Gemeente Amsterdam

## Verslag informatiebijeenkomst Omgevingsprogramma Haven 25 september

Aan Belanghebbenden havengebied
Van Kernteam Omgevingsprogramma Haven,
omgevingsprogrammahaven@amsterdam.nl

Datum woensdag 23 oktober 2024

Geachte belanghebbende van het havengebied,

Dit document is een verslag van de informatiebijeenkomst over het Omgevingsprogramma Haven op 25 september, in Aristo meeting center Amsterdam. De aanleiding voor deze bijeenkomst is de start van het maken van een 'Gebiedsgericht Omgevingsprogramma' (kort: Omgevingsprogramma) voor de Amsterdamse haven. Het Omgevingsprogramma komt tot stand in een samenwerking tussen het Havenbedrijf en de gemeente Amsterdam.
Op 25 september presenteerden we de achtergrond, definities, aanpak en de inhoudelijke thema's van het Omgevingsprogramma. Daarna was er ruimte voor vragen en dialoog. In de zaal zaten ongeveer 40 belanghebbenden: variërend van overheden (NZKG, Omgevingsdienst, Rijkswaterstaat, Provincie) tot ondernemers gevestigd in het havengebied. Na afloop van de bijeenkomst werden de aanwezigen uitgenodigd hun interesse in een bepaald thema kenbaar te maken, met als doel hierover verder te praten met de themawerkgroep.
In dit verslag vindt u in het kort terug wat er is gedeeld en ziet u een overzicht van de vragen die gesteld zijn.

**Wat is een Omgevingsprogramma?**
Het Omgevingsprogramma is een nieuw instrument in de omgevingswet. Kort gezegd is een Omgevingsprogramma de brug tussen beleid en uitvoering op gebiedsniveau. Een Omgevingsprogramma is een kader voor de ruimtelijke ordening van het havengebied voor de komende periode van 10 tot 15 jaar. In het Omgevingsprogramma wordt bestaand beleid (waaronder de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, Gemeentelijke Visie Haven en Ontwikkelperspectief NZKG) in ruimtelijk opzicht concreter gemaakt en uitgewerkt op gebiedsniveau. Bij tegenstrijdig beleid wordt er geprioriteerd of een keuzes gemaakt en verouderd beleid wordt geactualiseerd of geschrapt. In het Omgevingsprogramma staat uiteindelijk wat we waar in het gebied doen en welke impact dat heeft op de (leef)omgeving.

Het havengebied is geen geïsoleerd gebied. Het grenst direct aan verschillende stedelijke en landelijke gebieden. Al die relaties hebben we in kaart gebracht en worden meegenomen in de vormgeving van het Omgevingsprogramma.

**Waaruit is het Omgevingsprogramma opgebouwd?**
Er bestaat geen blauwdruk voor het Omgevingsprogramma. We hebben voor een indeling gekozen die recht doet aan de waarde van de haven van Amsterdam:

- Context: een beschrijving van de haven nu in lokale, regionale en internationale context.
- Integrale visie: een toekomstbeeld van de Haven in 2040 met een doorkijk naar de lange termijn, aansluitend op de Omgevingsvisie, Gemeentelijke Visie Haven, Ontwikkelperspectief NZKG en actueel sectoraal beleid.
- Uitwerking in thema's: onderwerpen die spelen in het havengebied, mede ingegeven door stedelijk, landelijk en regionaal beleid op hoger schaalniveau. Daar waar spanning en dilemma's aanwezig zijn of geïdentificeerd worden, is het Omgevingsprogramma het instrument om hierin richting te geven, keuzes te maken en – waar nodig – deze expliciet voor te leggen aan de ambtelijke (en waar nodig bestuurlijke) opdrachtgevers.
- Uitvoering: om van uitwerking tot uitvoering te komen worden uitvoeringsafspraken op papier gezet in de uitvoeringsparagraaf van het Omgevingsprogramma. Als thema's vragen om verdere onderzoeken of andere vervolgstappen dan worden die ook opgenomen in de uitvoeringsparagraaf.

**Thema's binnen het Omgevingsprogramma**

*Integrale ruimtelijke visie*
De Integrale ruimtelijke visie is de 'kapstok' van het Omgevingsprogramma. In de Integrale ruimtelijke visie komen de resultaten uit de werkgroepen samen en worden verbanden gelegd en knelpunten benoemd. Momenteel wordt gewerkt aan een concept van het document. De visie wordt in de loop van het proces geladen met per deelgebied (tenminste) een perspectief ('gebiedspaspoort') over de beoogde ruimtelijke ontwikkeling en een kwantitatieve ambitie die het perspectief ondersteunt. Een en ander wordt ook in kaartbeelden vastgelegd. Zo wordt bijvoorbeeld voor het deelgebied 'Vervoerscentrum' al nagedacht over een perspectief om bebouwing voor bedrijven te realiseren met een hogere dichtheid.

