

Notitie Ruimtelijk Economische Eindrapportage Westas

1. Inleiding

In 2015 heeft een aantal partijen in de MRA, verenigd in de Amsterdam Logistics Board, het Manifest Westas gepubliceerd omdat zij het gebied ten westen van Amsterdam met 'Airport, Seaport, Greenport en Dataport' uitermate geschikt achtten om de circulaire economie te faciliteren. Het was een oproep aan de betrokken overheden om deze economie sneller en fysiek te faciliteren.

Naar aanleiding van het Manifest is er een Westas-coalitie¹ gevormd. Deze partijen maakten en publiceerden in 2017 het rapport Ruimtelijk-Economische Verkenning Westas (REVV) over de kansen voor een "circulaire werkplaats" en concludeerden dat in het gebied inderdaad veel potentie ligt voor een versnelling. Gedeputeerde Staten hebben op 30 mei 2017 ingestemd met de REVW. In de REVW zijn keuzes gemaakt over de Westas, zoals de keuze om te prioriteren op een aantal grondstoffenketens (in essentie bouwmaterialen, biomassa, CO₂ en warmte). Ook is met de REVW besloten om een viertal projecten verder uit te werken en daar trekkers voor te benoemen:

1. Warmteprojecten (trekker: Greenport Aalsmeer)
2. Bouwlogistiek (trekker: Haven Amsterdam)
3. Afwegingskader circulaire gronduitgifte (trekker: Haarlemmermeer en SADC)
4. Ruimtelijk economische strategie/ eindrapportage (trekker: provincie Noord-Holland).

Deze vier projecten zijn het afgelopen jaar uitgewerkt en hebben waardevolle informatie opgeleverd. Vanwege de grote hoeveelheid informatie is ervoor gekozen om alles te bundelen in de eindrapportage: de Ruimtelijk Economische Eindrapportage Westas (REEW). Deze kan gelezen worden als een synthese van alle rapporten. Deze REEW en de andere rapporten kunt u in de links hieronder inzien. In deze notitie vatten wij e.e.a. samen.

Aanvullend op de projecten hebben de Westaspartners een 'slotverklaring Westas' geschreven, met daarin de essentie van wat partijen hebben opgestoken van de Westas, samengevat in een aantal bondige overwegingen, conclusies en beleidsaanbevelingen. Het gaat dan om aanbevelingen als de verankering van de ruimtebehoefte in het planologisch instrumentarium en beleidsaanbevelingen als het versterken van knooppunten en het voeren van een slimme specialisatiestrategie. Met deze slotverklaring sluit de Stuurgroep een periode af en heeft zij een ankerpunt gecreëerd om op terug te kunnen vallen ten behoeve van de verdere ontwikkeling van de Westas.

2. Samenvatting Ruimtelijk Economische Eindrapportage Westas

Voor volledig rapport zie: [Ruimtelijk Economische Eindrapportage Westas](#).

Trekker: Provincie Noord-Holland

2.1 Inleiding

De transitie naar een circulaire economie heeft gevolgen voor de ruimtelijke keuzes die bedrijven maken. De Ruimtelijk-Economische Eindrapportage Westas gaat over de vraag:

Wat zijn de ruimtelijke maatregelen die voor de Westas bijdragen aan het versnellen van de economische transitie naar een circulaire werkplaats?

¹ Schiphol, Haven Amsterdam, Greenport Aalsmeer, AMS-IX (later Dutch Datacenter Association), SADC, gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer en Aalsmeer, MRA, provincie Noord-Holland en de ministeries (toen nog) EZ en I&M.

De rapportage focust op de kwantitatieve ruimtebehoefte van circulaire bedrijven en de kwalitatieve ruimtelijke randvoorwaarden voor een transitie naar een circulaire economie. De rapportage is gebaseerd op 2 deelonderzoeken:

- (1) Van Ecorys naar de [ruimtebehoefte van circulaire bedrijven in de MRA](#) (met focus op de Westas), en
- (2) Van Metabolic naar de [ruimtelijke randvoorwaarden voor de circulaire economie in de Westas](#).

