

Verslag 70^e (online) vergadering ARO, 27 april 2020

Agendapunt 3 (niet openbaar)

Aanwezige ARO-leden: de heer J. Winsemius, mevrouw I. Thoral, mevrouw E. Marcusse,
de heer K. Wardenaar, mevrouw I. van Koningsbruggen.

Namens de provincie: de heer T. Smeelen (voorzitter), de heer H. van Helden (secretaris, verslag).

3. Agriport A7, deelgebied B1, Middenmeer, gemeente Hollands Kroon

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer E. Ham (projectleider Agriport), de heer D. de Vries (landschapsarchitect Sweco), de heer D. Treffers (planoloog gemeente Hollands Kroon), de heer U. Buter (provincie Noord-Holland, BEL/RO), mevrouw S. Traudes (provincie Noord-Holland, BEL/RO).

De heer Treffers houdt een korte introductie en de deelnemers stellen zichzelf voor. De heer Ham schetst in grote lijnen de ontwikkeling van Agriport vanaf 2002. Het is een samenwerking van de gemeente Hollands Kroon, initiatiefnemer Agriport A7 BV, ondersteund door regionale en landelijke partners. De huidige omvang van Agriport is 1100 ha, waarvan 600 ha bestaat uit glastuinbouwbedrijven. Inmiddels hebben zich zo'n 50 bedrijven gevestigd in de topsector van glastuinbouw, agribusiness, logistiek, ICT en energie. Er is inmiddels sprake van twee grote datacenters: van Microsoft (40 ha) en Google (70 ha). Een derde zit nu in de planning in deelgebied B1. In de Omgevingsvisie van Hollands Kroon wordt daar ruimte aan geboden. De inpassing in het gebied wordt gerealiseerd met behulp van beeldkwaliteitsplannen, welstandsnota's of inpassingsplannen voor specifieke projecten. Het voorliggende beeldkwaliteitsplan (BKP) bouwt hierop voort.

De heer De Vries gaat in op het BKP. Het landschappelijk raamwerk van Agriport is gebaseerd op de structuur van de Wieringermeer met zijn wegen en tochten en de A7 die daar later bij gekomen is. Uitgangspunt is een brede zone langs de A7, die een rustig en terughoudend beeld moet opleveren vanaf de weg, en randen die goed aansluiten op de kenmerken van het polderlandschap. De bouwwerken krijgen een ingetogen, eenduidige en functionele uitstraling, met onder andere een vaste rooilijn en heldere hoofdvorm.

De heer Treffers vult aan dat de essentie uit het BKP geborgd wordt in de bestemmingsplanregels. Eventuele andere belangrijke beeldkwaliteitseisen kunnen nog worden opgenomen. In principe komen de ontwerpen in goed overleg met betrokken partijen tot stand, maar bestemmingsplanregels zijn een stok achter de deur. Op het betreffende uitbreidingsperceel is de Welstandsnota Hollands Kroon van toepassing. De meeste gebieden zijn welstandsvrij, maar voor deze ontwikkeling geldt dat het een welstandsluw gebied is. Hiermee kun je excessen die afwijken van het BKP tackelen. Er wordt nog een overeenkomst gesloten met Agriport over onder andere watercompensatie en aanleg van wegen. Er is ook goed afgestemd met Tennet, het waterschap en de initiatiefnemer. De heer Treffers sluit af met een impressie van het gebied.

De ARO zegt dat de hele ontwikkeling van Agriport in een bijzonder poldervlak van de Wieringermeer plaatsvindt, dat gedraaid ligt ten opzichte van de aangrenzende poldervlakken. Het vlak als totaal krijgt een andere invulling, wat op zich past bij de structuur van de polder. Tegelijkertijd zou het beter zijn om niet aan de westzijde van de A7 te ontwikkelen, omdat daarmee het nu nog aanwezige zicht vanaf de snelweg over de weidse polder verloren gaat en je vanaf de A7 het gevoel krijgt door een poort van gebouwen te rijden. De ARO begrijpt dat dit een gepasseerd station is.

Een belangrijk aandachtspunt is de zone langs de A7. In het BKP wordt hier aandacht aan besteed, maar door de aanwezigheid van onder meer hekwerken, parkeren en installaties is het risico groot dat deze zone zich als achterkant gaat voordoen. Er zou daarom meer sturing op de variatie in voorzieningen moeten zijn, of mogelijk de hoofdontsluiting aan deze zijde moeten hebben, zodat deze zone zich als representatieve voorkant kan ontwikkelen. Wat dat betreft zou het misschien juist een welstandsintensief gebied moeten zijn. Er komen immers veel mensen langs. De huidige uitspraken over materiaal en kleurgebruik zijn nog vaag. Je hebt als gemeente zelf de instrumenten in handen om deze concreter en harder te maken. De heer Treffers zegt hierop dat het welstandstype een keuze is van de gemeenteraad, maar deze keuze zou weer ter discussie kunnen worden gesteld.

