

## **De verstedelijkingsstrategie: koers voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam**

Recent verscheen het 'verstedelijkingsconcept 2050': voor het eerst hebben de MRA gemeenten, de provincie en het Rijk de handen ineen geslagen om een gezamenlijke regionale uitwerking te doen van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en daarmee de basis te leggen voor lokaal en regionaal op te stellen beleid. ORAM juicht het toe dat er op MRA schaal afspraken worden gemaakt aangezien de complexe ruimtevraagstukken niet meer binnen gemeentegrenzen kunnen worden opgelost. Het is om die reden dan ook een belangrijk richtinggevend stuk voor onze leden. Wij hopen en verwachten dan ook dat individuele gemeenten zich houden aan de gemaakte afspraken in dit kader. Hierna zijn de gemeenteraden van de MRA aan zet om dit concept te beoordelen en een definitieve status te verlenen.

### **Drijfveer: bouwen van steden en samenlevingen**

Het Verstedelijkingsconcept draait naar eigen zeggen niet om het bouwen van huizen, maar om het bouwen van complete steden en samenlevingen. Dit is een belangrijk punt voor ORAM, aangezien er genoeg ruimte moet blijven voor werk en bedrijvigheid. Dit punt hebben we eerder ook expliciet gemaakt rond de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, waar in eerste instantie te weinig aandacht was voor de economische functie van de stad. Het MRA-stuk leest wat dat betreft anders: "Met het Verstedelijkingsconcept willen Rijk en regio o.a. bereiken dat er genoeg woon- en werkmilieus van goede kwaliteit zijn, de diversiteit en verbondenheid in de economie versterkt wordt, wonen en werken meer met elkaar in balans wordt gebracht en de MRA beter bereikbaar en bereisbaar wordt."

### **Woningnood staat centraal**

Ook in dit document neemt de druk op de woningmarkt een prominente positie in. Deze vertaalt zich in de afspraak om 175.000 woningen te bouwen tot 2030 en 325.000 tot 2050. Amsterdam neemt overigens een groot deel van het totaal te bouwen woningen voor haar rekening. Omdat de vraag naar woningen zo groot is, wordt gekeken of de bouwproductie tot 2030 verhoogd kan worden tot 220.000 woningen. Dit wil men doen door realisatie van woningen in onder meer Haven-Stad en Achtersluispolder te versnellen. ORAM kijkt hier kritisch naar. Recent zijn er pogingen geweest om woningbouw in Haven-Stad te versnellen binnen het pas-op-de-plaats gebied. Dit is toen niet gelukt, onder meer vanwege hindercontouren van bedrijven maar ook de geringe animo vanuit marktpartijen. Deze situatie is niet veranderd.

### **(Ongemengde) bedrijventerreinen zijn nodig**

De verstedelijkingsstrategie benoemt daarnaast het belang van werk: "Voor het bouwen van complete steden en hun economische ontwikkeling is het van belang dat we voldoende ruimte hebben voor de bedrijven, waaronder te verplaatsen industrie uit de transformatiegebieden." Daarbij benoemt men expliciet de behoefte aan ongemengde bedrijventerreinen: "Niet ieder bedrijf leent zich voor menging met woningbouw in 'productieve wijken'. Voor deze bedrijven, die wel belangrijk zijn voor de werkgelegenheid in de MRA, blijven ongemengde en gezonde bedrijventerreinen nodig. Bij grootschalige transformatie van bedrijventerreinen ontstaat de noodzaak voor alternatieve vestigingslocaties. Tot 2040 heeft de MRA alle beschikbare harde en zachte plancapaciteit nodig om te voorzien in de behoefte aan bedrijventerreinen, zowel voor nieuwe bedrijven als bedrijven afkomstig van te transformeren terreinen. Die harde en zachte plancapaciteit is vooral te vinden in de gemeenten Lelystad en Almere, ten noorden van het IJ en in Purmerend / Edam-Volendam en in de Zuidflank." ORAM waardeert het dat er nu concrete gebieden worden aangewezen voor bedrijvigheid. Het is echter nog niet duidelijk of het genoeg is om de groeiende behoefte aan bedrijfslocaties te vervullen. Bovendien is het de vraag of deze aangewezen gebieden een oplossing bieden voor alle bedrijven. Denk bijvoorbeeld aan stadsgebonden bedrijven, voor wie afstand tot het werkgebied cruciaal is.