*Milieu*
Milieu is de optelsom van de emissies van bedrijven, zoals geluid, stof of geur. We kijken zowel naar de ruimte die bedrijven daarvoor nodig hebben (milieugebruiksruimte) als de gevolgen daarvan voor de (wijde) omgeving. We kijken naar knelpunten voor bedrijven en naar overlast en gezondheidsrisico's voor inwoners in wijken rondom het havengebied. Een doorkijk naar 2040 is belangrijk, want de bewoonde stad en de haven komen dichter bij elkaar te liggen. Vanwege de transities (circulair en energie) is ook de beschikbaarheid van milieugebruiksruimte een mogelijk knelpunt.

*Groen en ecologie*
De haven is een belangrijke corridor voor plant- en diersoorten. Daarom is het belangrijk oog te hebben voor het groen en de kwaliteit daarvan in het havengebied. De werkgroep Groen en ecologie buigt zich over de verbindingszones tussen natuurgebieden die van belang zijn voor de biodiversiteit (het Natuurnetwerk Nederland, de Amsterdamse ecologische structuur en de

nabijgelegen Natura 2000 gebieden). Een uitdaging voor onze werkgroep is de vraag hoe de bescherming van groen zich verhoudt tot de behoefte aan ruimte voor andere functies en welke kaders hiervoor (nodig) zijn. Een tweede uitdaging is nog te omschrijven welk groen in onze opdracht hoort: alleen het groen in de openbare ruimte, of ook het groen van havenbedrijven.

*Mobiliteit en bereikbaarheid*
De werkgroep Mobiliteit en bereikbaarheid gaat over alle verkeersaspecten van het havengebied met een fysiek-ruimtelijke impact. Daarbij gaat het dus over de ruimte die nodig is voor wegen, spoor en water en over de capaciteitsaspecten van het transport. Voor elke modaliteit wordt gekeken naar het gebied zelf en waar nodig ook naar het gebiedsoverstijgende netwerk. In beschrijvingen kan dat ook de nationale/Europese schaal zijn, maar voor het benoemen van opgaven beperken we ons tot de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

*Haven en industrie*
De werkgroep Haven en Industrie kijkt voornamelijk naar het fysieke land- en watergebruik voor de bedrijfssegmenten (type bedrijven) die in het havengebied zitten. Voor de landzijde is in beeld waar welke bedrijvigheid zit, welke ruimte nog beschikbaar is en wat tot de openbare ruimte hoort. Ook is een doorkijk gemaakt naar het beoogde ruimtegebruik van de bedrijfssegmenten die uiteindelijk een plek moeten krijgen conform een gebiedsindeling (de gebiedspaspoorten). Voor de waterzijde is de huidige inrichting van de havenbekkens en vaarwegen geïnventariseerd evenals de belangrijkste ontwikkelingen met een ruimtelijke impact op kaart gezet. De belangrijkste vraag voor deze werkgroep is of er voldoende fysieke ruimte is voor alle soorten bedrijvigheid en voorzieningen die van primair belang zijn voor het functioneren van het havenindustriegebied. Ook is er bijzonder veel raakvlak met de werkgroepen milieu, vitale systemen en infrastructuur en bereikbaarheid en mobiliteit omdat de functionele indeling onlosmakelijk verbonden is met milieuruimte, nutsvoorzieningen en goede bereikbaarheid.

*Vitale systemen en nutsvoorzieningen*
De energietransitie is in volle gang. Om die transitie te realiseren is er in de industriële sector veel nieuwe infrastructuur nodig. Er is beleid voor nodig om deze ondergrondse infrastructuur ruimtelijk in te passen. Deze werkgroep brengt dit vraagstuk goed in kaart. We wijzen de bestaande ruimtelijke knelpunten aan, kijken wat er in de toekomst nodig is en omschrijven oplossingsrichtingen voor ruimtelijke inpassing. Een extern bureau helpt ons hierbij met een onderzoek. De uitkomsten van het onderzoek gebruiken wij als basis. Momenteel wachten wij op de eerste resultaten. Als deze binnen zijn zullen we ze met de werkgroep toetsen.

*Sociaal maatschappelijke functies*
In het havengebied vindt veel grootschalige logistiek en industrie plaats. Dat neemt niet weg dat we ook kijken naar andere functies, die voor de stad en/of het havengebied een belangrijke maatschappelijke of ondersteunde rol vervullen. Denk aan hulpdiensten, horeca, opvanglocaties en sportvoorzieningen. Gezien de grote druk op de stad en de ruimte die voor dat soort voorzieningen nodig is, kijken we ook in het havengebied welke ruimte daarvoor beschikbaar is. Tegelijkertijd hoort daar wel een realistisch perspectief bij. Een industriegebied is geen woongebied en voor sommige maatschappelijke functies is de haven geen goede

vestigingslocatie. Eventuele ruimtebehoefte van sociaal maatschappelijke functies of knelpunten worden in deze werkgroep in kaart gebracht.

