

NOOR DZEE KANAAL AALG BIE D

CONCEPT 6 MEI 2013

DUURZAME ONTWIKKELING VAN EEN ECONOMISCHE MOTOR

VISIE 2040

VISIE NOORDZEEKANAALGEBIED 2040

Duurzame ontwikkeling van een economische motor

Opgesteld door de Stuurgroep Visie Noordzeekanaalgebied
in samenwerking met Urhahn Urban Design

CONCEPT 6 MEI 2013

INHOUD

5	Voorwoord en leeswijzer
7	Deel 1: Ambitie en opgaven
21	Deel 2: Visie
45	Deel 3: Agenda voor de toekomst
50	Literatuurlijst



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



Ministerie van Infrastructuur en Milieu





VOORWOORD

Wie aan het Noordzeekanaalgebied (NZKG) denkt, denkt aan water, de haven, bedrijvigheid, maar ook aan de kust, sluizen, open landschap, cultuur-historisch- en industrieel erfgoed, hoogstedelijke woon- en werkgebieden, kantoorlocaties en waterwegen. Het is één van de oudste economische pijlers van Nederland. Het NZKG herbergt vele functies, vaak grootschalig van aard. Functies die de ruimte zoeken om zich verder te kunnen ontwikkelen. In dit document wordt de visie ontvouwd hoe in de toekomst het NZKG een positieve bijdrage kan leveren aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam. De veelheid aan economische, woon- en recreatieve functies in het gebied levert ook in de toekomst een belangrijke bijdrage aan de economische motor van de regio en het land. Maar de ruimte is schaars, de milieudruk in het gebied is hoog en de wens om het gebied optimaal te benutten groot. En wie kan er in de toekomst kijken? Met andere woorden, hoe gaan we om met plannen in onzekerheid? Deze visie probeert het antwoord te geven op bovenstaande vragen. De hoofdrichting is de economische motor te laten draaien en te versnellen om als regio mee te blijven doen in de top van Europa. Dat alles op een weloverwogen manier, waarbij ruimte gevonden en gecreëerd kan worden voor zowel economie, wonen als groen en ook anticiperend op veranderende omstandigheden. Een structurele samenwerking van overheden en bedrijfsleven in het gebied is daarbij van groot belang. Daarmee garanderen we ook voor de toekomst een duurzaam gebruik van het NZKG.

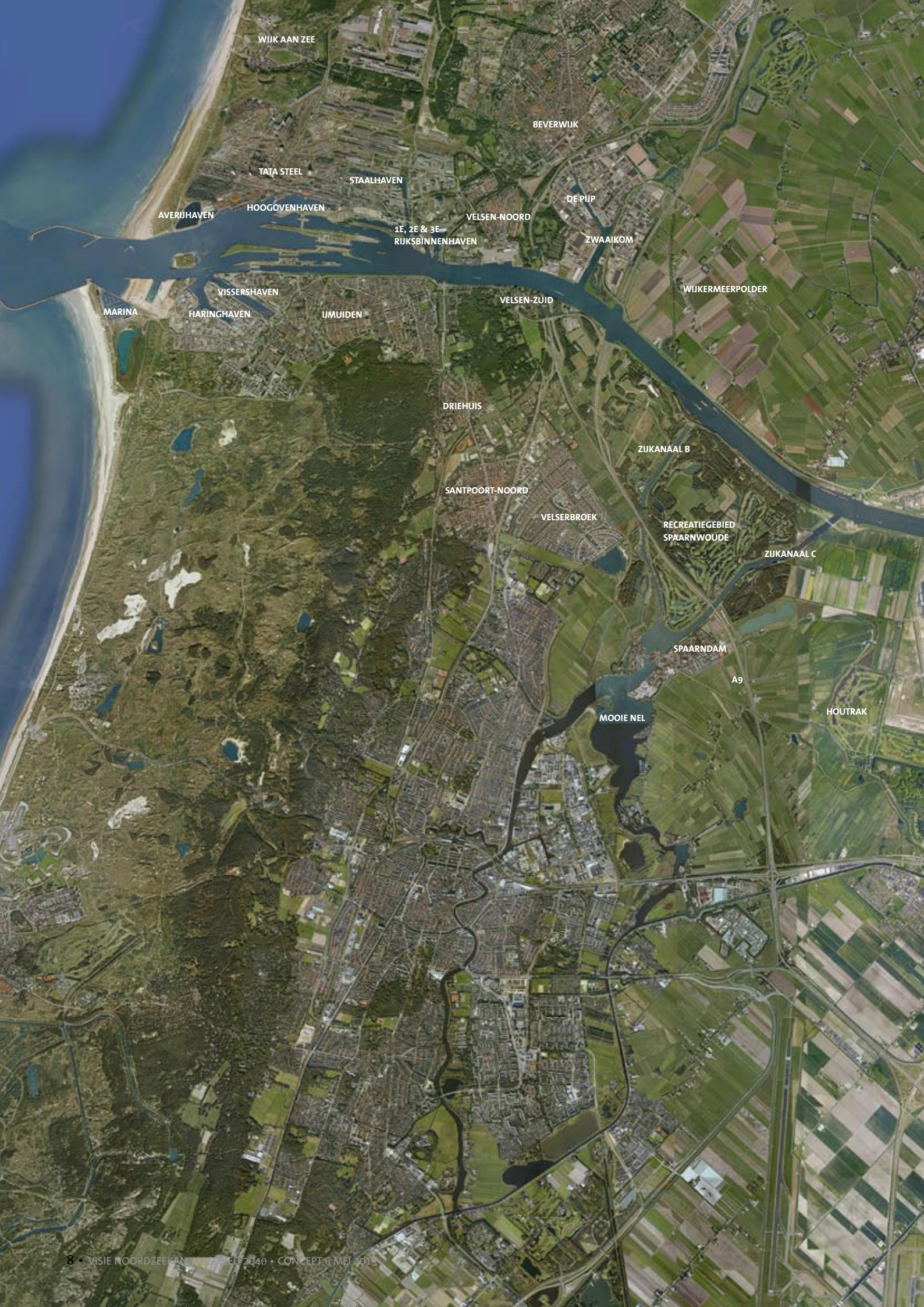


Johan Remkes
Commissaris van de Koning, Provincie Noord-Holland

Leeswijzer

De visie op het NZKG bestaat uit drie delen. In deel 1 worden de ambitie en de opgaven verwoord. Tevens wordt de context waarbinnen het gebied zich ontwikkelt geschetst op regionaal, nationaal en internationaal niveau. In deel 2 wordt de visie ontvouwd. Vanuit de karakteristieken en specifieke kwaliteiten van het gebied wordt een beeld geschetst van het NZKG in 2040. Per thema wordt ingezoomd op hoe de ontwikkeling eruit kan zien en welke richting wordt gekozen. In deel 3 wordt stil gestaan bij de weg naar de toekomst. Er wordt inzicht gegeven in de verschillende keuzes die voorliggen, wat de samenhang daartussen is en hoe ze zich in de tijd tot elkaar verhouden. In de literatuurlijst kan worden teruggevonden welke onderzoeken zijn gebruikt bij het opstellen van de visie.

1. AMBITIE & OPGAVEN



WIJK AAN ZEE

BEVERWIJK

TATA STEEL

STAALHAVEN

DE PIJP

AVERIJHAVEN

HOOGOVENHAVEN

VELSEN-NOORD

1E, 2E & 3E
RIJKSBINNENHAVEN

ZWAAIKOM

VISSERSHAVEN

VELSEN-ZUID

WIJKERMEERPOLDER

MARINA

HARINGHAVEN

IJMUIDEN

DRIEHUIS

ZIJKANAAL B

SANTPOORT-NOORD

VELSERBROEK

RECREATIEGEBIED
SPAARNWOUDE

ZIJKANAAL C

SPAARNDAM

A9

MOOIE NEL

HOUTRAK



ASSENDELFT

HOOGTIJ
WESTZANERPOLDER

AFRIKAHAVEN

RUIGOORD

HALFWEG

ZWANENBURG

ZAANDAM

NAUERNA

WESTERSPOOR

ZAAN

ZUIDERHOUT

ACHTERSLUISPOLDER

NIEUWE ZEEHAVEN

ISAAC BAARTHAVEN
NOORDER IJPOLDER

HEMBRUGTERREIN

METSELAARHAVEN

WESTHAVEN

AMERIKAHAVEN

IJSELINCKHAVEN

PETROLEUMHAVEN

CORNELIS DOUWSTERREIN

AUSTRALIEHAVEN

JAN VAN RIEBEECKHAVEN

COENHAVEN

AZIEHAVEN

SONTHAVEN

MERCURIUSHAVEN

BOSPORUSHAVEN

VLOTHAVEN

NIEUWE HOUTHAVEN

SUEZHAVEN

HORNHAVEN

BERINGHAVEN

HOUTHAVEN

N200

AMSTERDAM

AMBITIE

De ambitie is om met het NZKG een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan het verbeteren van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en daarmee ook aan de regionale en nationale economie. Als regio concurreren we met andere stedelijke regio's in Europa en de rest van de wereld. Het NZKG herbergt een aantal specifieke kwaliteiten die de andere aanwezige kwaliteiten in de MRA aanvullen zodat ze samen een sterke propositie vormen in deze concurrentiestrijd.