Uitgangspunt voor de REEW zijn de vier prioritaire stromen: bouwmaterialen, biomassa, warmte en CO₂.

Naast deze deelonderzoeken zijn de eerder genoemde onderzoeken ook bouwstenen voor de REEW:

- Van Haven Amsterdam, [bouwlogistiek](#),
- Van Greenport Aalsmeer, [marktverkenning warmteprojecten](#)
- Van Haarlemmermeer en SADC, [afwegingskader circulaire gronduitgifte](#).

2.2. Scope Westas

De Westas is het gebied ten westen van Amsterdam van Greenport Aalsmeer en Schiphol tot Haven Amsterdam. Het gebied telt 49 werklocaties en kenmerkt zich door de aanwezigheid van vier 'hubs': Schiphol, Haven, Greenport en datahub. Een hub is een centrale plek waar bepaalde stromen zich concentreren en op een georganiseerde wijze samenkomen, zoals verkeerstromen, goederenstromen, informatiestromen en handelsstromen.

2.3 Locatiekeuze circulaire bedrijven

Evenals in de lineaire economie zal een circulaire economie pas tot ontwikkeling komen als bedrijven op basis van een sluitende business case kunnen produceren. De locatie voor een bedrijf is daarbij een belangrijke variabele. Voor een circulair bedrijf zijn – vanuit het perspectief van bedrijfsprocessen – voor de locatiekeuze o.a. de volgende aspecten belangrijk:

- waar bevinden zich de grondstof- c.q. reststromen,
- waar bevinden zich toeleveranciers en afnemers,
- welke faciliteiten zijn er voor opslag en transport, en
- welke kennis is beschikbaar en wat is het organisatievermogen van de betrokken partijen.

In een circulaire economie veranderen de productieketens en dat kan invloed hebben op de vestigingsplaatskeuze van bedrijven. Die productieketens kunnen regionaal gesloten worden, of nieuwe ketens ontstaan op basis van internationale verwaarding van reststromen. Een voorbeeld op de Westas is de grootschalige verwerking van buitenlands afval, waaronder biomassa bij Afval Energie Centrale (AEB) in Amsterdam.

Belangrijke ruimtelijke randvoorwaarden voor vestiging van circulaire bedrijven zijn: (a) de fysieke ruimte, (b) de milieuruimte, (c) bovengrondse infrastructuur en (d) ondergrondse infrastructuur.

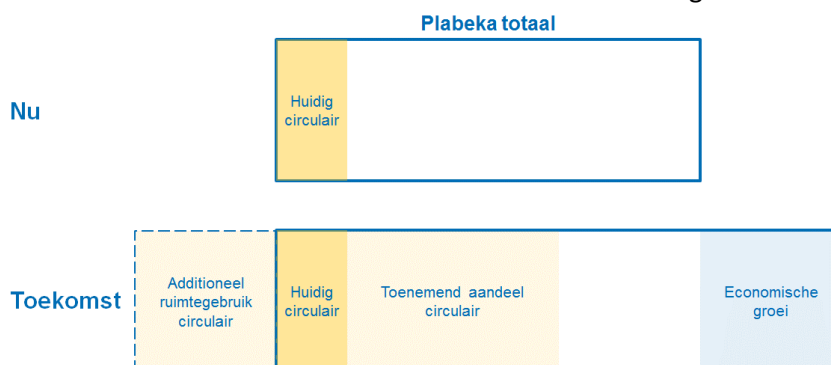
2.4 Ruimtebehoefte van een circulaire economie in de Westas

Ecorys heeft onderzocht wat de ruimtevraag is voor circulaire activiteiten voor de 4 onderscheiden stromen (biomassa, bouwmaterialen, warmte, CO₂) tot 2040. Bij het onderzoek zijn drie categorieën in de ruimtebehoefte onderscheiden:

1. De totale huidige en toekomstige ruimtevraag door economische groei. Uitgangspunt is het WLO-scenario Hoog. Deze ruimtevraag is vastgesteld op basis van het Plabeka-onderzoek Vraagruiming in de MRA (2016, ook door Ecorys).

