

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

A.P. van Eijk

BEL/RO

Telefoonnummer +31235144747

eijka@noord-holland.nl

1 | 1

Verzenddatum

- 9 JULI 2021

Kenmerk

1641688/1663472

Uw kenmerk

**Betreft: Aangepaste brief met wensen en opvattingen bij
Verstedelijkingsconcept MRA**

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter informatie, naar aanleiding van de in uw vergadering van 5 juli aangenomen amendementen en motie, de aangepaste brief met wensen en opvattingen bij versie 2 van het Verstedelijkingsconcept, als onderdeel van de Verstedelijkingsstrategie MRA.

Amendementen A25-2021 en A26-2021 zijn verwerkt in de reactiebrief. Met betrekking tot motie M96-2021, over leefomgeving en leefbaarheid, zeggen wij toe, in aanvulling op de passage over gezonde leefomgeving in de reactiebrief, ons ervoor in te zetten om gezonde leefomgeving en leefbaarheid nadrukkelijk onderdeel van de afwegingen in MRA-verband te laten zijn.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

- 2 bijlagen
- Reactie Provincie Noord-Holland met wensen en opvattingen
 - Bijlage bij conceptreactie: rompbesluit Visie NZKG 2040 (2013)

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

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Metropoolregio Amsterdam
T.a.v. Kemteam Verstedelijkingsstrategie MRA
Strawinskylaan 1779
1077 XX Amsterdam

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

A.P. van Eijk

BEL/RO

Telefoonnummer +31235144747

eijka@noord-holland.nl

1 | 7

Verzenddatum

– 9 JULI 2021

Kenmerk

1641688/1641733

Uw kenmerk

**Betreft: Wensen en opvattingen Verstedelijkingsstrategie
2030/2050 Metropoolregio Amsterdam**

Geachte dames en heren,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van versie 2 van het Verstedelijkingsconcept, als tussenstap naar de Verstedelijkingsstrategie van de MRA, waarin we samen met het Rijk de koers uitzetten voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam op de middellange en lange termijn.

Eerder, in het kader van de MRA Agenda 2.0, hebben we aangegeven dat de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert. In navolging van het Verstedelijkingsconcept zeggen we nu dat de Metropoolregio Amsterdam steeds maar als één samenhangend polycentrisch netwerk functioneert.

Wij herkennen in het Verstedelijkingsconcept veel van wat wij eerder in de provinciale omgevingsvisie hebben gezegd. Het concept is op hoofdlijnen in lijn met het provinciaal beleid, waar wij dan ook blij mee zijn. Het gaat daarbij dan onder meer om de uitgangspunten van binnenstedelijke verdichting, van knooppuntontwikkeling, het doorontwikkelen van het metropolitane landschap, de aanpassing van het mobiliteitssysteem, het watersysteem en van het energiesysteem en de ecologische versterking. Het is goed te lezen dat deze uitgangspunten mede in het licht staan van het behouden en versterken van de leefkwaliteit.

Maar wij zien ook dat bepaalde onderdelen nog onvoldoende zijn uitgewerkt of tegen elkaar zijn afgewogen. Over de wijze waarop het concept realiteit zou moeten worden en onder welke condities, moet nog wel het nodige worden uitgewerkt en afgesproken. Wij voelen als provincie een verantwoordelijkheid om bestaande kaders en liggende afspraken, of die nu het schaalniveau van de hele MRA betreffen, of het schaalniveau van (delen van) de MRA overstijgen, bij de Verstedelijkingsstrategie te betrekken. Twee belangrijkere nationale economische clusters, Schiphol en het Noordzeekanaalgebied, zijn verbonden aan de metropoolregio en liggen in onze provincie. Die zijn continu onderwerp van maatschappelijke discussie. Uit oogpunt van zorgvuldigheid en duurzaamheid vinden wij het een voorwaarde dat

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

bestaande afspraken en kaders goed bij de afwegingen worden betrokken.

In het navolgende gaan we op verschillende onderdelen van het verstedelijkingsconcept in.