Doel van de visie en afbakening

In de visie NZKG worden de keuzes op een rij gezet die nodig zijn om de belangrijke waarden in het gebied te versterken. De uitdaging in de visie is om de schaarse fysieke en milieuruimte in het NZKG optimaal in te zetten voor het creëren van de juiste vestigingsvoorwaarden voor bedrijvigheid die economische waarde en werkgelegenheid toevoegt en voor het huisvesten van talent (vanwege het aantrekken van internationaal concurrerend kwalitatief arbeidsaanbod). Daarbij hoort een leefbare omgeving met voldoende groen en recreatieruimte. Uit de ambitie komt een aantal opgaven tevoorschijn. Deze opgaven zijn soms strijdig met elkaar in de ruimte die ze vragen. De visie biedt een duidelijke richting, maar met voldoende flexibiliteit om in te spelen op veranderende omstandigheden en een ruimtelijk economisch verhaal gezien in de context van de gehele MRA. Hierbij sluit de visie nauw aan op de clusterbenadering vanuit de Amsterdam Economic Board. De visie doet slechts zijdelings uitspraken over onderwijs en arbeidsmarkt die ook van groot belang zijn voor het versterken van de concurrentiepositie. Deze onderwerpen komen in het werk van de Board meer expliciet naar voren.

CONTEXT

MRA context

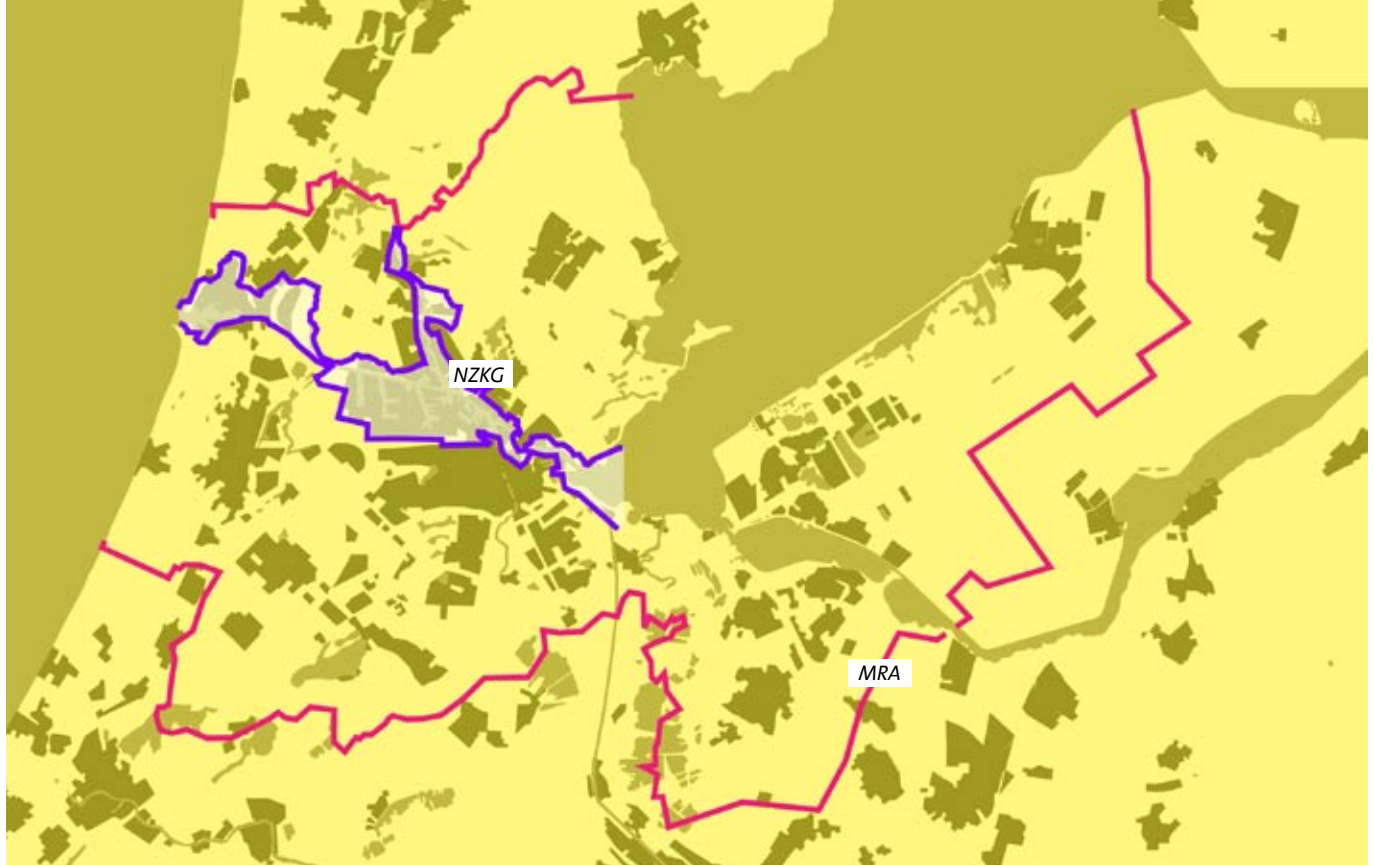
De MRA is sterk internationaal georiënteerd. Het internationaal vestigingsmilieu is van belang voor de sectoren die in de MRA zijn vertegenwoordigd (zoals groothandel & transport, financiële & zakelijke diensten en informatie & communicatie). Een continu open houding is daarom van belang voor de economie van de MRA en voor de aantrekkelijkheid als vestigingslocatie.

Het NZKG maakt met Westpoort een essentieel onderdeel uit van de omvangrijke internationale connectiviteit van de MRA (haven, luchthaven en digitaal netwerk). Het heeft met de traditioneel sterke handelsgeest, een aantal sterk verwerkende industrieën, het diverse dienstencluster, de (haven)bedrijvigheid, het stedelijk gebied en het landschap strategische assets.

Het NZKG (onderzoeksgebied) beslaat circa 5% van het gebied van de MRA. Momenteel staat 5% van de woningvoorraad van de MRA in het NZKG. In het gebied woont ook circa 5% van het aantal inwoners binnen de MRA. De relatieve en absolute economische bijdrage van het NZKG is substantieel: op 5% van het grondoppervlak van de MRA is circa 11% van de banen, 13,5% van de toegevoegde waarde en 20% van de export van de Metropoolregio te vinden.

Grote economische sectoren in het NZKG zijn de handel en logistiek, de zakelijke en financiële dienstverlening en industrie. Ongeveer een kwart van de bedrijvigheid is haven-gerelateerd (inclusief Tata Steel). De grootste bijdrage aan de economie en werkgelegenheid komt uit Sloterdijk I en II en vervolgens uit de IJmond, Zaan-IJ en de rest van de haven Amsterdam. Kenmerkend is dat in de regio's waar industrie en havenactiviteiten zijn gevestigd (IJmond en Zaanstreek) de participatiegraad onder lager opgeleiden het hoogst is van de gehele MRA.

Het NZKG herbergt unieke woonwerkmilieus, zowel industrieel als stedelijk. Door het wegtrekken van industriële bedrijven uit het Oostelijk Havengebied van Amsterdam is de mogelijkheid ontstaan voor meer stedelijk georiënteerde ontwikkelingen langs waterfronten, zoals culturele- en horecavoorzieningen en woningen. Dit heeft ter plaatse mede geleid tot het ontstaan van een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor internationaal opererende bedrijven en de daarbij behorende 'kenniswerkers', die graag wonen aan het water, te midden van de stedelijke voorzieningen. Er is een toenemende openbaarheid en attractiviteit van de oevers waarneembaar. Langs het ZaanIJ waterfront, onderdeel uitmakend van het NZKG, is al langere tijd sprake van een economische verandering naar meer stedelijk georiënteerde dienstverlenende bedrijvigheid en een toename van culturele activiteiten. Recente vestigingen van



(inter)nationaal meer stedelijk georiënteerde bedrijven, zoals Loods 5, Vanilia, Hema, Vodafone, ID TV, VNU en Red Bull zijn hiervan voorbeelden.

Nationale en internationale context

Voor internationaal opererende bedrijven in de zakelijke en financieel dienstverlenende sectoren worden rankings van wereldsteden gemaakt. De absolute top wordt gedomineerd door New York, Tokio, Londen, Hong Kong, Singapore en Parijs. Daaronder is het beeld diffuser, maar Aziatische (haven)regio's winnen aan belang ten koste van Noord-Amerikaanse en Europese steden. De MRA is vooral in concurrentie met steden als Kopenhagen, Hamburg, München en Barcelona. Regionaal gelden de onderlinge bedrijfsrelaties tussen stedelijke diensten en haar klanten als bepalende factor voor economisch succes en de aantrekkelijkheid van grootstedelijke regio's. Hoewel de zeehavenactiviteiten zich hebben verplaatst uit stadscentra, is de meerderheid van 's werelds drukste zeehavens nog steeds gelegen in grootstedelijke regio's en bestaan er economische relaties tussen stad en haven.