2. Het aandeel van de circulaire economie voor de vier stromen in de totale ruimtevrage, huidig en in de toekomst. Dit is berekend op basis van onderzoek door Circle Economy voor Amsterdam en de MRA naar het huidige aantal circulaire banen in de MRA. Deze cijfers – inclusief de groeiverwachting – zijn verder uitgewerkt op basis van de Plabeka-methodiek.
3. Tot slot is via interviews en aanvullend onderzoek een kwalitatieve schatting gemaakt van de te verwachten additionele ruimtevrage van nieuwe circulaire activiteiten. Dit is vooral een kwalitatieve analyse waar de onderzoekers op basis van interviews en literatuurstudie de voornaamste ontwikkelingen in kaart hebben gebracht.

Het model is samengevat in onderstaand schema, waarbij alles binnen de blauwe kaders de ruimtebehoefte is die in 2016 door Plabeka is berekend voor de reguliere economie tot 2040.



Momenteel wordt 100 ha bedrijventerrein gebruikt voor circulaire activiteiten voor de 4 stromen (donkergeel in het schema), dat is 7% van het totale ruimtebeslag op ('droge') bedrijventerreinen. In de toekomst, bij de veronderstelling dat het lukt om de rijksdoelstelling van 50% circulariteit in 2030 en 100% in 2050 te halen, zal dit groeien naar 690 tot 790 ha binnen het huidige areaal, ongeveer 60% van de huidige locaties (lichtgeel in het schema). Dat wordt dus opgevangen binnen de huidige beschikbare ruimte en plancapaciteit. De onderzoekers hebben daarnaast een additionele ruimtebehoefte berekend van 100 tot 165 ha tot 2040, die niet binnen de huidige plancapaciteit beschikbaar is:

Waardeketen	Additionele ruimtevrage
Biomassa	50 tot 75 ha
Bouw- en sloop	30 tot 50 ha
Warmte	10 tot 20 ha
CO2	10 tot 20 ha
Totaal	100 tot 165 ha

Samenvattend zijn er voor de vier waardeketens de volgende ruimtelijke verwachtingen:

- Voor biomassa liggen kansen vooral in de Haven en Greenport, in nabijheid van biomassa bronnen en met voldoende milieurimte en mogelijk ook kaderuimte. Ruimtebehoefte is zo'n 50 tot 75 ha.
- Voor de bouw zal een centraal materialencluster hoogstwaarschijnlijk in de haven terecht komen, ook gelet op de benodigde milieurimte. Kleinere regionale marktplaatsen ontwikkelen zich vooral in de buurt van verstedelijkte gebieden. De ruimtebehoefte is zo'n 30 tot 50 ha.
- De warmteketen ontwikkelt zich rond een backbone structuur. De verwachting is dat deze zich gefragmenteerd ontwikkelt op basis van lokale kansen. De ruimtebehoefte is zo'n 10 tot 20 ha. Goede ondergrondse infrastructuur is van belang.

- Voor CO₂ is OCAP nu de backbone, maar er zal een distributienetwerk ontstaan die haven, Tata Steel en gebruikers aan elkaar verbindt. Toekomstige toepassingen komen in de industriële delen van de regio terecht (Tata, Haven, AEB). De ruimtebehoefte is zo'n 10 tot 20 ha.
- De verwachting is dat in de haven zo'n 30 ha vrij komt door teruglopende activiteiten op gebied van kolenoverslag. De bestaande capaciteit voor fossiele brandstoffen zal waarschijnlijk worden ingenomen door biofuels. De vrijkomende ruimte is onvoldoende om de totale additionele ruimtevrage van 100-165 ha op te vangen. De druk op het havengebied (ook gelet op transformatieopgaven) zal toenemen.