Gezonde leefomgeving

Wij hebben vorig jaar het programma Gezonde Leefomgeving vastgesteld. Een gezonde leefomgeving is een woon-werkomgeving die als prettig wordt ervaren, waar je zo min mogelijk wordt blootgesteld aan ongezonde stoffen en veiligheidsrisico's, waar de druk op de gezondheid minimaal is én die uitnodigt tot gezond gedrag. Alle aspecten voor de gezonde leefomgeving zien we in meer of mindere mate wel terug in het Verstedelijkingsconcept. In het verstedelijkingsconcept wordt hierbij de term leefkwaliteit gehanteerd. We stellen voor om dit begrip in het verstedelijkingsconcept te wijzigen in gezonde leefomgeving, zodat het aansluit bij de Omgevingswet.

In de lijst met keuzevraagstukken roept u de vraag op hoever we willen gaan in het benutten van de maximale wettelijke mogelijkheden voor hogere grenswaarden voor leefkwaliteit. In onze Omgevingsvisie NH2050 hebben wij uitgesproken te streven naar het behalen van de WHO-normen in 2050, voor de hele provincie. Wij hebben in januari 2020 het Schone lucht Akkoord (SLA) ondertekend net als andere partijen binnen de MRA. Daarbij streven we actief naar het behalen van WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit per 2030 voor de stoffen fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide. We beseffen dat dit consequenties heeft voor de mogelijkheden voor woningbouw en willen dan ook inzetten op het vinden van innovatieve oplossingen hiervoor. Voor de korte termijn achten wij een nadere uitwerking nodig naar hoe de stedelijke ontwikkeling in relatie tot gezonde leefomgeving en de normen vorm kan krijgen.

In het Verstedelijkingsconcept zijn naast het vraagstuk over gezonde leefomgeving meerdere keuzevraagstukken opgenomen. Naar twee grote keuzevraagstukken gaat onze aandacht in het bijzonder uit, vanwege de spanning tussen meerdere ambities en de specifieke rollen en bevoegdheden die de provincie in die gebieden heeft. Zij gaan over Schiphol en het Noordzeekanaalgebied.

Schiphol

Schiphol Airport is een essentieel onderdeel van de Noord-Hollandse economie. Het vormt een belangrijke spil in de internationale connectiviteit van ons land. Maar dit heeft ook een keerzijde, de impact op de leefomgeving is groot. Doel is te komen tot een gezond woon-, werk- en leefklimaat in de Schipholregio. De grote opgaven in onze regio op het gebied van woningbouw, economie, mobiliteit, energietransitie, klimaat, natuur en biodiversiteit vragen om een integrale belangenafweging. Luchtvaart is slechts één van die belangen en staat dus niet op zichzelf (zie ook adviescommissie MER over samenhang lucht en land). De uitdaging is de balans te vinden tussen de verschillende, soms met elkaar schurende opgaven en ambities.

Hoewel de problematiek rond luchtvaart prominent aanwezig is in de Zuidflank, speelt het principiële vraagstuk over de integratie van luchtvaart in het stelsel van het omgevingsrecht in de hele MRA en zelfs daarbuiten. Wij pakken dit daarom op vanuit de Bestuurlijke Regie Schiphol om hier richting Rijk gezamenlijk onze koers in te bepalen.

Wij willen dan ook voor dit keuzevraagstuk een andere, meer centrale plek in het Verstedelijkingsconcept. Daarbij moeten ook de consequenties van de uitbreiding van het werkingsgebied voor cumulatie van vliegtuiggeluid in combinatie met nieuwe rekenregels worden betrokken. De verzwaring van de bijdrage van luchtvaart in het gecumuleerde geluidniveau geeft problemen bij het realiseren van de woningbouwopgave in de hele MRA. Naast verhoogde procesrisico's gaat het om vertraging en zelfs uitval van (delen van) belangrijke locaties. Om zinvol te kunnen cumuleren moeten eerst principiële vraagstukken rond de regulering van vliegtuiggeluid worden opgelost. Onze oproep aan het Rijk is om hiermee voortvarend aan de slag te gaan en in de tussentijd te voorkomen dat er via de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet nieuwe belemmeringen voor de gezamenlijke woningbouwopgave in de MRA worden opgeworpen. In afwachting van de uitwerking van een deugdelijk stelsel voor de regulering van luchtvaartgeluid is de beproefde systematiek van het "rekenschap geven", zoals we dat conform de wonen-vliegen-afspraken in LIB 5 doen, een werkbaar alternatief om vliegtuiglawaai op een zorgvuldige manier mee te wegen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Noordzeekanaalgebied

De provincie werkt al lang samen met gemeenten, Rijk en havenbeheerders in het Bestuursplatform NZKG. In 2013 hebben alle betrokken partners de Visie NZKG 2040 vastgesteld. De provincie heeft ze vervolgens in haar Omgevingsvisie NH2050 (2018) overgenomen. Voor ons zijn ze dan ook de basis voor regionale afspraken als het gaat om het NZKG.