De MRA laat zich kenmerken door een zogenaamde 'grootstedelijke hub in mondiale netwerken'. De luchthaven Schiphol is hierbij de belangrijke spil. Zakelijke diensten zijn verknoopt aan de wereldwijde goederenstromen en handelsverkeer. Ze bepalen de prijs, kwaliteit en geografie ervan. De hoogwaardige dienstverleners (Advanced Producer Services, zoals bankiers, verzekeraars, advocaten, managers, belastingconsultants, marketeers en reclamemedewerkers) stellen hun klanten/bedrijven in staat te internationaliseren. En in dat kielzog opereren ze zelf ook mondiaal. De uitdaging voor de NZKG-havens is deze beide te combineren en

verbinden; de aanwezige hardware (diepzeehavens en achterlandverbindingen) en software (internationaal imago stedelijke leefomgeving, fiscaal klimaat, hooggeschoolde arbeid, hoogwaardige vestigingsplaatsfactoren en (groene) leefomgeving).

De gezamenlijke havens van het NZKG (inclusief Tata Steel) zijn de vierde in grootte van de Europese Zeehavens. De gespecialiseerde clusters, bijvoorbeeld op het gebied van energie (de havens herbergen de grootste benzinehaven in de wereld), cacao, food & fish en metaal en de connecties met andere zakelijke clusters in de MRA, dragen bij aan het vestigingsklimaat van de MRA, de positie van Nederland handelsland en als 'gateway to Europe'. De havens behoren tot het Europese core-netwerk van havens en maken deel uit van drie belangrijke corridors in het trans-Europese transport netwerk (TEN-T). In vergelijking met de andere havens in de Hamburg-Le Havre-Range, worden in het NZKG meer goederen lokaal bewerkt, verwerkt en gebruikt. De belangrijkste goederen (olieproducten, kolen, agribulk, cacao, zand, grind, mineralen, ertsen) worden grotendeels in bulk aangevoerd, overgeslagen en doorgevoerd of verwerkt en doorgevoerd. Het aandeel containers daarbinnen is zeer gering (in 2012 maakte dit 0,1% van de totale overslag in de haven van Amsterdam uit. Bron: Havenbedrijf Amsterdam). De groei van de containeroverslag in het NZKG is na beëindiging van de intercontinentale oost-westverbinding van de Grand Alliance in 2009 afgenomen. Containervervoer is door het toenemend vervoer van producten in containers de sterkste groeiemarkt. De havens hebben belang bij diversiteit van het ladingpakket. Op basis daarvan en gesteund door de logistieke functie van de haven, onderneemt het Havenbedrijf Amsterdam

OPGAVEN

nieuwe activiteiten in dit segment, met name door een rol als satelliehaven voor Rotterdam en het opzetten van nieuwe lijndiensten op bestemmingen als West-Afrika en Zuid-Amerika (de noord-zuidverbindingen). Ten slotte zijn de havens mede door hun ligging in de stedelijke context van Amsterdam zeer geschikt voor cruise- (zee- en riviercruise) en ferryactiviteiten.

Het vormgeven aan de ambities van de MRA leidt tot uitdagingen op het gebied van economie, verstedelijking/ woningbouw, bereikbaarheid, ecologie, natuur en landschap, duurzaamheid en klimaatbestendigheid.

Een belangrijke basis binnen de MRA wordt gelegd door:

- Goede bereikbaarheid mede door luchthaven met grote hoeveelheid bestemmingen en moderne zeehaven
- Internetknooppunt
- Kenniseconomie
- Zakelijke dienstverlening
- Aantrekkelijke woon- en leefomgeving

Voor het NZKG worden de volgende opgaven binnen de MRA context gedefinieerd.

Ruimte voor de economie/haven

De economie van de MRA

De speerpuntclusters van de Amsterdam Economic Board met daaraan toegevoegd de maakindustrie vertegenwoordigen ongeveer 60% van de totale werkgelegenheid in de MRA en bijna 70% van de toegevoegde waarde. De clusters staan niet op zich, er is ook een sterke onderlinge verwevenheid tussen de clusters (zie afbeelding Economic Board). De economie binnen het NZKG kent dan ook een grote verwevenheid met de economie in de rest van de MRA.

In termen van werkgelegenheid groeien in het hoge groei scenario Global Economy (GE-scenario) alle sectoren met uitzondering van de industrie en de landbouw en visserij. Zowel absoluut als relatief sterke groeiers in dit scenario zijn ICT, zorg, vervoer en opslag, handel en bouw. Een aantal ruimteconflicten zal zich pas voordoen indien het GE scenario zich voltrekt. In het lage groei scenario Regional Communities (RC-scenario) dalen over de hele linie de banen in het NZKG, met zorg en ICT als enige uitzonderingen. De afname van de toegevoegde

Onderwijs – arbeidsmarkt

De Amsterdam Economic Board en het Platform Regionale Economische Structuur zetten zich in voor het verbeteren van de aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt. De vraag van de werkgevers is leidend. Gezien het tekort aan technisch geschoold personeel in de sectoren Logistiek, Food, Creatieve Industrie, HTSM en de Installatiebranche is techniek een belangrijke focus. Het bedrijfsleven en het beroepsonderwijs werken intensief samen in het opleiden van jongeren, bij- en omscholing van zittend personeel en het creëren van zij-instroom. Gedeelde verantwoordelijkheid door een combinatie van onderwijs- en vakexpertise en gezamenlijke financiering door het bundelen van beschikbare middelen voor dit aanbod zijn leidende principes. De overheid faciliteert dit proces. Er liggen inmiddels concrete initiatieven en plannen: het Metropool College Logistiek en het Airport/Seaport College Amsterdam (doorlopende leerlijn VMBO-MBO), de Techniek-Foodcampus IJmond, de Foodcampus Zaanstad en het Centrum voor Innovatief Vakmanschap Creatieve Industrie. Cruciaal in dit hele proces is de vraagarticulatie en betrokkenheid van het bedrijfsleven. Het havengebied is het domein van met name de logistieke sector. Het is cruciaal dat deze sector zich blijft inzetten voor innovatie en slim gebruik van de ruimte. Investeren in het opleiden van de beroepsbevolking is daarbij een voorwaarde.

waarde van de industriële productie is echter veel minder sterk als gevolg van een stijging van de productiviteit in deze sector.

De visie gebruikt de door het CPB gehanteerde economische scenario's bij de beoordeling van economische effecten van plannen als bandbreedtes. Ondanks de recent ongunstige jaren ligt het BBP nog steeds binnen de bandbreedte van de scenario's, waarbij de feitelijke groei de afgelopen jaren en de prognoses voor de komende jaren, dicht bij de groei in het RC-scenario ligt dan bij het GE-scenario. Het is van belang om de daadwerkelijke ontwikkelingen in de economie te monitoren en in de planning en besluitvorming flexibiliteit in te bouwen om daarop in te kunnen inspelen.

Havens NZKG

De Amsterdamse haven en het NZKG kenmerken zich door bijzonder sterk te zijn in nichemarkten met hoge toegevoegde waarde (cacao, vis, benzine, metaal). De Haven Amsterdam heeft voor de korte tot middellange termijn als doelstelling een groei van toegevoegde waarde (met 40%) en werkgelegenheid (15%) in de periode 2005-2026. Dit staat in haar Havenvisie 2008-2020. Ook streeft ze naar een duurzame groei van de Haven door zich te richten op markten met toekomstperspectief (energie, containers, cruise, food). De

haven kan groeien tot 125 miljoen ton. Voor kolen en benzine worden geen nieuwe terreinen uitgegeven.