NB: Het Platform Noordzeekanaalgebied heeft de Ontwikkelstrategie Energietransitie NZKG opgesteld, waarin ook is ingegaan op de ruimteclaim van circulaire bedrijvigheid, specifiek voor het NZKG-gebied. Beide processen zijn op elkaar afgestemd en uit beide sporen blijkt dat circulaire bedrijven (milieu)ruimte nodig hebben. In de implementatie van deze Ontwikkelstrategie Energietransitie wordt uitgegaan van 80 ha voor het NZKG-gebied.

2.5 Kwalitatieve ruimtelijke randvoorwaarden voor de circulaire economie in de Westas

Metabolic heeft voor bouw- en sloop, biomassa, warmte en CO₂ in kaart gebracht hoe de 'circulaire waardeketen' kan worden gesloten en welke ruimtelijke consequenties dit heeft. Anders gezegd: welke nieuwe relaties tussen onderdelen van de productieketen ontstaan er, als het proces niet lineair maar circulair georganiseerd is en wat betekent dit voor het ruimtegebruik? Metabolic ziet binnen deze vier stromen een aantal nieuwe circulaire waardeketens of kernactiviteiten ontstaan. Voor 12 van die ketens is uitgezocht wat de transportkosten (economische drempelwaarde) en CO₂-uitstoot (ecologische drempelwaarde) van dat transport zijn bij verschillende afstanden. Vervolgens is de vraag gesteld wat idealiter de beste locatiekeuze zou zijn voor onderdelen van deze productieketen.

Uit het onderzoek komt dat de ideale plaats voor de verwerking van reststromen in een circulaire economie niet per definitie is gekoppeld aan de geografische scope van de Westas of zelfs de grenzen van de Metropoolregio Amsterdam. Een algemene conclusie is dat de economische drempelwaarde in afstand veel nabijer ligt dan de ecologische (d.w.z. CO₂) drempelwaarde. In andere woorden, de grens voor de haalbaarheid van het 'sluiten van ketens' wordt vooral bepaald door de transportkosten (economisch argument), niet zozeer de CO₂ uitstoot. Daaruit volgt ook dat het regionale schaalniveau (de Westas) niet noodzakelijk het ideale schaalniveau is voor circulaire ketens, want het is haalbaar om op een groter schaalniveau (dit is wel ketenafhankelijk) ketens te sluiten. Samenwerking tussen regio's, misschien ook landen, is nodig gegeven het karakter van ketens. De verschillen tussen werklocaties binnen de Westas zijn minder relevant en het gaat het juist om verschillen tussen de Westas als vestigingsregio en andere regio's in Nederland en Europa.

De resultaten vertalen zich in een ruimtelijk-economische strategie die zich richt op het optimaliseren van de 'regionale binding' en de 'lokale voedingsbodem'. Met de 'regionale binding' wordt aangegeven of op basis van transportkosten en emissies activiteiten regio gebonden zijn. Met 'lokale voedingsbodem' wordt bedoeld dat (nieuwe) kernactiviteiten in de waardeketen eerder in de regio zullen plaatsvinden op basis van de reeds bestaande activiteiten in de regio.

Uit het onderzoek blijkt dat een groot aantal economische activiteiten zich al in de Westas bevinden die als 'lokale voedingsbodem' kunnen fungeren voor toekomstige circulaire activiteiten. Ook blijkt dat voor de 12 circulaire kernactiviteiten geldt dat tot 50% van de gerelateerde economische activiteiten al aanwezig zijn op de Westas. De regionale 'voedingsbodem' voor circulaire economische clusters is dus aanwezig in de Westas.