Wij staan nog steeds achter beide visies en de samen gemaakte afspraken. Dat betekent dat we ook nog steeds achter de ambitie staan om bepaalde gebieden te transformeren, mede gelet op de grote behoefte aan woningen in de regio. We wijzen onder andere op Haven-Stad, Achtersluispolder en Hembrugterrein. In lijn met de afspraken hebben wij als provincie dan ook meegewerkt aan de dezonering van Sloterdijk I, waarmee daar de ontwikkeling naar een gemengd woon-werkgebied is mogelijk gemaakt.

Natuurlijk zijn wij ons ervan bewust dat de wereld sinds 2013 en 2018 niet heeft stilgestaan. Er zijn nieuwe ontwikkelingen met daarbij behorende ruimteclaims waarmee destijds geen of onvoldoende rekening is gehouden. Ook dienen bepaalde ontwikkelingen zich sneller aan dan verwacht. Die ontwikkelingen worden in het Verstedelijkingsconcept goed beschreven.

De energietransitie vraagt van ons om rekening te houden met alles wat met de aanlanding van de windenergie op land te maken heeft. De omvang van de benodigde ruimte is nog uiterst onzeker. De lopende strategieën en onderzoeken die in dat kader worden uitgevoerd, zoals

Regionale Energie Strategie (RES) en Cluster Energie Strategieën (CES), geven ons op afzienbare termijn wel meer inzicht daarin.

Voor de aanlanding van wind op zee, alsmede de productie en distributie van waterstof kijken wij verder dan alleen de MRA en het NZKG. Wij dringen aan op een integrale en gezamenlijke ontwikkeling met de gemeenten en bedrijven in de Noordkop en de Port of Den Helder (PoDH). De Noordkop en de haven van Den Helder zijn ideaal gesitueerd voor de aanlanding van wind op zee en de productie van waterstof. Deze samenwerking verlicht niet alleen de druk op de schaarse ruimte in de MRA, het biedt ook een stevige en duurzame economische en werkgelegenheidsimpuls voor deze regio. In plaats van een 'ieder voor zich' benadering zien wij graag een nauwe samenwerking tussen de MRA en de Noordkop/PoDH bij de verdere uitwerking van de strategie op dit gebied.

Ook de transitie naar circulaire economie gaat met onzekerheden in het ruimtebeslag gepaard. Het is onduidelijk of die geheel binnen de contouren van het bestaande haven- en bedrijventerreincluster kan plaatsvinden; zowel de fysiek-ruimtelijke contour als de bestaande milieucontouren.

Vanwege de grotere woningbouwopgave dan waarmee eerder rekening is gehouden, wordt onderzocht of bepaalde bedrijventerreinen (zoals Coen- en Vlothaven Amsterdam, Achtersluispolder Zaanstad, De Pijp Beverwijk) nu - al dan niet eerder of in een sneller tempo dan gedacht - kunnen worden getransformeerd. Dat brengt met zich mee dat ruimte gevonden moet worden voor bedrijven die op zoek moeten naar een alternatieve locatie. Vooral als we ze willen behouden voor de regio. Ingebed in een natte en groene omgeving heeft het gebied ook te maken met vraagstukken rond bijvoorbeeld klimaatverandering, groen-recreatief landschapen natuur. Er moeten maatregelen worden getroffen om de piekbelasting van water op te vangen. Niet alleen door het peil van het Noordzeekanaal te verhogen, maar ook door ruimte te zoeken voor tijdelijke waterbuffering.