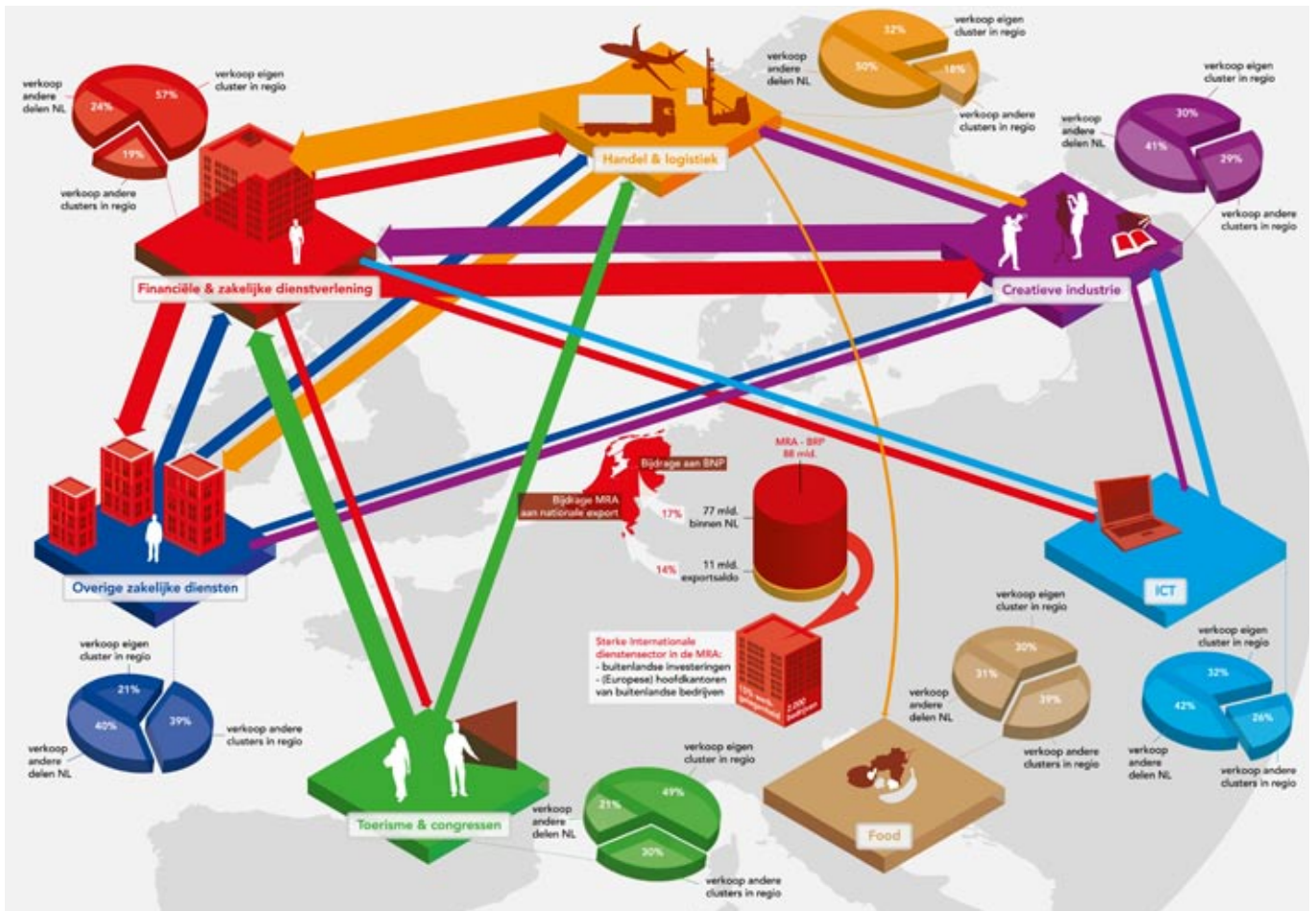
De prognoses van de goederenstromen in de komende 25 jaar lopen sterk uiteen. In het GE-scenario is sprake van een totale overslag van circa 150 miljoen ton in 2040, in het RC-scenario blijft het overslagvolume in grote lijnen op hetzelfde niveau als nu (80 miljoen ton). Een bepalende, maar ook zeer onzekere factor is de containeroverslag. Bij ontwikkelingen op het niveau van het GE-scenario zullen deze ladingstroom en de overslag van biomassa extra ruimte vragen.

Verwachting is dat Tata Steel nog zal doorgroeien tot aan de maximaal vergunde productieruimte, waarbij circa 19 miljoen ton overgeslagen kan worden. De overslag van vis in IJmuiden zal naar verwachting met nog circa 50% tot 2020 toenemen. Voor de offshore (olie, gas en windenergie) wordt een verdubbeling van het ruimtegebruik in 2020 voorzien. Schroot en aardappeloverslag in Velsen-Noord en Beverwijk zouden met respectievelijk 25% en 10% à 20% kunnen groeien.

Logistiek en handel

De logistieke dienstverlening is voor de MRA één van de grootste internationaal concurrerende clusters. De combinatie

Economic Board



van de vierde luchthaven van Europa, een grote zeehaven en het centrum van de mondiale bloemenhandel geeft de MRA een belangrijk concurrentievoordeel. In totaal zijn er circa 172.000 arbeidsplaatsen in de sector handel en logistiek in de MRA, waarvan circa 31.000 (18%) in het NZKG. Op Westpoort is vooral de grootschalige logistiek neergestreken. IJmuiden, Velsen-Noord, Beverwijk en Zaanstad zijn vestigingsplaatsen van logistieke dienstverleners die zich richten op specifieke deelmarkten (staal, schroot, food, fish en offshore) en op regionale distributie. De naar verwachting nog doorgaande groei van de internationale goederenstromen, zowel intercontinentaal als binnen Europa, betekent dat de MRA goede kansen heeft om als logistiek centrum door te groeien. Groeikansen zijn er vooral voor bedrijven die gebruik maken van zowel zeevervoer als luchtvervoer en goede achterlandverbindingen, die schakels vormen tussen intercontinentale en Europese goederenstromen. Voor dit soort bedrijven zijn in het NZKG nog voldoende aantrekkelijke vestigingsmogelijkheden beschikbaar. Daarbij is het van belang dat er tussen zeehaven en luchthaven naadloze congestievrije verbindingen mogelijk zijn. De logistieke sector in de MRA is gevoelig voor conjunctuurschommelingen en heeft te maken met stevige concurrentie uit het buitenland.

Industrie

De deelregio NZKG binnen de MRA kent in verhouding tot de overige delen van de MRA een sterke aanwezigheid van industriële activiteit. Dit heeft als oorsprong dat een deel van de industrie historisch is, maar ook nu nog verbonden is met de haven. Een ander deel is niet zozeer havenafhankelijk maar heeft een milieucategorie waardoor het goed past in het robuuste karakter van het havengebied. Ondanks de zowel in absolute als in relatieve zin afnemende betekenis van industriële productie in de MRA maakt (haven- en niet haven-gebonden) industrie nog altijd 6,7% toegevoegde waarde en 5,6% van de werkgelegenheid in de MRA uit (cijfers 2011). De maakindustrie in de MRA behoort in verschillende branches tot de internationale top. Denk daarbij aan basismetalaal, machinebouw, food, multimedia, aerospace, fashion en klimaat- en regeltechniek. Het is grotendeels aan de maakindustrie te danken dat Nederland één van de grootste exporteurs ter wereld is.

Diensteneconomie

Binnen de MRA bieden de waterkanten van de Zaan en het IJ gunstige ontwikkelcondities. Wonen en werken aan de waterkant is aantrekkelijk. Door de ruimte van het water is het mogelijk in aangrenzende gebieden relatief dicht te ontwikkelen. De Amsterdamse zuidelijke IJ-oevers laten zien wat mogelijk is; Oostelijk Havengebied, Westerdok, Silodam, Muziekgebouw aan het IJ. Het gebied rondom Zaan en IJ verandert langzaam maar zeker van een voornamelijk

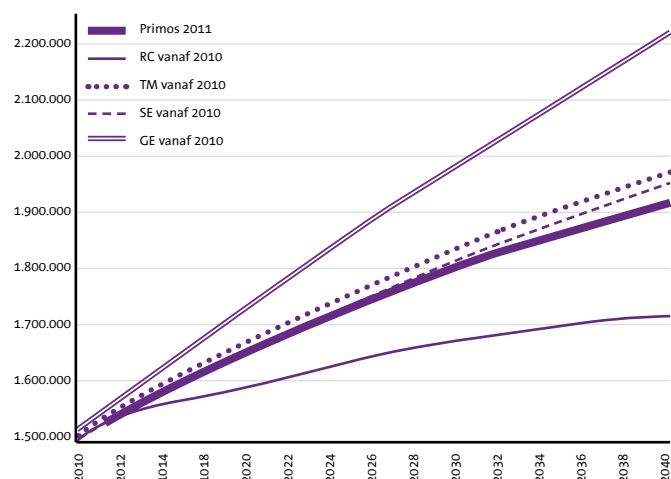
industriële en extensief gebruikt havengebied naar een intensief gebruikt stedelijk gebied, waar gemengde woon- en werkmilieus van haven en stad steeds meer samenvloeien. Naast de in het NZKG aanwezige 'hardware' in de vorm van een diepzeehaven, verwerkende industrie en achterlandverbindingen, vindt je hier de 'software' in de vorm van een hoogwaardige stedelijke leefomgeving en -diensten. Ook de omgeving van station Sloterdijk biedt mogelijkheden voor een gemengd stedelijk gebied. In dit gebied overheerst het aantal bedrijven in de dienstverlenende sectoren (overheid, onderwijs, zakelijke en creatieve dienstverlening).

Ruimte voor gemengd stedelijke gebieden

Een centrum stedelijk woonwerkmilieu kenmerkt zich door een mix van wonen, werken, stedelijke voorzieningen en een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte. Dit type milieus kan vooral worden ingezet om (inter)nationale kenniswerkers aan te trekken. Deze nieuwkomers scheppen voorwaarden voor verdere economische ontwikkelingen en het behouden en versterken van de internationale positie. Internationale bedrijven, waaronder de hoogwaardige maritieme diensten sectoren (de stedelijk gelokaliseerde ingenieursbureaus, Commercial Trade, financiële dienstverlening), kiezen voor stedelijke regio's waar voldoende huisvestingsmogelijkheden zijn voor hun werknemers.