Meer algemeen vraagt de circulaire economie, en met name circulaire industrie, milieuruimte. Denk daarbij als voorbeeld aan de grootschalige opslag en verwerking van bouwmaterialen uit sloop (overlast van stof, geluid, voertuigbewegingen, veiligheid). De beschikbaarheid van milieuruimte wordt des te meer urgent als de circulaire economie op het punt komt om op te schalen. Tegelijkertijd zijn er in de Westas grote plannen met betrekking tot woningbouw waarbij naast verdichting ook uitbreiding van stedelijk gebied is voorzien (voorbeeld Havenstad). Indien de Westas zowel een functie als circulaire werkplaats wil ontwikkelen, en tegelijkertijd de geplande woningbouw wil bewerkstelligen, kunnen beide doelen elkaar in de weg zitten vanwege de milieuruimte. Met name voor de verwerking van materiaalstromen met een lage transport drempel (waarbij nabijheid dus cruciaal is) is het belangrijk in gebieden aan de rand van de stad ruimte te reserveren voor verwerking: denk aan beton en andere reststromen uit de bouw, de grootschalige verwerking van biomassa, en de warmteketen.

2.6 Warmteprojecten

(Trekker: Greenport Aalsmeer. Voor volledige rapportage, zie [link](#).)

In opdracht van Greenport Aalsmeer heeft Bloc een marktconsultatie uitgevoerd naar de (business-to-business) kansen voor warmteprojecten op de Westas. Zowel voor de circulaire economie als de energietransitie geldt dat het benutten van restwarmte uit de verschillende gebruiksfuncties in de regio een grote rol kan krijgen. Sleutel voor duurzaam warmtegebruik kan de cascadering van warmte zijn. Door (rest)warmte uit verschillende bronnen met verschillende temperaturen te koppelen aan verschillende afnemers, ontstaat een netwerk waarbij warmte steeds weer hergebruikt wordt. De Westas is hiervoor een kansrijk gebied vanwege de verwevenheid in het ruimtegebruik van kantoren, datacenters, glastuinbouw en de luchthaven. Ook in de haven is dit zichtbaar. Bloc heeft een aantal concrete cases verder onderzocht. Voor elk van deze cases hebben partijen aangegeven samen te willen werken voor een vervolg en te komen tot een uitgewerkt projectvoorstel. De onderzochte cases zijn:

1. *Warmte Schiphol Zuid*

Aan zuidkant Schiphol zijn enkele warmteprojecten in ontwikkeling. Meerlanden en Samen Warm ontwikkelen een warmtenet vanuit de bestaande biovergister van Meerlanden naar de kantoren op Schiphol Rijk. De retourwarmte kan worden geleverd aan lokale tuinbouwbedrijven. De datacenters in het gebied zijn geïnteresseerd om dit warmtenet uit te breiden indien een aansluiting kan worden gemaakt met de restwarmte van de datacenters. Koeling voor de datacenters zou kunnen vanuit de ruwwaterleiding van Waternet. Aansluitingen op tuinbouwbedrijven in de Schinkelpolder en PrimA4a en mogelijke ook voor kantoren en bedrijven lijken dan mogelijk. De beoogde vervolgstap is het uitwerken van het ontwikkelplan.

2. *Biomassa omgeving N201*

Meerlanden, Wagro, de Greenport Aalsmeer en Royal FloraHolland willen samen een nieuwe lokale hoogwaardige biomassa centrale realiseren. Op dit moment wordt ca. 45.000 ton (laagwaardige) biomassa uit de Greenport Aalsmeer en ca. 10.000 ton biomassa van Flora Holland gecomposteerd op verschillende locaties terwijl daar nauwelijks markt voor is. Tuinders betalen nu voor het afvoeren en composteren. Met een andere aanpak krijgt deze afvalstroom waarde, waar de tuinder van profiteert. In combinatie met biomassastromen zoals horeca reststromen van Schiphol kan een nieuwe biomassa locatie van tussen de 70 en 100 Kton worden gerealiseerd in de regio. De beoogde vervolgstap is het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie.