Al deze opgaven komen samen in het Noordzeekanaalgebied, wat spanning oplevert voor de manier waarop daaraan aan tegemoet kan worden gekomen. Duidelijk is dat niet alles kan, of dat niet alles tegelijk kan en dat dus een zorgvuldige afweging is vereist. Wat ons betreft bieden de afspraken in het kader van Visie NZKG 2040 nog steeds het kader voor het maken van die afwegingen. Wij onderstrepen de afspraken over de te benutten locaties voor wonen, werken en recreatie. Echter, wel binnen de daarbij gestelde randvoorwaarden in de Visie NZKG 2040; daar hechten wij sterk aan. Het tempo waarin de gebieden kunnen ontwikkelen of transformatie kan plaatsvinden is afhankelijk van de invulling van die randvoorwaarden. Voor de volledigheid voegen we het rompbesluit uit 2013 als bijlage bij deze brief.

Het onderzoek naar de benodigde ruimte voor de energietransitie ondersteunen we. We nemen echter niet eerder een standpunt over de ruimte die moet worden gereserveerd in, dan nadat de uitkomsten bekend zijn.

De ruimte die nodig is voor circulaire economie moet ons inziens gevonden worden binnen de grenzen van bestaande haven-, industrie- en bedrijventerreinen; daarvoor kunnen geen nieuwe gebieden binnen

het Noordzeekanaalgebied worden aangewezen. We zijn dan ook niet bereid de Wijkmeerpolder aan te merken als (te reserveren) bedrijventerrein, ook niet voor uit te plaatsen niet-haven-gebonden bedrijven. We zijn er voorstander van dergelijke bedrijven te verwijzen naar bestaande terreinen in de omgeving, zoals in Pumerend en Alkmaar. Dit biedt in onze ogen tevens een kans om bij te dragen aan de werkgelegenheidsontwikkeling in deze gebieden.

Wat betreft waterbuffering in het gebied zien wij mogelijkheden voor en zijn wij bereid om een deel van het Oer-IJ als tijdelijke waterbuffer, in combinatie met recreatie en natuurontwikkeling, te reserveren en in te richten.

Juist in het traject NOVI-gebied NZKG is het zaak om al deze aspecten, ruimtevragers, in samenhang te bekijken en tegen elkaar af te wegen. We verwachten dat de kaders die vanuit de Verstedelijkingsstrategie worden meegegeven voldoende ruimte bieden om binnen het traject van NOVI-NZKG ook eigen afwegingen te kunnen maken, pilots te kunnen doen en besluiten te nemen. Wij verwachten hierover goede afspraken in het kader van de Verstedelijkingsstrategie te kunnen maken.

Energie

De energietransitie heeft impact op de energie-infrastructuur met ruimtelijke consequenties op de schaal van de MRA, maar ook op gebiedsniveau binnen de MRA. Bij de NZKG zijn we daar al op in gegaan. Wij benadrukken het belang van de energievraag en welke voorzieningen daarvoor ruimtelijk nodig zijn op gebiedsniveau. Wij willen dat de richting die het energiesysteem op gaat, wordt geconcretiseerd inclusief de ruimtelijke consequenties. Niet alleen de ruimtelijke impact van het systeem zelf, maar ook de uitwerking daarvan op andere ontwikkelingen, zoals wonen en werken. We willen dit dan ook terug zien in de volgende versie van het verstedelijkingsconcept.

Mobiliteit

In de Verstedelijkingsstrategie wordt geconstateerd dat het mobiliteitssysteem vraagt om een transitie: "een duurzame, gezonde en slimme mobiliteit, die het mensen gemakkelijk maakt om hun reis van deur tot deur te organiseren, op betaalbare wijze en beperkt afhankelijk van een eigen auto". Dit sluit goed aan bij de drie pijlers van ons Perspectief Mobiliteit: Verminder, Verander, Verbeter. Daarom ook benadrukken wij de belangrijke relatie tussen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en meer specifiek het Multi Modaal Toekomstbeeld 2040. Juist deze multimodale strategie is van groot belang om de verstedelijkingsstrategie te laten slagen, ook met het oog op de Mobiliteitstransitie (die ook wordt uitgewerkt binnen datzelfde Multi Modale Toekomstbeeld).

De relatie met het Regionaal OV Toekomstbeeld (ROVT) willen we uitgebreider hebben verwoord in de Verstedelijkingsstrategie. ROVT-projecten zoals HOV A9-corridor en HOV Hillegom-Schiphol horen ook te worden benoemd (naast HOV ZaanIJ, dat wel staat benoemd).