In de MRA is op basis van ramingen tot 2040 behoefte aan een uitbreiding van de woningvoorraad met circa 300.000 extra woningen. Dit is exclusief de vervangingsopgave (sloop/ nieuwbouw), maar inclusief het inlopen van het al bestaande tekort van 30.000 woningen. De behoefte aan extra woningen concentreert zich voor een belangrijk deel in Amsterdam en Zaanstad; in deze twee steden zouden respectievelijk 90.000 en 15.000 van de 300.000 woningen gerealiseerd moeten worden om aan de demografische groei en daaruit volgende behoefte te voldoen. Deze aantallen zijn gebaseerd op de PRIMOS-

Woningbouwprognoses



prognose 2011 en gaan uit van een beperkte economische groei die het lage midden houdt tussen het GE- en RC-scenario. In een GE-scenario zou de behoefte aan extra woningen in de MRA oplopen tot ruim 500.000 woningen (zie grafiek).

De woningbehoefte is voor ruim 60% gebaseerd op natuurlijke aanwas (het aantal kinderen per vrouw, het saldo van geboorte en sterfte, et cetera) en huishoudensverdunding, onder andere door vergrijzing. Het resterende deel komt voort uit nationale en internationale immigratie- en emigratiecijfers. Het realiseren van voldoende woningen is een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor studenten, bedrijven en hun werknemers (zie onderzoek BCI). Zonder extra woningen komt de beschikbaarheid en betaalbaarheid van woningen in het gedrang, en daarmee de internationale concurrentiepositie van de regio.

Bovenstaande kwantitatieve opgave vertaalt zich ook in een kwalitatieve behoefte. Bij een 'middenscenario' van circa 300.000 extra woningen in de MRA, is volgens ABF behoefte aan in totaal zo'n 90.000 woningen in de woonmilieu centrum stedelijk plus (à la Amsterdam centrum), centrum stedelijk en centrum kleinstedelijk. In het onderzoek 'Vraaggestuurd Bouwen' van de provincie Noord-Holland worden 63.000 van dergelijke woningen in het Noord-Hollandse deel van de MRA geprognosticeerd. Met name het centrum stedelijk plus milieu kan slechts op een beperkt aantal locaties in de MRA gerealiseerd worden. De gebieden rond de Zaan en het IJ bieden hier vanwege de ligging, de nabijheid van Amsterdam, het unieke karakter van het water in de stedelijke gebieden én vanwege de ruimte die langzaam ontstaat door transformatie zeer goede kansen voor. De talrijke aanwezigheid van her te bestemmen industriële monumenten draagt daaraan bij. IJmuiden en Beverwijk centrum bieden kansen voor het centrum stedelijk milieu. Uit het onderzoek 'Vraaggestuurd Bouwen' blijkt dat de economische aantrekkingskracht van Amsterdam zich uitstrekt. Het omliggende gebied profiteert daar in grote mate van. En wat een niet onbelangrijke duurzaamheidsfactor is, de nieuwe gebieden sluiten aan bij het bestaand stedelijk gebied, infrastructuur en haar voorzieningen. Dit heeft een positief effect op de bereikbaarheid en vermindert de milieuovertlast door mobiliteit.

Ruimte voor natuur, landschap en recreatie

De nabijheid en aantrekkelijkheid, diversiteit en nabijheid van het landschap wordt binnen de MRA als belangrijke factor gezien voor het verleiden en vasthouden van (internationaal) concurrerende bedrijven en hun (kennis) werknemers. Daarnaast biedt het landschap noodzakelijke recreatiemogelijkheden voor de groeiende bevolking van de metropool. Ten noorden van het Noordzeekanaal tussen

Beverwijk en Zaanstad, kenmerkt het landschap zich door de openheid van karakteristieke gebieden met een natuur en/of landbouwfunctie. Aan de zuidzijde biedt de Inlaagpolder tussen Spaarndam, Halfweg en Houtrak dit type landschap. Verder is het landschap ten zuiden van het kanaal afwisselender en biedt ruimte aan natuur, recreatie en landbouw.

Door de tijd is hier het recreatiegebied Spaarnwoude ontwikkeld, als reactie op de behoefte van de stedelijke bevolking. Dit gebied heeft de functie van een groene buffer tussen Amsterdam en Haarlem. Naast dagrecreatie wordt het gebied onder meer gebruikt voor grote evenementen. Het Recreatiegebied Spaarnwoude maakt onderdeel uit van de EHS en ontvangt jaarlijks 5,5 miljoen bezoekers. De Houtrakpolder neemt daarvan ongeveer 900.000 bezoekers voor zijn rekening. Dit betekent dat de recreatieve potentie van het gebied een aanzienlijke economische waarde vertegenwoordigt.

De zone rond de stelling van Amsterdam is van origine een bebouwingsvrij gebied met open schootsvelden en maakt deel uit van het Unesco werelderfgoed. Deze cultuurhistorische elementen geven identiteit aan het gebied.

Een bijzonder en uniek perspectief in de regio wordt door het water gecreëerd. De weidsheid van de zee, het kanaal, de Zaan en het IJ levert unieke mogelijkheden en kwaliteiten die aantrekkelijk zijn voor verschillende doelgroepen.

Momenteel wordt de regio dus gekenmerkt door een rijke verweving van stedelijke gebieden en groen, het metropolaan landschap en de stad wisselen elkaar af. De lobbenstructuur van Amsterdam is hiervan een voorbeeld evenals het bufferzonegebied tussen Haarlem en Amsterdam. Maar ook liggen er zeven Natura-2000 gebieden in het Noordzeekanaalgebied en de directe omgeving. De veenweidegebieden rond Zaanstad en het strand bij IJmuiden en Beverwijk zijn gebieden die beschermde dier- en plantsoorten herbergen en toegankelijk zijn voor recreanten.

Het watersysteem Noordzeekanaal wordt getypeerd door een langgerekte zoet-zout gradiënt. Een dergelijk overgangsmilieu is bijzonder in Nederland en biedt met name trekvissen de mogelijkheid zich fysiologisch geleidelijk aan te passen. In andere watersystemen ontbreekt deze mogelijkheid. Het Noordzeekanaal is hierdoor van nationaal belang voor vismigratie en voor de ontsluiting naar het achterland. Zijn functie als paaiplaats, rustplek en foerageergebied voor trekvissen kan worden verbeterd door de reeds voorkomende bijzondere brakke natuur op diverse locaties in en langs het kanaal te benutten.

Met de verdergaande verstedelijking wordt de waarde van en de vraag naar gebruiksmogelijkheid van het groen in de MRA belangrijker. Met de (her)ontwikkeling van groengebieden en verbetering van de beleefbaarheid en bereikbaarheid van natuur en/of landbouwgebieden ontstaan aantrekkelijke nieuwe, aanvullende bestemmingen voor recreanten. Een belangrijke bestemming voor de MRA en ver daarbuiten is het strand. Om dit unique selling point voor nieuwe bedrijven en bewoners in te zetten moet de bereikbaarheid worden geborgd. Meer mensen betekent meer vervoersbewegingen. Uitbreiding van het fietspadennetwerk en transport over het water en het OV-netwerk (o.a. met station Halfweg) kunnen hieraan een bijdrage leveren.

Ten noorden van het Noordzeekanaal wordt binnen het project 'Tussen IJ en Z' (IJmond en Zaanstad) het agrarisch gebied geschikt gemaakt voor recreatief medegebruik. Kleinschalige landelijk-recreatieve attractiepunten of voorzieningen kunnen samen met bestaande en uit te breiden verbindingen de recreatieve waarde verhogen en de ontsluiting tussen verschillende recreatieve en Natura 2000 gebieden verhogen.

Leefbaarheid en milieuruimte

Het NZKG is wat milieu (lucht, water, geluid, geur en externe veiligheid) betreft op sommige plekken een zwaar belaste regio met weinig ruimte. Op bepaalde locaties is de beschikbare milieuruimte benut en vergund waardoor er onvoldoende milieuruimte is voor de vestiging van nieuwe bedrijven of het bouwen van nieuwe woningen. Er is nu een punt bereikt waarop de spanning tussen het faciliteren van ruimtelijk economische ontwikkelingen enerzijds en de beschikbare milieuruimte anderzijds groot is en tot impasses leidt. De uitdaging is om deze impasses zodanig op te lossen dat tegelijkertijd de gezondheid en de veiligheid van de bewoners en gebruikers van het gebied worden gegarandeerd en nieuwe knelpunten in de toekomst worden voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld door het gebruik van schone technologieën en het leveren van maatwerk voor ruimtelijk economische ontwikkelingen en milieuruimte.