3. *Warmte Haarlem en omgeving*

De afgelopen maanden hebben gesprekken met mogelijke ketenpartners voor een duurzaam

warmtenet voor de regio Haarlem plaats gevonden. Deze partijen hebben een visie en strategie op een regionaal duurzaam warmtenet opgesteld. Vertegenwoordigers van de gemeente Haarlem, het Hoogheemraadschap van Rijnland, SADC, de Provincie Noord-Holland, DDA, Waternet, Green IT en BLOC (mede namens de Greenport Aalsmeer) zien kansen om restwarmte uit datacenters vanuit de Waardepolder en Polanenpark te benutten voor o.a. stadswarmte in Haarlem. Haarlem, het Hoogheemraadschap Rijnland en SADC hebben financieel commitment gegeven voor een vervolg. De beoogde vervolgstap is het opstellen en uitwerken van het ontwikkelplan.

Er wordt momenteel met de provincie Noord-Holland overleg gevoerd over het vervolg van deze drie projecten. Het gaat dan om financiële ondersteuning om het proces verder op de rails te krijgen in de vorm van een voorstel voor een business case.

2.7 Bouwlogistiek

(Trekker: Haven Amsterdam. Voor volledig rapport, zie [link](#)).

In opdracht van Haven Amsterdam hebben TNO en EIB (Economisch Instituut voor de Bouw) een quick scan uitgevoerd over de impact van de realisatie van de bouwopgave in de MRA op bouwmaterialenstromen, ruimtegebruik en transportbewegingen. Hierbij is specifiek gekeken naar beton, bakstenen en puin, met focus op de Westas. Naast het realiseren van de bouwopgave met de huidige technieken, is er in het onderzoek ook gekeken naar een aantal circulaire alternatieven, te weten, meer hergebruik van bestaande casco's en meer demontabel bouwen.

Resultaten onderzoek

De verwachting is dat de bouwintensiteit in de MRA hoog zal blijven. Het aantal sloopprojecten zal verder toenemen door de veroudering van de gebouwen binnen de MRA. Het verwerken van de vrijkomende materialen zal de grootste impact hebben op de ruimtebehoefte t.o.v. de huidige periode.

Het aanbod van bouw materiaal uit sloop dekt maar beperkt de vraag naar bouwmaterialen. Ondanks de flinke toename van secundaire materialen de komende decennia, is dit maximaal 25% van de totale vraag naar bouwmaterialen in de MRA, bij een maximale inspanning. Met de huidige stand van de technologie zijn de sloopmaterialen ook nog maar beperkt hoogwaardig opnieuw te gebruiken, nog los van de vraag of het hoogwaardig inzetten van secundaire bouwgrondstoffen altijd milieuwinst oplevert t.o.v. een primair alternatief. Circulair bouwen kan dus niet alleen met het inzetten van secundaire bouwgrondstoffen. De onderzoekers hebben ook een scenario opgenomen waarin casco's in de MRA worden hergebruikt i.p.v. gesloopt. Dit zou een significante impact kunnen hebben op de benodigde bouwgrondstoffen en ruimtebehoefte.

Om ervoor te zorgen dat op de langere termijn bouwmaterialen gemakkelijker hoogwaardig kunnen worden hergebruikt, moeten primaire grondstoffen dusdanig worden ingezet dat deze bij hergebruik in de toekomst wel hoogwaardig kunnen worden hergebruikt. Dit vraagt om innovaties in bouwprocessen, materialen en technieken. In het onderzoek is een scenario opgenomen waarin 'demontabele bouw' de standaard is. In praktijk zou dat betekenen dat er meer met prefab wordt gewerkt waarvan de verschillende elementen op de lange termijn weer gemakkelijker kunnen worden hergebruikt. Dit zou vragen om meer ruimte en transport op de korte termijn vanwege de vervaardiging en het transport van prefabbouwelementen.

2.8 Afwegingskader circulaire gronduitgifte en werklocaties

(Trekker: Haarlemmermeer en SADC. Volledig rapport zie [link](#)).