Tenslotte vragen wij aandacht voor mobiliteitsvraagstukken die niet in het programma SBaB zijn ondergebracht, denk daarbij in ieder geval aan de Gooicorridor en de A22. Maar ook aan de doorwerking van het programma SBaB op het regionale wegennet, bijv. n.a.v. het onderzoek naar het “redesign” van het wegennet dat op dit moment wordt uitgewerkt in het Multi Modaal Toekomstbeeld.

Borging en aansluiting van afspraken

Wij zien de verstedelijkingsstrategie als een stip op de horizon waar we binnen de MRA en met het Rijk gezamenlijk naar toe werken. Het kan zijn dat de verstedelijkingsstrategie nu of in de toekomst op onderdelen af zal wijken van lokale of regionale visies. Of dat ontwikkelingen in andere programma's consequenties hebben voor keuzes in de verstedelijkingsstrategie. Zie bijvoorbeeld het eerder genoemde NOVI-gebied NZKG, waarbinnen de verdere gebiedsgerichte uitwerking plaatsvindt van de daar spelende opgaven uit de Verstedelijkingsstrategie.

We gaan ervan uit dat over deze punten het gesprek met elkaar wordt gevoerd binnen de MRA en waar nodig met het Rijk. We zien de Verstedelijkingsstrategie in die zin dan ook als een startpunt, waarbij de sturing op het invullen van de randvoorwaarden, die we noodzakelijk achten om de doelen te bereiken, en het maken van afspraken hoe we dat samen doen, centraal moet staan.

Wij pleiten daarnaast voor het borgen van de afspraken, in het licht van de lopende programma's, om te vermijden dat partijen naar elkaar kijken in plaats van actie te ondernemen waar afgesproken en nodig. Dit geldt onder meer voor de lopende trajecten, programma's en onderzoeken in het kader van de nationale Energietransitie en voor klimaatadaptatie.

Klimaatverandering

Klimaatverandering heeft terecht een stevige positie in het verstedelijkingsconcept gekregen. We moeten ons als samenwerkende overheden voorbereiden op de grote gevolgen die klimaatverandering voor de MRA kunnen hebben. Klimaatverandering leidt, naast wateroverlast, steeds meer tot watertekort, waarmee overlast in een ander perspectief komt te staan. Het is daarom belangrijk dat de Verstedelijkingsstrategie rekening houdt met lopende water- en klimaatprogramma's van Rijk, regio, provincie en waterschappen. Denk aan Deltaplan Zoetwater, Programma Toekomstbestendig Amsterdam-Rijnkanaal/ Noordzeekanaalgebied en Gebiedsprogramma Laag-Holland.

Woningbouw

De verstedelijkingsstrategie richt zich op kansengelijkheid en betaalbare woningen voor alle inwoners en refereert aan de grote bouwopgave van 175.000 woningen voor de hele regio. Er worden in de huidige versie geen expliciete strategische keuzes gemaakt over fasering en prioriteiten en regionale verdeling op woonmilieus, woningtypes en aantallen, noch over onderlinge taakverdeling tussen de samenwerkende partijen en hoe deze keuzes – gezamenlijk en op integrale, sector overstijgende wijze – gerealiseerd gaan worden, terwijl focus op de afgesproken locaties het juist mogelijk moet maken om andere plekken te vrijwaren van nieuwe grootschalige bebouwing.

Een dergelijke expliciete keuze zou onderdeel moeten worden van een volgende versie van de verstedelijkingsstrategie cq daarin nader uitgewerkt zijn.

Integratie

Tot slot willen we ingaan op de aangekondigde integratieslag richting versie 3 van het Verstedelijkingsconcept. Wij zien uit naar de wijze waarop de samenhang tussen functies en systemen in versie 3 vorm krijgt, want die stap is zeker nodig. Het gaat om de verweving van de meerkemige metropool met het groenblauwe netwerk, en dat we de stap zetten van het benoemen van schuurpunten naar het maken van daadwerkelijke keuzes, waarbij de consequenties van die keuzes op alle onderdelen inzichtelijk zijn gemaakt.

Wij wensen u succes met het verwerken van onze wensen en opvattingen en de punten van onze mede-overheden. We zien versie 3 met belangstelling tegemoet en worden graag op de hoogte gehouden van de vorderingen en resultaten.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

Z. Pels