Concept-reactie IJmond op versie 2 verstedelijkingsconcept MRA
Documentnummer INT-21-60315

Algemeen beeld
Het voorliggende concept van een verstedelijkingsstrategie MRA 2050 is een goed leesbaar, en tevens een doorwrocht, kwalitatief hoogstaand, product met veel aanknopingspunten om richting te geven aan de toekomst van de MRA. Dit wat betreft de ruimtelijke inrichting en de grote opgaven die daarin spelen. Dat er nog onzekerheden zijn bij de grote opgaven is logisch en daarmee moeten we zo goed mogelijk zien om te gaan.

Specifiek beeld IJmond
De IJmond levert graag een bijdrage aan de MRA-vraagstukken als geheel, zoals ook verwoord in de IJmond-agenda voor de MRA (2019). De diverse mooie woongebieden, het prachtige landschap, de nautische toegangspoort tot de MRA, de maakindustrie en Techport zijn daar goede voorbeelden van. De IJmond heeft echter ook wensen en belangen die we onderstaand naar voren willen brengen.

In het concept is de IJmond ingedeeld in het Noordzeekanaalgebied, waardoor het erop lijkt dat dit de enige identiteit is van de IJmond. Dat is uiteraard niet het geval. De “verticale dynamiek” met Noord-Holland/Noord en Zuid-Kennemerland is bijvoorbeeld ook groot. Binnen het Noordzeekanaalgebied wordt de IJmond in het concept vooral benaderd als een onderdeel van de vraagstukken op het gebied van energie, circulaire economie, haveneconomie en landschap. Maar er zijn ook andere invalshoeken, zoals woningbouw en mobiliteit. De kwaliteit van de leefomgeving en gezondheid wordt wel nadrukkelijk en terecht als aandachtspunt gezien.

Evenwichtig meerkernig ontwikkelen
De ontwikkeling van de woningbouw in de IJmond, waaronder de Spoorzone Beverwijk, IJmuiden centrum en het spoorgebied van Heemskerk, is een gegeven.
In het verstedelijkingsconcept wordt aangegeven dat de zogenaamde stadsharten in de MRA delen in “10%-werkgelegenheidsspreiding” van de verwachte groei van Amsterdam. De IJmond heeft echter geen “stadshart” zoals bedoeld in het concept. De IJmond deelt daarmee ten onrechte niet mee in de 10%-werkgelegenheidsspreiding. In die zin is de meerkernige ontwikkeling van de MRA, waar de IJmond een sterk voorstander van is, niet evenwichtig genoeg.

De IJmond staat achter de andere genoemde uitgangspunten van een “veerkrachtige, schone en inclusieve economie”, “duurzaam” en “waardevol, verbindend landschap”. Uiteraard met een “sociaal sterke” samenleving, ook al is de IJmond van mening dat dit vraagstuk in brede zin vooral het beste lokaal kan worden geadresseerd.

Toekomstbestendige systemen: water, ecologie, energie en mobiliteit.

Energie
Wat betreft het energiesysteem ziet de IJmond met belangstelling uit naar de resultaten van de onderzoeken naar de consequenties van drie scenario’s: het concentreren van verstedelijking op plekken waar netcapaciteit beschikbaar is en duurzame opweklocaties dichtbij zijn, het concentreren van verstedelijking bij knopen in het energienet en het concentreren van energievragers in zelfvoorzienende clusters. De IJmond toetst nieuwe initiatieven ook op het gebied van de energietransitie aan eventuele voordelen voor de leefbaarheid en gezondheid, spin off voor schone en innovatieve economie en een beter imago van het IJmond-gebied.

Mobiliteit
Op het gebied van mobiliteit en de genoemde schaalsprong daarin, is de IJmond niet tevreden. Onduidelijk is wat de negatieve gevolgen zijn (bereikbaarheid, leefbaarheid,

luchtkwaliteit) van de zgn. redesign van het ringwegennet, door de A5 en de A9 onderdeel te maken van de ring rond Amsterdam (MRA programma “Samenwerken aan bereikbaarheid”). Omdat de IJmond niet rechtstreeks in het zgn. platform mobiliteit van de MRA zit, zijn de belangen van de IJmond onvoldoende in beeld, ook in deze verstedelijkingsstrategie.

De bereikbaarheid en de leefbaarheid van de IJmond staan nu al zeer onder druk.
De IJmond heeft niet alleen te maken met een toekomstige situatie, maar staat nu reeds voor complexe opgaven, voornamelijk van regionaal-, en rijksbelang.

De IJmond is van mening dat er maatregelen moeten worden aangekondigd en genomen om tot een verbetering te komen van de situatie in de IJmond:

- het verlagen van de maximumsnelheid op de A22,
- de verbinding A208-A9 (“Velserverbinding”),
- de verbinding A8/A9,
- rechtstreekse en snelle verbinding OV naar Amsterdam, Schiphol en Zuidas (30 minuten, evt. light rail),
- verbeteren/aanleggen langzaam verkeer routes,
- doorgaande fietsroutes,
- verkeersmaatregelen spoorzone Beverwijk,
- verbetering Pontplein IJmuiden,
- het station Beverwijk toegankelijker maken aan de Oostkant.