Het afwegingskader circulaire gronduitgifte en werklocaties heeft als doel om te komen tot een dynamische gronduitgiftestrategie die de kloof tussen ambitie en wat ruimtelijk mogelijk en financieel haalbaar is bij de ontwikkeling van een werklocatie, zo veel mogelijk te overbruggen.

In de Westas zullen de komende jaren nog veel gronden worden uitgegeven. Er zijn 49 werklocaties geïdentificeerd in de nabijheid van de Haven Amsterdam, Schiphol en Greenport Aalsmeer. Een twintigtal van deze locaties is (deels) nog in uitgifte. Het gaat om zeker 500 tot 1.000 kavels die nog uitgegeven worden; een gebied vergelijkbaar met de binnenstad van Amsterdam. Bij de ontwikkeling van een locatie geven gebiedsontwikkelaars (dit betreffen meerdere Westas partners) ongeveer 60% van de grond in de Westas die zij ontwikkelen uit aan eigenaren/ ondernemers. De gebiedsontwikkelaar zorgt voor de planvorming en inrichting van de openbare ruimte. De eigenaren en ondernemers zijn verantwoordelijk voor de investeringen in gebouwen, de exploitatie en het hergebruik of sloop aan het einde van de levenscyclus. Dit betekent dat als de Westas partners hun werklocaties circulair willen ontwikkelen, zij moeten samenwerken om dit doel te bereiken.

Werklocaties verschillen wezenlijk van woongebieden in de zin dat de levenscyclus korter is. In tegenstelling tot woningbouw, blijft de termijn waarop materialen vrijkomen voor hergebruik in zicht. Daarnaast is de kans dat er daadwerkelijk transformatie plaats gaat vinden ook groot. De korte levenscyclus van werklocaties maakt dat de urgentie hoog is om op basis van circulaire principes te sturen op multicycliteit van werklocaties.

Vaak hebben gebiedsontwikkelaars binnen de kaders van het ruimtelijk-economisch beleid grote ambities die in de praktijk niet altijd ruimtelijk realiseerbaar zijn, of financieel haalbaar. Dit geldt zeker ook voor de circulaire ambities. Het onderzoek maakt inzichtelijk welke investeringen en welk ruimtebeslag gemoeid zijn met de ambitie om een werklocatie circulair te ontwikkelen. Dit onderzoek laat ook zien dat er een forse prijskaart hangt aan circulair ontwikkelen. Dit kan deels worden opgelost door het voeren van een de gronduitgifte strategie. Het is echter helder dat dit geen volledige oplossing kan zijn. Zonder ingrepen op Rijksniveau (vgl. Klimaattafels) lijkt het onhaalbaar om het hoogste ambitieniveau voor alle werklocaties op de Westas te realiseren.

Er is met het afwegingskader een herhaalbare methode ontwikkeld, waarmee per werklocatie passende, realistische én ambitieuze doelstellingen worden opgesteld, op basis van een stromen-, ruimtelijke en financiële analyse. Aan deze doelstellingen worden vervolgens concrete maatregelen gekoppeld op gebieds- en kavel/gebouwniveau. Op basis hiervan wordt een circulair gebiedsplan gemaakt.

SADC zal rondom dit afwegingskader een evenement organiseren in de Week van de circulaire economie in januari 2019 en wil dit kader in de praktijk toetsen bij haar ontwikkelingsactiviteiten.

2.9 Conclusies

Samenvattend kunnen uit de REEW de volgende conclusies worden gehaald:

1. De transitie naar een circulaire economie heeft urgentie en alle tekenen wijzen erop (zie bijvoorbeeld de maatschappelijke discussie over klimaat en energietransitie) dat het urgentie zal blijven houden voor de komende decennia. Wil circulaire economie echt impact krijgen conform de ambities van partijen, dan is opschaling nodig.
2. Circulaire economie is weliswaar zeer duurzaam, maar niet per definitie schoon en kleinschalig. Circulaire economie heeft fysieke ruimte nodig (zo'n 100-165 ha extra in de Westas) en vooral ook: milieuruimte. Dit is vooral nodig bij opschaling. In de Westas is die ruimte bijna alleen in de Haven van Amsterdam c.q. het Noordzeekanaalgebied aanwezig. Maar er is concurrentie met andere ruimteclaims, waarvan sommige ruimteclaims botsen met milieuruimte voor (circulaire) industrie.