"Ook het havenindustriële complex staat onder ruimtelijke druk van de woningbouwopgave, gecombineerd met toenemende vraag naar ruimte voor circulaire bedrijvigheid en de energietransitie. Dit kan ertoe leiden dat bedrijven verplaatst moeten worden, daarvoor moet een nieuwe locatie worden gevonden. Belangrijk hierin is dat onderscheid wordt gemaakt tussen kade- en havengebonden bedrijven, die zich moeilijker laten verplaatsen, en 'droge' bedrijven. Intensivering heeft daarbij altijd de voorkeur, maar zal niet altijd haalbaar zijn."

Met het oog op bovenstaande wil de MRA een regionale bedrijventerreinenstrategie ontwikkelen. ORAM juicht dit initiatief toe en werkt hier graag aan mee.

### **Aandacht voor toekomst en sterke concurrentiepositie NZKG**

Het verstedelijkingsconcept wijdt veel aandacht aan de toekomst van het Noordzeekanaalgebied (NZKG), vanuit een positieve toonzetting. Het NZKG wordt gezien als "cluster van stuwende, industriële economie en werkgelegenheid, kennis- en energiehotspot aan zee, nautische toegangspoort van de MRA en proeftuin voor toegepaste innovatie op het gebied van duurzaamheid en circulaire economie." MRA en Rijk willen dat het havencomplex zijn sterke internationale concurrentiepositie behoudt en bijdraagt aan een duurzame economische ontwikkeling. In de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 zijn reeds keuzes gemaakt voor de ontwikkeling van dit gebied.

Daarbij komt men nu met nieuwe grote opgaven: verduurzaming havencomplex, energietransitie, circulaire economie, woningbouw en stedelijke vernieuwing, gezondheid van de leefomgeving, watersysteem en het aanpassen aan klimaatverandering. Om deze complexe opgaven ruimtelijk het hoofd te bieden is het NZKG aangewezen als NOVI-gebied.

### **NOVI-agenda**

Concreet agendeert men een aantal belangrijke punten voor verdere uitwerking in deze NOVI-gebiedsaanpak NZKG waaronder de transitie van de haven naar hub voor duurzame brandstof en goederenstromen, ruimte voor circulaire economie, ruimte voor bedrijventerreinen en de uitwerking van de strategische reservering Houtrakpolder. Wat ORAM betreft zijn dit de belangrijkste thema's die op dit moment spelen in de haven en is het zaak om toekomstige ruimte vragende ontwikkelingen mee te nemen in de afwegingen. Gezien de ambities van onze leden verwachten wij dat de druk op de ruimte vanuit bedrijven aanzienlijk gaat toenemen. Tegelijkertijd zien we dat ontwikkelingen op het gebied van woningbouw de armslag van de haven verkleinen. Een vooruitziende blik is nodig, te meer daar uitbreiding van de haven in bijv. de Houtrakpolder meerdere jaren in beslag zal nemen. Wachten kan hier leiden tot aanzienlijke verzwakking van de positie van de haven.