*Water en bodem*
In deze werkgroep maken we bestaand beleid voor de haven op het gebied van water concreet. Water is een essentieel thema voor de haven en tegelijkertijd is het thema aan veel ontwikkeling onderhevig. In deze werkgroep kijken we naar waterveiligheid en beantwoorden we onder meer de vraag hoe we vitale en kwetsbare functies in de haven beschermen tegen hoog water. We nemen het watersysteem onder de loep; hoe we het huidige oppervlaktewater beheren en hoe het watersysteem in de toekomst moet functioneren. Ook diepen we de thema's water- en bodemkwaliteit en verontreiniging uit. Onze grootste uitdaging is de vraag wat we wel en niet oppakken binnen het Omgevingsprogramma en hoe we de wat abstracte ambitie doorvertalen naar concrete invulling voor het havengebied.

**Status en indicatieve planning**
Op dit moment zijn de werkgroepen de thema's aan het uitwerken. Dat doen we met collega's van de gemeente Amsterdam en het Havenbedrijf samen, en in samenwerking met belanghebbenden of experts uit het havengebied. Dit zijn mensen die zich op de informatiebijeenkomst hebben aangemeld om mee te denken, of mensen die wij zelf benaderen. Een belangrijke tussenstap in het uitwerken van de thema's is een tussentijdse presentatie van de werkgroepen aan belanghebbenden, tijdens een volgend participatiemoment.
In het voorjaar van 2025 is het de ambitie te starten met het schrijven van het Omgevingsprogramma. Na het schrijven van het programma volgt besluitvorming en formele inspraak. Zodra er meer duidelijkheid is over de planning, wordt dit gepubliceerd op onze website.

**Overzicht van vragen**

*De aandacht voor veiligheid voor werknemers in de haven wordt gemist in de presentatie. Hier bestaan zorgen over. Zowel op het gebied van verkeersveiligheid (voorbeeld illegale streetraces wordt genoemd) als sociale veiligheid.*
Het onderwerp veiligheid en veiligheidsrisico's beleggen we in de werkgroepen Mobiliteit en bereikbaarheid en Haven en industrie.

*Er wordt gevraagd welke andere partijen dan ORAM en het Havenbedrijf betrokken zijn bij dit proces.*
De uitnodiging voor deze informatiebijeenkomst is breed uitgegaan naar alle relevante partijen die belang (kunnen) hebben bij het Omgevingsprogramma. Ook binnen de themawerkgroepen worden belanghebbenden pro-actief benaderd als we signaleren dat iets in het Omgevingsprogramma impact zou hebben op een partij. Dit is naast het participatieplan dat in de maak is en binnenkort wordt gepubliceerd, waarmee we voldoen aan de nieuwe participatieverordening.

*Er wordt een zorg geuit over omgevingsvergunningen. Het kost veel energie om de omgevingsvergunning te behouden. Er wordt aandacht gevraagd voor rust en continuïteit in de omgevingsvergunning, zodat ondernemers voor de lange termijn weten waar ze aan toe zijn.*

Het Omgevingsprogramma is bedoeld om een integrale visie en daarbij nodige inzet te formuleren voor het havengebied tot 2040. Met dit omgevingsprogramma hopen we ook voor bedrijven duidelijkheid te geven voor die periode. Het is nu nog te vroeg om te zeggen welke impact het omgevingsprogramma heeft op omgevingsvergunningen.

De zorgen van bedrijven gaan meestal over de omgevingsvergunning milieu. In het Omgevingsprogramma brengen we in kaart wat bedrijven nodig hebben. Dat doen we ook voor wat betreft milieugebruiksruimte. Voor milieuvergunningen de provincie het bevoegd gezag is, en niet de gemeente. Daarbij is het kader voor die vergunningen veelal landelijke wet- en regelgeving. Daarin is het omgevingsprogramma helaas volgend en niet leidend.

*In aanvulling op de vorige vraag wordt genoemd dat bedrijven meer en meer in de knoei komen met milieuwetgeving. Deze wetgeving staat bedrijvigheid steeds meer in de weg. Bijvoorbeeld: chauffeurs moeten een ander rijbewijs behalen. Bussen moeten elektrisch zijn, maar er is vervolgens geen stroom om ze op te laden. En, zo is het gevoel, of je nou wilt of niet; die zero-emissie zone wordt 'er doorheen gedrukt'.*

Dit onderwerp nemen we mee in het Omgevingsprogramma in het thema mobiliteit en bereikbaarheid. De vraag is welke regels gewenst zijn voor het havengebied en tevens welke impact de zero-emissie zone binnen de Ring A10 heeft op bedrijven.

---

## Conclusie

Dit verslag is een samenvatting van wat er besproken is op de informatiebijeenkomst op 25 september. Op basis van aanmeldingen bij de themawerkgroepen gaan de gemeente en het Havenbedrijf graag verder met u in gesprek. Ook zullen wij een volgend participatiemoment plannen, waarin we dieper ingaan op de tussentijdse resultaten per themawerkgroep. Via de website kunt op de hoogte blijven van de ontwikkelingen en participatiemomenten: www.amsterdam.nl/omgevingsprogrammahaven .