Wat betreft de ontsluiting is het belangrijk dat eerst naar Agriport als geheel wordt gekeken en dan pas naar de ontsluiting van de deelgebieden. Anders gaat de samenhang verloren. De heer De Vries reageert hierop dat de Cultuurweg in zijn waarde wordt gelaten en niet als ontsluitingsweg zal worden gebruikt. Er komt een ontsluiting vanaf de andere zijde van de A7, onder de snelweg door en deelgebied B wordt vervolgens vanuit het zuiden ontsloten.

De ARO geeft verder aan dat de redenering over de Ladder voor duurzame verstedelijking niet logisch is. Het gaat om een bovenregionale behoefte die regionaal neerdaalt. De heer Treffers zegt dat deze redenering het gevolg is van een uitspraak van de Raad van State en dus niet meer ter discussie staat.

De commissie vindt het belangrijk dat er eerst op de schaal van Agriport als geheel een masterplan wordt ontwikkeld, met ontwerpprincipes voor het hele gebied en een robuust landschappelijk raamwerk. Bij het ontwerp van dat raamwerk en de inpassing van onderdelen zou je ook de ideeën van Bijhouwer in gedachten kunnen nemen, die bij zijn ontwerpen voor de Wieringermeer gebruik maakte van een heldere, eenvoudige groene omkadering.

Het wordt in elk geval hoog tijd om voor de landschappelijke inpassing van de A7 een totaalplan te maken, waarin onder andere het profiel wordt vastgelegd en geborgd. Zorgvuldige inpassing op dit hoogste schaalniveau vraagt ruimte en ontwerp kwaliteit. Dat maakt het gemakkelijker om vervolgens de deelplannen verder uit te werken. Het kader ligt dan immers vast. Wat betreft de datacenters was het ook beter geweest om deze in een totaalplan te ontwikkelen. Nu komt er steeds een bij, die weer op een eigen manier tot stand komt. Het geldt dat nu aan de inpassing per deelplan wordt besteed zou je ook kunnen inzetten voor de inpassing van het totaal.

Het is belangrijk om eerst de structuurdragers, het landschappelijk raamwerk en de infrastructuur uit te werken en zo mogelijk ook aan te leggen als conditionerend instrument. Pas dan ligt er een hoofdstructuur waarbinnen deelgebieden kunnen worden uitgewerkt. De landschappelijke dragers moeten duidelijk doorlopen aan weerszijden van de A7, met een eenduidige en uitgewerkte vormgeving om zo de polderstructuur benadrukken.

Hetzelfde geldt bijvoorbeeld ook voor de waterstructuur. Nu is er in Venster West een waterpartij ontworpen en zelfs al aangelegd voor het eerste deelgebied, terwijl het beter zou zijn om voor de hele strook één ontwerp voor het water te maken. Dan kom je wellicht op een andere vorm uit dat nu in de Venster West is bedacht.

De heer De Vries beaamt dat er een bovenliggend plan nodig is, maar het Gebiedsplan dat in de maak was, is niet vastgesteld. Op basis daarvan zou een masterplan gemaakt kunnen worden. De heer Treffers leg uit dat het Gebiedsplan op weerstand stuitte bij de bewoners. De gemeenteraad heeft daarop besloten om het proces te staken, maar onderdelen ervan wel mee te nemen in de Omgevingsvisie van de gemeente. Echter het gaat juist over een integraal plan.

Tenslotte vraagt de ARO nog aandacht voor het realiseren van een sterke groene kwaliteit en het tegengaan van verrommeling (bijvoorbeeld met technische installaties) tussen de datacenters. De nu getoonde grote variatie aan mogelijke dwarsprofielen overtuigen en sturen in dit opzicht nog niet.

Conclusie, samenvatting

De ARO ziet de ontwikkeling aan de westzijde van de A7 enerzijds als logisch gevolg van de bestaande plannen voor Agriport, die al ver terug in de tijd gaan en ook passen binnen het poldervak van de Wieringermeer, maar vindt het anderzijds jammer dat het vrije zicht op het polderlandschap vanaf de snelweg in westelijke richting verloren gaat. De ARO pleit voor een masterplan voor Agriport en de zone langs de A7 als geheel, voordat een verdere uitwerking per deelgebied plaatsvindt. Een masterplan, met een robuust landschappelijk raamwerk en ontsluiting, biedt houvast voor deelgebieden en nadere uitwerkingen. Dit leidt tot samenhang op het niveau van Agriport in de Wieringermeer en een passend beeld voor de A7 als hoofdstructuurdrager van Agriport. Die dragende structuur vraagt vervolgens ook om een duidelijk uitwerking op het niveau van de deelgebieden. Wat betreft de zone langs de A7, tussen de weg en de gebouwen, moet er meer regie komen op de functies die hierin worden ontwikkeld. Het is daarom wenselijk het traject A7 als geheel veel meer uit te werken. Het risico is anders te groot dat deze zone zich toont als rommelige achterkant, terwijl de gebouwen juist een representatieve voorkant moeten krijgen. Het zou ook wenselijk zijn om ten behoeve van de sturing een hoog welstandsniveau te hanteren. Het gebied heeft een bovenregionale uitstraling, en vraagt daarmee om een scherpe kwaliteitssturing.