Keuzevraagstukken NZKG
Het VS-concept moet in de 3e versie nog een integratieslag krijgen. Aan een stedenbouwkundige is door de projectleiding van de verstedelijkingsstrategie Rijk/regio gevraagd drie ontwikkelingsperspectieven te schetsen voor de keuzes en consequenties in het NZKG-gebied.

***Energietransitie* (in samenhang met RES/CES/PEH): er loopt nog een vervolgonderzoek naar de 3 scenario’s**
De realisatie van windparken op zee vraagt om een aanlanding van de op zee gewonnen energie aan de Nederlandse kust. De omvang van de ruimteclaim van aanlanding van wind op zee in de IJmond is nog onzeker. Zijn we in dat licht bereid om ruimte te reserveren voor de aanlanding van energie en benodigde faciliteiten (een waterstoffabriek, onderstations, opslag waterstof) op land, deels op bestaande terreinen deels buiten het NZKG (in de provincie of Nederland)?
Concept-Reactie IJmond:
De IJmond realiseert zich dat NZKG en de MRA niet zelfvoorzienend kunnen zijn en is bereid naar andere locaties (buiten NZKG) te kijken, zoals Flevoland en buiten de MRA, zoals Groningen en Den Helder en naar andere trace’s voor de 380KV kabel, zoals in het concept geschetst.
Eventuele extra aanlanding van wind op zee wordt in de IJmond getoetst aan economische spin off, leefbaarheid, gezondheid en verbetering imago. Kortom, voordeel voor de IJmond is voorwaarde en in dat licht staat de IJmond open voor een gesprek hierover. Daarbij is het belangrijk dat er een directe relatie is met verduurzaming van Tata en versnelling van de energietransitie van Tata.

Circulaire economie
De circulaire transitie gaat om een transitie van alle bedrijven in een periode van 30 jaar, waarbij momenteel nog onduidelijk is of deze transitie gerealiseerd kan worden op de bestaande haven- industrie- en bedrijventerreinen of dat hiervoor significante additionele ruimte nodig is. Zijn we in dat licht bereid om ruimte te reserveren deels op bestaande terreinen deels daarbuiten?
Concept-reactie IJmond: Gezien de geschetste onduidelijkheid van deze ruimteclaim (wanneer wordt dat duidelijker?) en de druk op de ruimte voor andere functies, ligt het op dit moment niet voor de hand hiervoor significante additionele ruimte te reserveren.

Eventuele toekomstige ruimteclaims die substantieel bijdragen aan de circulaire economie worden integraal getoetst aan alle ruimtelijke thema's.

Transformatie
In samenhang met de woningbouw in Amsterdam en Zaanstad worden bedrijventerreinen getransformeerd en is er elders ruimte nodig om bedrijven die een andere locatie zoeken te behouden voor de regio. Voor havengebonden activiteiten is gedeeltelijk nog ruimte in de haven en is er wanneer voldoende is geïntensiveerd een reservering aangewezen. Voor zogenaamde 'droge' bedrijventerreinen is mogelijk extra ruimte benodigd. Zijn we in dat licht bereid om ruimte te reserveren voor bedrijven deels op bestaande terreinen deels daarbuiten?
Concept-reactie IJmond: in de IJmond is nauwelijks uitgeefbare ruimte op droge bedrijventerreinen (vgl. monitor NZKG-Uitvoeringsprogramma). De IJmond vindt het een goed idee als wordt verkend of dit buiten NZKG zou kunnen of buiten de MRA.

Gezien de aanvullende ruimtevraag voor bedrijventerrein in het Noordzeekanaalgebied:
Wijkermeerpolder: zijn we bereid in gesprek te gaan over het al dan niet benutten van een deel van de Wijkermeerpolder als reservering voor bedrijventerrein aanvullend op de reeds gemaakte reserveringen in de visie NZKG? Zijn we bereid andere locaties in de regio bij dit vraagstuk te betrekken zoals Baanstee Noord/De Purmer in Purmerend en/of Boekelermeer in Alkmaar of Almere en Lelystad inclusief de daarbij behorende randvoorwaarden?
Concept-reactie IJmond: Om andere locaties in de regio bij dit vraagstuk te betrekken, zoals Baanstee Noord/De Purmer in Purmerend en/of Boekelermeer in Alkmaar of Almere en Lelystad, vindt de IJmond een goede richting. Een deel van de Wijkermeerpolder hiervoor benutten (welk deel?) ligt niet voor de hand gelet op alle provinciale beschermingsregimes, het zoekgebied waterbuffers langs het Noordzeekanaal en het belang van de groene buffer tussen de verstedelijkingsgebieden in de IJmond en Zaanstad. De IJmond staat nog steeds achter de afspraken gemaakt over de Houtrakpolder in NZKG visie 2040.