### **Energie(transitie)**

Ten aanzien van energie voorziet men de volgende 'no regret-maatregelen' in de MRA:

- Het aanleggen van nieuwe onderstations.
- Het plaatsen van lokale (wijk)opslag voor elektriciteit om het netwerk te ontlasten.
- Ontwikkeling van de regionale waterstofbackbone, aansluiting op de nationale waterstofbackbone en koppelingen maken tussen het waterstof- en elektriciteitsnetwerk op de strategische locaties Velsen en Hemweg. Ruimte reserveren voor aanlanding, import, opslag en conversie van energie waarbij in het energiesysteem het Noordzeekanaalgebied net als nu een belangrijke rol heeft.
- Het maken van integrale uitvoeringsplannen, zowel ondergronds als bovengronds.
- Het ontwikkelen van warmtenetten in het stedelijk gebied

### **Duurzame goederenstromen**

De transitie van de haven naar een hub voor duurzame productie en brandstof- en goederenstromen vraagt om inpassing in de fysieke ruimte, milieuruimte, veiligheidscontouren en ruimte voor ondergrondse infrastructuur. "Transities als deze kennen geen lineair verloop, waardoor onduidelijk is of hiervoor in de toekomst significante additionele ruimte nodig is. In de overgangperiode naar een circulaire economie houden we rekening met de mogelijkheid van een tijdelijk extra ruimtebeslag, waarin voorzieningen zowel voor de 'oude' als de circulaire economie nodig zijn."

Uitwijk naar Lelystad of Almere, in aansluiting op de 'circulaire as' die daar in ontwikkeling is, kan een optie zijn voor bedrijven die niet gebonden zijn aan korte ketenrelaties binnen het Noordzeekanaalgebied en niet diepgeworteld zijn in het Noordzeekanaalgebied.

### **Ruimte voor bedrijventerreinen**

"De transitie naar duurzame energie, de hub-functie voor duurzame brandstof en goederenstromen en de omslag naar een circulaire economie brengen allemaal een ruimtebehoefte met zich mee, al dan niet in de overgangsfase van de oude naar de nieuwe economie. Daarnaast kent de dynamiek van het bedrijfsleven in de haven zijn eigen ruimtebehoefte en leidt de transformatie van bedrijventerreinen naar gemengde stedelijke gebieden (in en buiten het Noordzeekanaalgebied) tot een ruimtebehoefte voor bedrijven. De verplaatsingsbehoeften kunnen worden beperkt door maatregelen en innovaties die de milieuhinder beperken, aan de zijde van de bron en/of de ontvanger. Niet iedere kavel is echter geschikt voor elk bedrijf, met name in de hogere milieu-categorieën. Vier locaties buiten het Noordzeekanaalgebied worden onderzocht op de vraag of ze in een deel van de behoefte aan droge en/of natte bedrijventerreinen kunnen voorzien: de Baansteer (Purmerend / Edam-Volendam), Flevokust Haven (Lelystad), De Vaart (Almere) en buiten de MRA Boekelermeer (Alkmaar)."

### **Houtrakpolder**

Voor de Houtrakpolder is in de Visie NZKG 2040 een strategische reservering gemaakt voor havengerelateerde bedrijven. De Visie is vastgesteld door de gemeenteraden in het Noordzeekanaalgebied, Provinciale Staten van Noord-Holland en het Rijk, en opgenomen in de Provinciale Omgevingsvisie, maar wordt op dit punt niet onderschreven door de gemeente Haarlemmermeer. Een van de voorwaarden voor het inzetten van de strategische reservering luidt dat het huidige havenareaal in voldoende mate is geïntensiveerd. "In het NOVI-gebiedsuitwerking gaat het om de vraag wanneer er een noodzaak is om de Houtrakpolder te transformeren (internationale concurrentiepositie, energietransitie, circulaire economie) en of dit dan ten koste gaat van het hele gereserveerde gebied of een deel. De Houtrakpolder maakt deel uit van het Nationaal Natuurnetwerk (NNN). Indien (een deel van) de Houtrakpolder gebruikt zou worden voor havenuitbreiding, dan gaat dat ten koste van het NNN gebied. Dit dient gepaard te gaan met compenserende maatregelen zoals omschreven in de Provinciale Omgevingsverordening van Noord-Holland."