Externe veiligheid

In het NZKG vinden veel activiteiten met gevaarlijke stoffen plaats. Dit zijn activiteiten binnen bedrijven, zoals opslag van gevaarlijke stoffen, maar ook transport van gevaarlijke stoffen (water, weg, spoor, buisleidingen). De wet- en regelgeving over externe veiligheid richt zich op het ruimtelijk scheiden van risicoveroorzakers en risico-ontvangers door het aanhouden van veiligheidsafstanden. Het dynamische karakter van veiligheidsafstanden van bedrijven en een risicogericht veiligheidsbeleid hebben in Westpoort bijvoorbeeld geleid tot een Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort (2009 vastgesteld). Daarin wordt een zonebeleid gevoerd dat

optimaal ruimte biedt aan (de groei van) risicovolle bedrijven en de combinatie met de toename van werkgelegenheid zonder toekomstige sanering te veroorzaken. Bij eventuele transformatie van (delen van) bestaande havengebieden naar woongebieden kunnen er, afhankelijk van het soort bedrijfsactiviteiten en de ladingstromen, wel nieuwe knelpunten ontstaan, bijvoorbeeld bij zoneringen rond rijkswegen en vaarwegen.

Luchtkwaliteit en geur

In de IJmond is nauwelijks meer milieuruimte voor lucht en geur aanwezig. In de IJmond wordt de grenswaarde voor fijnstof (PM 10) genaderd en op een paar plaatsen overschreden. Door deze beperkte milieuruimte zijn nieuwe ontwikkelingen moeilijk te faciliteren. Belangrijk is inzicht te hebben in de milieueffecten en de mogelijkheden voor maatregelen die een positief effect hebben op de milieubelasting. In de Milieudialoog IJmond wordt naar mogelijke maatregelen gekeken. De geurknelpunten in Zaanstad zijn niet van groot belang voor de voorziene groei van het hele havengebied, maar wel voor de binnenstedelijke ontwikkeling in Zaanstad.

Geluid

Uitgaande van de landelijke wet- en regelgeving wordt ernaar gestreefd om nieuwe woningen niet te belasten met meer dan 50 dB(A) als gevolg van industriegeluid. Dit is de voorkeursgrenswaarde. Het beschermen van de gezondheid van bewoners is hierbij belangrijk uitgangspunt. De maximale ontheffingswaarde voor nieuwe woningen is 55 dB(A). Gemeenten kunnen gebruik maken van deze ontheffingsmogelijkheid, maar kunnen ook vasthouden aan de voorkeursgrenswaarde. Daarnaast biedt de huidige wet- en regelgeving in bijzondere gevallen nog ruimere mogelijkheden voor de bouw van nieuwe woningen (Stad en Milieu en onder strikte voorwaarden de zeehavennorm (ontheffing tot 60 dB(A)). In de visie zal worden bepaald wat het uiteindelijke uitgangspunt voor verstedelijkingmogelijkheden zal zijn.

De beschikbare geluidruimte voor Westpoort is echter al bijna volledig benut en voor Hoogtij is de reservering van de geluidruimte op de kavels langs het water vooralsnog te laag voor de beoogde inrichtingen gerelateerd aan vooral nachtelijke zeehavenactiviteiten. Voor Westpoort betekent dit dat er binnen de huidige geluidscontour onvoldoende geluidruimte is voor het uitgeven van nieuwe kavels. Er is nog wel ruimte voor bestaande bedrijven om te groeien binnen de milieuruimte die vergund is. Uitgangspunt voor uitgifte van geluidruimte in vergunningen is de 50 dB(A) contour die is ontstaan na uitvoering van het saneringsprogramma.

Stikstof

Rond het Noordzeekanaalgebied liggen verschillende Natura 2000 gebieden: Kennemerland-Zuid, het Noordhollands Duinreservaat en vijf gebieden in Laag Holland. Door de hoge achtergrondconcentratie van stikstof in Nederland worden de instandhoudingsdoelstellingen voor habitattypen die gevoelig zijn voor stikstof op dit moment bijna nergens gehaald. Een toename van industrie en verkeer en vervoer, waaronder ook scheepvaart, zorgt voor extra neerslag van stikstof.

Compensatie is nodig voor extra stikstofdepositie, om economische ontwikkelruimte mogelijk te maken. Dit kan door (technische) maatregelen die de negatieve effecten op de betreffende habitattypen verminderen of wegnemen in de gebieden (Programmatische Aanpak Stikstof) of door de aanleg van nieuwe natuurgebieden. In het kader van de ontwikkeling van de 2e Maasvlakte is bijvoorbeeld gecompenseerd door de aanleg van nieuwe duingebieden voor de kust van Delfland. Verduurzaming van de industrie, verkeer en vervoer kan natuurlijk ook zorgen voor minder stikstofdepositie en daarmee voor nieuwe economische ontwikkelruimte.

Klimaatbestendigheid

Het gebied rondom het Noordzeekanaal is voornamelijk ontstaan door inpoldering en ligt beneden de zeespiegel. Daarom zijn al eeuwen investeringen nodig zodat het gebied droog blijft en er kan worden gewerkt, gewoond en gerecreëerd. Het sluizencomplex in IJmuiden maakt onderdeel uit van de primaire waterkering en heeft daarmee een belangrijke maatschappelijke functie naast de toegangsfunctie voor schepen.

Als gevolg van de verwachte klimaatverandering zullen effecten optreden die gevolgen kunnen hebben voor het NZKG. Het is dus ook een opgave binnen het NZKG om te blijven anticiperen op veranderende klimaatomstandigheden om te kunnen zorgen voor adequate waterafvoer, constant waterpeil en voldoende koelwater.

Het huidige niveau van de waterkwaliteit en aquatische ecologie van het hoofdwatersysteem mag niet worden aangetast door de geplande ontwikkelingen. Er geldt een resultaatverplichting voor de doelen van de Europese kaderrichtlijn Water in 2015, die uiterlijk tot 2027 mogen worden gefaseerd. Momenteel wordt niet aan de doelen voldaan. Voor een werkelijke duurzame ontwikkeling moet daarom worden ingezet op verbetering van het huidige niveau. Meer specifiek is toename van directe en indirecte emissies naar het hoofdwatersysteem ongewenst, evenals verstoring van het huidige ecologische niveau. Niet alleen het water maar ook de oevers zijn van grote betekenis voor het in stand houden of verbeteren van de biodiversiteit.

CO2 doelstelling: 2040 energieneutraal

De MRA heeft zichzelf tot doel gesteld om in 2040 energieneutraal te zijn. Alle energie die wordt verbruikt moet ook worden opgewekt. Het NZKG kan bijvoorbeeld nutsvoorzieningen en bedrijven aan elkaar verbinden voor hun warmte- en energievraag en woningen verwarmen met restwarmte en windenergie. Daarnaast biedt het totale dakoppervlak van bedrijfsloodsen en gebouwen grote mogelijkheden voor zonnecellen. In de Amsterdamse Havenvisie 2008-2020 is de ambitie opgenomen om een evenredige bijdrage te leveren aan de CO2-reductie.

Bereikbaarheid

Rijkswegennet

Het huidige rijksinvesteringsprogramma (Tweede Coentunnel, Westrandweg, A9 Badhoevedorp) en benuttingsmaatregelen volstaan grotendeels om de actuele knelpunten op het wegennet aan te pakken. Volgens de huidige verwachtingen zal de mobiliteit de komende 20 jaar echter toenemen. Op basis van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyses heeft het Rijk in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte een bereikbaarheidsvraagstuk voor het wegennet van A7/A8/A9/A10 benoemd. Dit is één van de grootste knelpunten in Nederland in 2020. Zelfs bij geringe economische groei doen problemen zich hier voor. In het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam werken Rijk, provincie Noord-Holland en Stadsregio Amsterdam deze opgave gezamenlijk uit. De regionale overheden hebben gezamenlijk de wens bij het Rijk neergelegd een verbinding tussen A8 en A9 te realiseren vanwege de verbinding van economische regio's, bereikbaarheid, robuustheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. In het onderzoek Noordkant Amsterdam zal expliciet onderzocht worden wat de invloed van een mogelijke A8-A9 verbinding zal zijn op het rijkswegennet.

Provinciale (fiets)wegennet

Het provinciale wegennet zal bij een eventuele havenontwikkeling aangepast moeten worden. Bij de planvorming zal een passende studie moeten worden gedaan naar de uitwerking hiervan. Er wordt gewerkt aan snelfietsverbindingen tussen Amsterdam en Zaandam en tussen Amsterdam en Haarlem. Dit levert ook een bijdrage aan de recreatieve ontsluiting van Spaarnwoude vanuit het oosten. Daarnaast is ook de fietsverbinding door de IJmond (route Velsen – via de pont - Beverwijk tot in Castricum) van belang.

Openbaar vervoer

Investeringen in het spoorvervoer vinden met name plaats in het kader van het programma hoogfrequent spoor (PHS). Doelstelling daarvan is het realiseren van hoogfrequente verbindingen in de brede Randstad, waaronder het spoor



tussen Amsterdam-Zaandam-Alkmaar en tussen Amsterdam-Haarlem-Beverwijk-Uitgeest. De regio werkt verder aan een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) netwerk in het kader van R-net.

Goederenvervoer per spoor

De capaciteit voor goederenvervoer over spoor zal bij een groeiscenario voor de haven moeten meegroeien. Van de huidige achterlandverbindingen vanuit de haven loopt momenteel circa 3% over het spoor. De capaciteit is beperkt, met name rond Amsterdam CS. Personenvervoer en goederenvervoer kruisen elkaar daar. Voor de groei van goederenstromen zullen in het kader van het programma hoogfrequent spoor (PHS) oplossingen gezocht moeten worden. In de lange termijn agenda spoor wordt dit voorzien en daarmee kan de groei op het spoor worden opgevangen. Ontsluiting van potentieel nieuwe havengebied per spoor zal ook nodig zijn.