Gezonde leefomgeving: er loopt nog een onderzoek bij het RIVM over gezondheid
Zijn we bereid de maximale ruimte die de wetgever biedt, te benutten om hogere grenswaarden te hanteren met als doel maximale menging van wonen en werken in de buurt van de haven mogelijk te maken rekening houdend met een brede definitie van leefkwaliteit?
Concept-reactie IJmond: In de IJmond wordt het stand still principe gehanteerd voor luchtkwaliteit (visie luchtkwaliteit) en geluid. Eigenlijk zijn de grenzen al overschreden in dit gebied door de optelsom van mogelijkheden binnen de normering. Dit verhoudt zich niet tot het maximaal benutten van grenswaarden of het toekennen van hogere waarden. Daarnaast zijn er ook zorgen over de leefbaarheids-/gezondheids-/milieueffecten van andere ruimteclaims in de IJmond regio (denk aan de beoogde schaalsprong A9 onder mobiliteit). Gelet op de situatie in de IJmond is verbeteren van de leefomgeving essentieel.

Waterbuffering (in samenhang met Toekomstbestendig ARK/NZK)
Het Noordzeekanaal vormt samen met het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) onderdeel van de ruggengraat van het watersysteem in de regio. Bij piekbelasting is de afvoercapaciteit op termijn niet robuust genoeg om deze pieken op te vangen. Daarvoor is het noodzakelijk dat er maatregelen worden getroffen. Dit kan gedeeltelijk door peilverhoging in het Noordzeekanaal. Daarnaast wordt gezocht naar ruimte voor tijdelijke waterbuffering. Zijn we bereid een deel van het Oer-IJ te reserveren voor tijdelijke waterbuffering?
Concept-reactie IJmond: indien uit onderzoek blijkt dat tijdelijke waterbuffering nodig en mogelijk is in het Oer-IJ en als blijkt dat dit een versterkend effect op landschap en biodiversiteit kan hebben, kan volgens de IJmond een deel hiervan worden gereserveerd voor waterbuffering.
Ten aanzien van het punt peilverhoging in het Noordzeekanaal vraagt de IJmond tevens aandacht voor een integrale benadering van het waterbergingsdossier.

Overige keuzevraagstukken

Leefkwaliteit Schiphol
De economische kansen in de Zuidflank hebben in veel gevallen te maken met de aanwezigheid van Schiphol, een economische motor voor Nederland en de regio in het bijzonder. De vraag is daarbij hoe Schiphol een robuuste ontwikkeling naar de toekomst kan doormaken? Tegelijkertijd legt de luchthaven ook een grote claim op de ruimte in de omgeving, waarbij er beperkingen gelden voor de ontwikkelingsmogelijkheden van andere functies vanwege de geluid- en risicobelasting door de luchtvaart. Daarnaast beïnvloedt de aanwezigheid van Schiphol ook de mogelijkheden om het areaal verrommeld glas (zo'n 800 hectare) te transformeren. Een knelpunt dat zich voortsleept, waardoor de gebieden verder verpauperen, met negatieve gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit en leefkwaliteit. Het investeren in landschap en recreatie, in combinatie met ecologie en verbetering van het watersysteem en uitvoeren van klimaatadaptieve maatregelen, kan bijdragen aan het verbeteren van de leefkwaliteit in de directe omgeving van de luchthaven. De keuze is hier om op de middellange termijn een ontwikkeling na te streven waarin de belangen van de luchtvaart, de ruimtelijk-economische ontwikkeling en de leefkwaliteit met elkaar in evenwicht zijn. Dit vraagt om een integrale gebiedsaanpak (samenwerking Luchtvaartnota en VS MRA) waarbij de centrale vraag is:
Wat is de juiste balans tussen ruimte voor woningbouw, leefomgevingskwaliteit, gezondheid en de ruimte voor luchtvaart en welke keuzes zijn daarvoor nodig? En zijn we bereid te investeren in de leefkwaliteit in het gebied, bijvoorbeeld in landschappelijke en recreatieve ontwikkelingen en verbindingen?
Concept-reactie IJmond
Wettelijke- en beleidsontwikkelingen, alsook de mogelijke groei van de luchtvaart hebben een grote impact op allerlei vraagstukken en ambities in deze regio die elkaar beconcurreren in ruimte, zoals de woningbouwopgave, bereikbaarheid en de energietransitie. Het gaat hierbij niet alleen om regionale of lokale ambities, maar ook om gezamenlijke ambities die Rijk en de regio hebben. Ontwikkelingen die ook nadrukkelijk aandacht vragen voor de bescherming van het leefklimaat enerzijds en oog voor samenhang tussen de landzijdige ambities en de belangen in de lucht anderzijds. De IJmond wil dat het leefklimaat, dat nu al onder druk staat, voldoende wordt beschermd, waarbij de aandacht uitgaat naar een herijking van het normenkader voor de luchtvaart. Waar het nu nog te vaak gaat over aantallen 'ernstig gehinderden' (volgens een bepaalde definitie), moet er een betere definiëring komen van hinderbeleving. Uiteindelijk moet het normenkader bijdragen aan de bescherming van een basisleefomgeving.

Verzoek
Aan de stuurgroep MRA wordt gevraagd met bovenstaande "wensen en opvattingen" rekening te houden en de concept-verstedelijkingsstrategie in de derde versie hierop aan te passen.