3. Circulaire economie vraagt ook om een andere instelling bij ontwikkelen (bouw) en vergunningverlening: meer flexibiliteit en minder bouwen 'voor de eeuwigheid'. Dat vraagt ook om een houding van alle partijen om meer onzekerheid te accepteren voor de langere termijn.
4. Circulaire economie en energietransitie zijn nauw aan elkaar verbonden. Circulaire economie vraagt ook veel (duurzame) energie en een netwerkinfrastructuur (boven- en ondergronds). Circulaire economie kan bijdragen aan energietransitie bijvoorbeeld via warmtenetten, nuttig inzetten van CO₂ en de productie van synthetische brandstoffen. Beide zien het Noordzeekanaalgebied als meest geschikte plek om de transitie te accommoderen.
5. Het besef dat circulaire economie (milieu)ruimte nodig heeft, vraagt ook om een zorgvuldige stedelijke planning. Ruimte bieden aan circulaire economie en de circulaire industrie is in het belang van de duurzame stad. De organisatie van de logistiek is daarbij een belangrijk element.
6. De Westas is voor een aantal ketens niet noodzakelijk de geografische schaal waarop de keten (circulair) georganiseerd moet worden. Sommige ketens (bv. bouwmaterialen, metalen, plastics, etc.) kunnen heel goed op de schaal van de MRA, de Randstad, Nederland of zelfs veel groter dan dat georganiseerd worden. Andere ketens (bv. warmte, beton, CO₂) kunnen beter wel lokaal of regionaal opgepakt worden.
7. De Westas is wel een omgeving waar een goede voedingsbodem ligt: bedrijven en clusters die betekenis hebben in een circulaire economie zijn aanwezig, er zijn veel circulaire initiatieven, er is door de aanwezigheid van het stedelijk gebied veel marktpotentie, en de combinatie stad en groot industriegebied met milieuruimte biedt goede kansen.
8. Om verder te komen met de circulaire economie zou de regio zich moeten specialiseren op bepaalde kernactiviteiten, maar wel op basis van datgene waar een goede uitgangspositie ligt. Zorgen voor voldoende volume, voldoende stromen, en voldoende kennis daarvoor. En niet alles willen accommoderen, want voor sommige stromen zijn misschien andere regio's beter uitgerust. Het kan zijn dat hiervoor ketens internationaal gesloten moeten worden om voldoende massa te creëren. Door bv. import van restmaterialen elders en benutting van die materialen in onze regio.

3. Vervolg van de Westas

De programmastructuur van de Westas, onder leiding van de provincie Noord-Holland, is per november 2018 beëindigd. De Stuurgroep heeft zichzelf opgeheven. De Westas-samenwerking heeft in de periode 2016-2018 de nodige onderzoeken opgeleverd en heeft daarmee veel waardevolle kennis opgebracht. Er is een goede samenwerking tot stand gekomen en projecten komen eenvoudiger van de grond. De opgave is nu om die kennis en samenwerking om te zetten in concrete uitvoeringsprojecten. De kennis wordt verankerd in de nieuwe, lichtere samenwerkingsstructuur onder regie van het MRA-bureau. Het MRA-bureau beoogt de kansrijke Westasprojecten te integreren in de werkverbanden die reeds bestaan in het kader van de Actieagenda MRA, waaronder de acties 4.1 t/m 4.7 betreffende circulaire economie. Daarbij is de provincie Noord-Holland ook betrokken. Daarnaast kan de provincie op projectniveau, een voorbeeld is het vervolg op de warmteprojecten, overwogen om een bijdrage te leveren.