Binnenvaart

De zeewaartse bereikbaarheid van de havens wordt voor de toekomst geborgd door fysieke maatregelen zoals vervanging en vergroting van de grote sluis IJmuiden, IJ-geul op diepte, nieuwe lichterlocatie, en verkeersmanagement zoals toelatingsbeleid en passageregels. De achterlandverbindingen over water via Noordzeekanaal en IJ en de aansluitingen Amsterdam-Rijnkanaal en IJsselmeer-route lijken fysiek voldoende ruimte te bieden voor groei van de binnenvaart. Daarmee kan het hoofdwegennet ontlast worden. Gebruik van de oevers voor stedelijke ontwikkeling mag de vaarwegfunctie niet beperken. De veiligheid en vlotheid van (het groeiende) scheepvaartverkeer, ook personenvervoer en recreatievaart, kan niet zonder up to date verkeersbegeleiding (m.b.v. walradar) en eventuele aanvullende beheersmaatregelen, bijvoorbeeld vanuit milieueisen.

Omgevingsparticipatie

Bij de start van het visietraject heeft de stuurgroep aangegeven veel waarde te hechten aan de inbreng van zowel experts als betrokkenen bij het NZKG. Daarom zijn er naast de onderzoeken ook diverse bijeenkomsten georganiseerd. Zowel expertbijeenkomsten waar onderzoekers in gesprek konden gaan met ambtenaren en andere beroepsmatig betrokkenen, als werkateliers waar iedereen welkom was. Ook is op verzoek van organisaties, zoals bedrijfsverenigingen, diverse malen de stand van zaken van het proces gepresenteerd en bediscussieerd. Als afsluiting van de dialoog is een raadsconferentie georganiseerd waar alle raads- en statenleden uitgenodigd zijn kennis te nemen van de afwegingen in de visie en met elkaar over de toekomst van de regio te discussiëren.

De werkateliers zijn goed bezocht. Inwoners, vertegenwoordigers van milieugroeperingen, bedrijfsleven en vele anderen hebben tijd vrijgemaakt om mee te denken en te discussiëren. Er zijn veel wensen, zorgen en argumenten benoemd die de stuurgroep heeft meegewogen in de totstandkoming van de visie NZKG 2040. De werkateliers zijn steeds meer gefocust; deel 1 had als doel zeer breed wensen en ideeën op te halen waarmee de stuurgroep kon bepalen of de scope voor de visie voldoende breed gekozen was en of er geen zaken gemist waren. Deel 2 is benut om argumenten te verzamelen voor en tegen de keuzepunten in het gebied. Deze heeft de stuurgroep benut om van mogelijke perspectieven naar de visie te komen. Het derde en laatste deel is benut om de dialoog in de hele regio op gang te brengen door oost en west gezamenlijk in discussie te laten gaan op één avond. De eerste mogelijke richtingen van de visie werden besproken.

De voornaamste opmerkingen die in de werkateliers terugkomen zijn:

- Kies welk type economie waar gefaciliteerd gaat worden;
- Geef duidelijkheid aan bedrijfsleven voor lange termijn;
- Geef rekenschap van een grotere (MRA-)context voor wonen en werken;
- Uiteenlopende beelden over de locaties van havenuitbreiding en opvang woningbehoefte;
- Eerst intensiveren van bestaand gebied alvorens naar uitbreidingslocaties te gaan kijken;
- Behoud en versterk het groen ten behoeve van natuur, landschap en recreatie, vestigingsklimaat;
- Maak onderscheid tussen gezondheidsrisico's en ervaren overlast;
- Ga op zoek naar innovatieve oplossingen voor het omgaan met milieudruk en uitbreidingswensen.

Van alle werkateliers is een verslag en een verantwoording gemaakt waarin is aangegeven hoe de inbreng is verwerkt in de visie, gebundeld in een participatieboekje. Dit geeft de deelnemers aan de werkateliers inzicht in de belangenafwegingen in de stuurgroep. Deze dialoog met alle betrokkenen vormt de basis voor een vervolgdialoog tijdens de uitvoeringsfase na vaststelling van de visie.



2. VISIE

ONTMOETING VAN HAVEN, STAD EN LANDSCHAP

AMBITIES EN UITGANGSPUNTEN

De ambitie, zoals in deel 1 beschreven, is om vanuit het NZKG een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van de MRA en daarmee aan de regionale en nationale economie. Een structurele samenwerking tussen overheden in het gebied en het bedrijfsleven is daarbij van groot belang.

Uniek

De unieke kenmerken van het gebied vormen de uitgangspunten van de Visie. Want juist die kenmerken willen we in de Visie versterken en benutten. Het meest opvallend is de ligging aan de zee en het kanaal zelf. De kustzone met strand en duinen voegt een bijzondere kwaliteit aan het NZKG toe en vormt in combinatie met de pieren, de haven en de sluizen het unieke karakter van IJmuiden / Amsterdam aan Zee. Het kanaal maakt het mogelijk voor zeeschepen ver landinwaarts te varen en over te slaan in de havenbekkens. De bedrijven en industrie hebben beschikking over uitgebreide en diverse achterlandverbindingen via kanalen, spoor en wegen. De Zeehaven IJmuiden grenst direct aan zee en is daarmee een unieke uitvalsbasis voor offshore activiteiten, visserij, cruise- en ferryvaart. Een groengebied met open karakter, lopend van noord naar zuid tussen de haven aan zee en de meer verstedelijkte gebieden landinwaarts, biedt een recreatieve uitvalsbasis voor bewoners en bezoekers. De Stelling van Amsterdam is daarbinnen een culturele trekpleister, de EHS biedt leefruimte aan plant en dier en het veenweidegebied wordt deels benut voor landbouw en veeteelt. Het water vormt een prachtig decor voor verstedelijking, ook door de aanwezigheid van industriële monumenten. Waterfrontontwikkeling levert aantrekkelijke vestigingscondities voor bewoners, ondernemers en bezoekers.

Potentie van de unieke regio

Economische ontwikkelingen leidden de laatste decennia tot de groei van havenactiviteiten, maar ook tot stedelijke waterfrontontwikkeling. Door schaalvergroting in de scheepvaart en de behoefte aan havenbedrijfsterreinen in plaats van alleen kades ontstond een ontwikkelbeweging van de haven in westelijke richting en kwamen het Oostelijk Havengebied en het Westerdok in Amsterdam in aanmerking voor verstedelijking. In Zaanstad was dezelfde beweging waarneembaar. Langs de Zaan kwamen fabriekskavels vrij die ruimte boden (voor het eerst in lange tijd) om de stad weer aan het water te brengen. Dit leverde een herontdekking van de waterkant als woon- en (nieuw) werkmilieu op.

Er is altijd dynamiek in het gebied. Zo kunnen functies veranderen van werk naar andersoortig werk, naar wonen of combinaties van wonen en werken. In dit gebied willen we alle functies die er nu zijn in meerdere of mindere mate behouden en de ontwikkeling ervan ruimtelijk faciliteren. Sommige

functies kunnen variëren in plek en/of omvang. Andere functies zijn in elk geval aan hun huidige locatie gebonden, zoals de havenbekkens en de Stelling van Amsterdam.

Intensivering, innovatie en leefbaarheid

Alle ruimte in het gebied is al in gebruik. Een vraag om extra ruimte gaat dus per definitie ten koste van een andere functie. Het uitgangspunt is daarom altijd eerst intensiveren in bestaande gebieden, of het nu in de haven, de stad of recreatiegebieden is. Dit uitgangspunt vergt dat innovaties worden gezocht om functies te verbinden en verweven. Maar er zijn ook innovaties nodig om milieuhinder te beperken naast bestuurlijke innovatie en een gezamenlijke visie over de benadering van milieuhinderlijke vraagstukken. Alles is er op gericht de verdergaande economische ontwikkeling van het NZKG op een duurzame manier tot stand te brengen.

Diversiteit rond het Noordzeekanaalgebied




Ontmoeting van haven, stad en landschap






De integrale opgave voor het gebied is de functies die om ruimte vragen niet met de rug naar elkaar toe te laten staan, maar met elkaar te verweven. De stad zoekt de haven op, de haven integreert voor een deel in de stad. Waarbij 'de stad' in eerste instantie voor de meer stedelijke economische activiteiten staat, onder andere dienstverlening, horeca en andere voorzieningen. Recreatie en groen duiken op in de haven. Op termijn is er onder voorwaarden een mogelijkheid voor de haven om uit te breiden. De verschillende overheden in het NZKG hebben de mogelijkheid om via aandeelhouderschap te participeren in een verzelfstandigde regionale Haven Amsterdam. De kust neemt aan belang toe voor de MRA. De verbindingen met de kust worden daarom verbeterd. Het meer verweven en verbinden van functies is de hoofdpoging waar de schaarse ruimte om vraagt. Hieruit ontstaan specifieke aantrekkelijke vestigingsmilieus voor zowel bedrijven als bewoners.





