het eens met het sparen van de Wijkermeerpolder, maar dat moet ook gelden voor de Houtrakpolder. De nadruk op economie moet verlegd worden naar andere belangrijke thema's, zoals gezondheid.

Gedeputeerde **Loggen** is blij met alle opbouwende kritiek, de reacties van PS en de steun voor de integrale benadering. De definitieve versie voor PS is begin 2022 voorzien, er is dus op een aantal momenten nog gelegenheid voor PS om te beoordelen of de aanscherpingen op juiste wijze zijn verwerkt. In de regio bestaat

geen draagvlak voor kernenergie en bovendien zijn GS gebonden aan de motie van PS waarin wordt gesteld dat in de provincie geen kernenergie wordt opgewekt. De provincie speelt geen rol bij massa-immigratie, dat betreft Rijksbeleid, en dat geldt voor veel thema's die de PVV noemde. Niettemin heeft de provincie wel te maken met alle gevolgen van dit beleid en daarom wordt getracht om hier op een goede wijze mee om te gaan in de strategie. Gezien de spanning tussen oprukkende woningbouw en bedrijventerreinen in het bijzonder de Houtrakpolder, wordt gesteld dat er bij de provincie geen plannen zijn om de Wijkermeerpolder aan te tasten. GS is niet voornemens om bedrijventerreinen te verplaatsen voor woningbouw, maar als er plaatsen vrijkomen op bedrijventerreinen door vertrek van bedrijven dan zijn deze beschikbaar voor andere functies. Dit zal in de volgende versie worden geaccentueerd, maar ook in de Visie NZKG 2040, Omgevingsvisie 2050 en het coalitieprogramma 2019–2023 staat e.e.a. al scherp verwoord. Toegezegd wordt deze tekst in het derde concept (nagegaan wordt wanneer dit concept aan PS wordt voorgelegd) te verfijnen. De toegevoegde waarde van het MRA-niveau ligt in de schaal van de problematiek, de pro-centrische metropoolbenadering, het Daily Urban System in de MRA en de mobiliteitsaspecten buiten de regio. Met 'regio' en 'MRA' wordt hetzelfde bedoeld, nagegaan zal worden of het mogelijk is dit duidelijker te omschrijven. De zachte plancapaciteit tot 2030 is toereikend. De aantallen die het Rijk presenteert, 225.000 tot 230.000 woningen, nopen tot een bespreking van de randvoorwaarden met het Rijk. Het wordt een grote uitdaging om tot 2030 de door het Rijk gewenste aantallen woningen te bouwen zonder dat met het Rijk aanvullende afspraken worden gemaakt over de voorwaarden tot uitvoering en dat is toch echt een flinke bestuurlijke uitdaging. Aan het platform Ruimte neemt ook Hoogheemraadschap AGV deel met het oog op de waterbuffering, maar nagegaan wordt om bij de volgende versie de relevante tekst iets aan te scherpen. Er vindt momenteel onderzoek plaats naar de mogelijkheid van een lightrail naar het noorden, na afronding hiervan kan de inhoudelijke discussie plaatsvinden. Het sluiten van de kleine ring en het versterken van het Daily Urban System zijn belangrijke factoren voor het realiseren van alle plannen. Toegezegd wordt om met gedeputeerde Olthof de wens van de PvdA te bespreken om indien er bruggen over het IJ worden aangelegd, ook een OV-rail- of tramverbinding aan te leggen naar dit gebied, evenals de functiewijziging op de Achtersluispolder/Havenstad, mits de randvoorwaarden in acht genomen worden en de nautische en maritieme ruimte in het havengebied geborgd is. In de afgelopen 25 jaar zijn talloze pogingen gedaan om bedrijven uit te plaatsen naar Almere of elders, maar de ervaring leert dat dit heel beperkt haalbaar is en gepaard gaat met een vraag naar veel subsidie. De aanleg van de Lelylijn zal nog lang op zich laten wachten, de realisatie gaat over de horizon van 2030 – 2050 heen. Binnen het integrale verhaal zijn de gemeenten verantwoordelijk voor de invulling van woningbouwplannen met sociale woningen, middenhuur en dure huur en/of goedkopere en middeldure koopwoningen. Deze verdeling moet juist gentrificatie voorkomen, maar in het huidige systeem is het voor midden en lage inkomens die huur en/of koopwoningen zoeken, bijna onmogelijk om binnen de MRA te wonen, deze doelgroepen worden steeds verder naar het grensgebied en de randen van de MRA verdreven hetgeen weer leidt tot druk op de grensgebieden. In Masterplan Wonen zullen instrumenten worden vermeld die hiervoor ingezet kunnen worden. Er wordt geen anti-speculatiebeding meer opgenomen in de contracten, hoewel dit de beste garantie is voor een betaalbare woningvoorraad voor een langere periode. Overigens is dit anti-speculatiebeding een verantwoordelijkheid van het college van Amsterdam. Betaalbaar wonen en de beschikbare provinciale instrumenten komen terug in het Masterplan Wonen, waarover ook met gemeenten in gesprek moet worden gegaan. Bij het Daily Urban System spelen ook de gemeenten Alkmaar, Hoorn, Castricum en Heerhugowaard een rol. Momenteel is er tot 2030 voldoende harde en zachte plancapaciteit beschikbaar om aan de woningbehoefte te voldoen, maar in reactie op D66 zal het college in de volgende versie terugkomen op het strategische karakter van de woningbouwplannen, hoewel dit een verantwoordelijkheid van de gemeenten is.

Mw. **Nanninga** (JA21) zal een aantal moties indienen, daarom het verzoek deze voordracht als bespreekstuk voor PS te agenderen.

De **voorzitter** constateert dat de voordracht als bespreekstuk wordt doorgeleid naar PS.