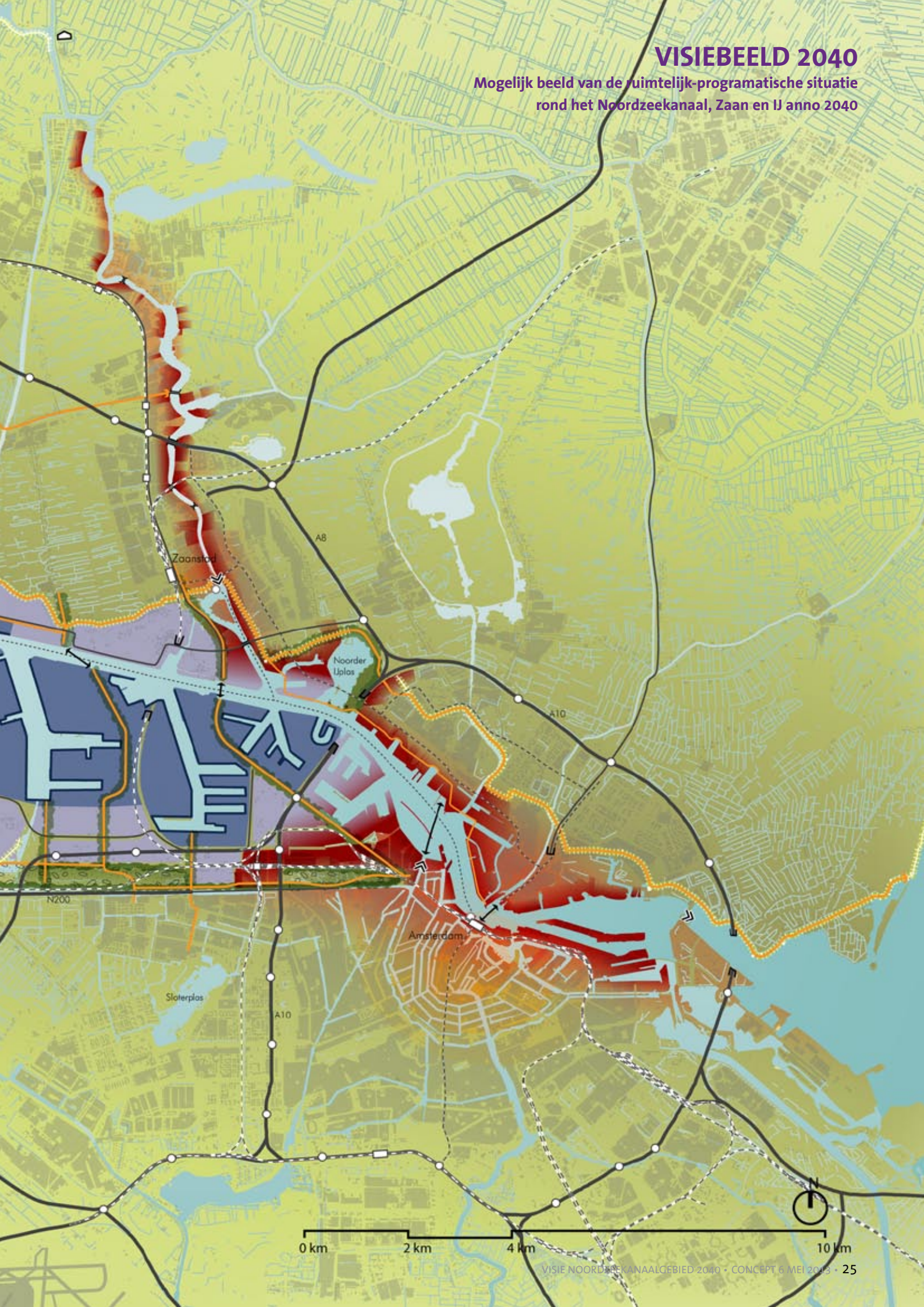
-  Havenbekkens, kades en natte bedrijvigheid (kadegebonden, zeehavengebonden)
-  (Zee)haven-gerelateerde bedrijvigheid
-  Droge bedrijvigheid (maakindustrie, logistiek, vitale clusterverbanden)
-  (Hoog)stedelijk woon-werk waterfront (intensivering en transformatie)
-  Centrum stedelijk woon-werkgebied, begrenzing nader te bepalen
-  Stedelijk werkgebied
-  Reservering uitbreiding havenareaal

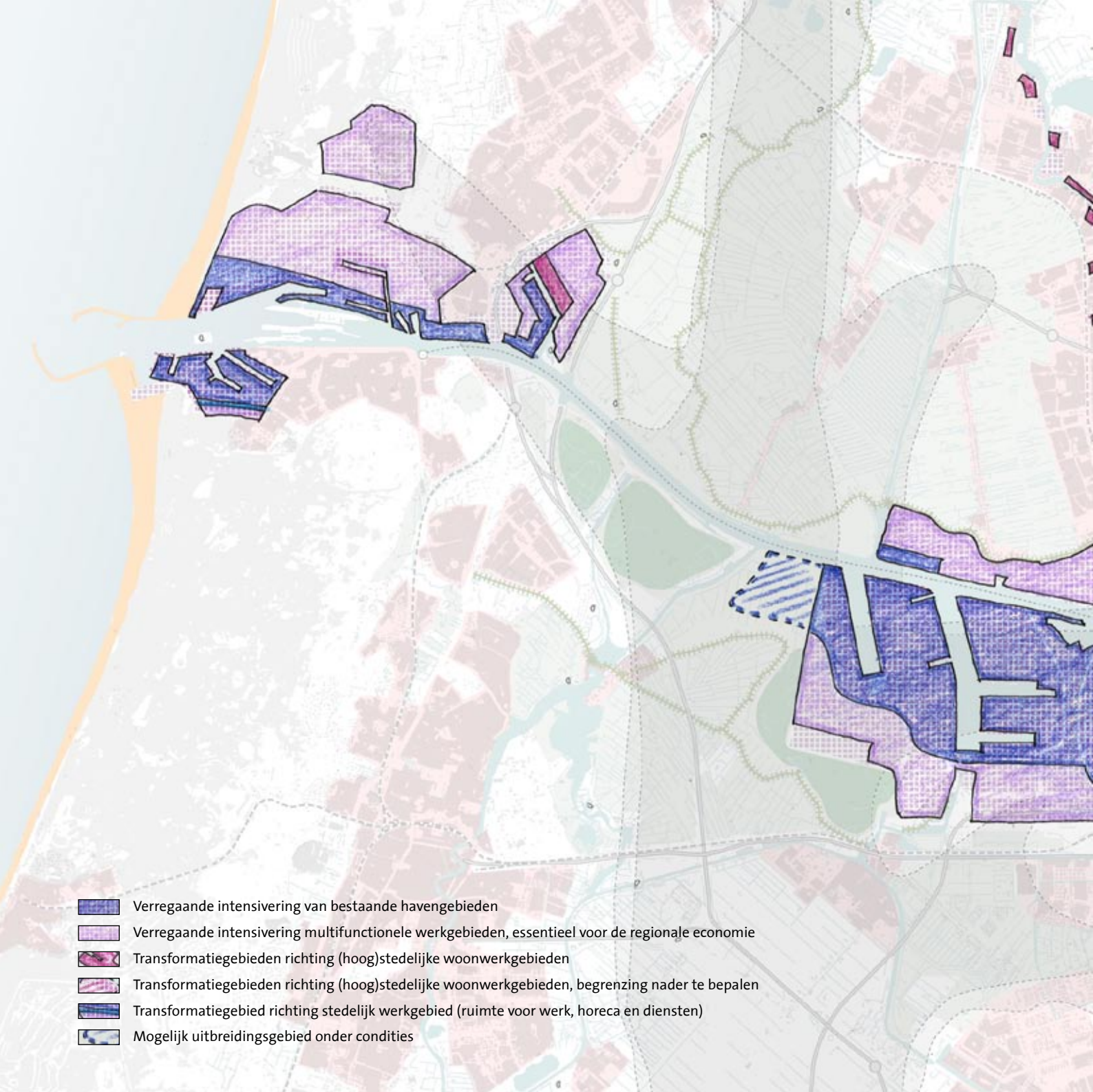
-  Landelijk gebied (polder, droogmakerijen, veenweidegebieden)
-  Recreatie (intensief)
-  Recreatie (extensief)
-  Stelling van Amsterdam (verdedigingslijn met forten)
-  Oude IJdijken
-  Strand
-  Fiets- en wandelroutes
-  Pontjes
-  Sluis

-  Rijkswegen met afslagen (inclusief mogelijke koppeling A8-A9)
-  Provinciale wegen met afslagen
-  Spoor met stations
-  HOV-lijnen
-  Personen watertransport

VISIEBEELD 2040

Mogelijk beeld van de ruimtelijk-programatische situatie
rond het Noordzeekanaal, Zaan en IJ anno 2040





intensief opslaan

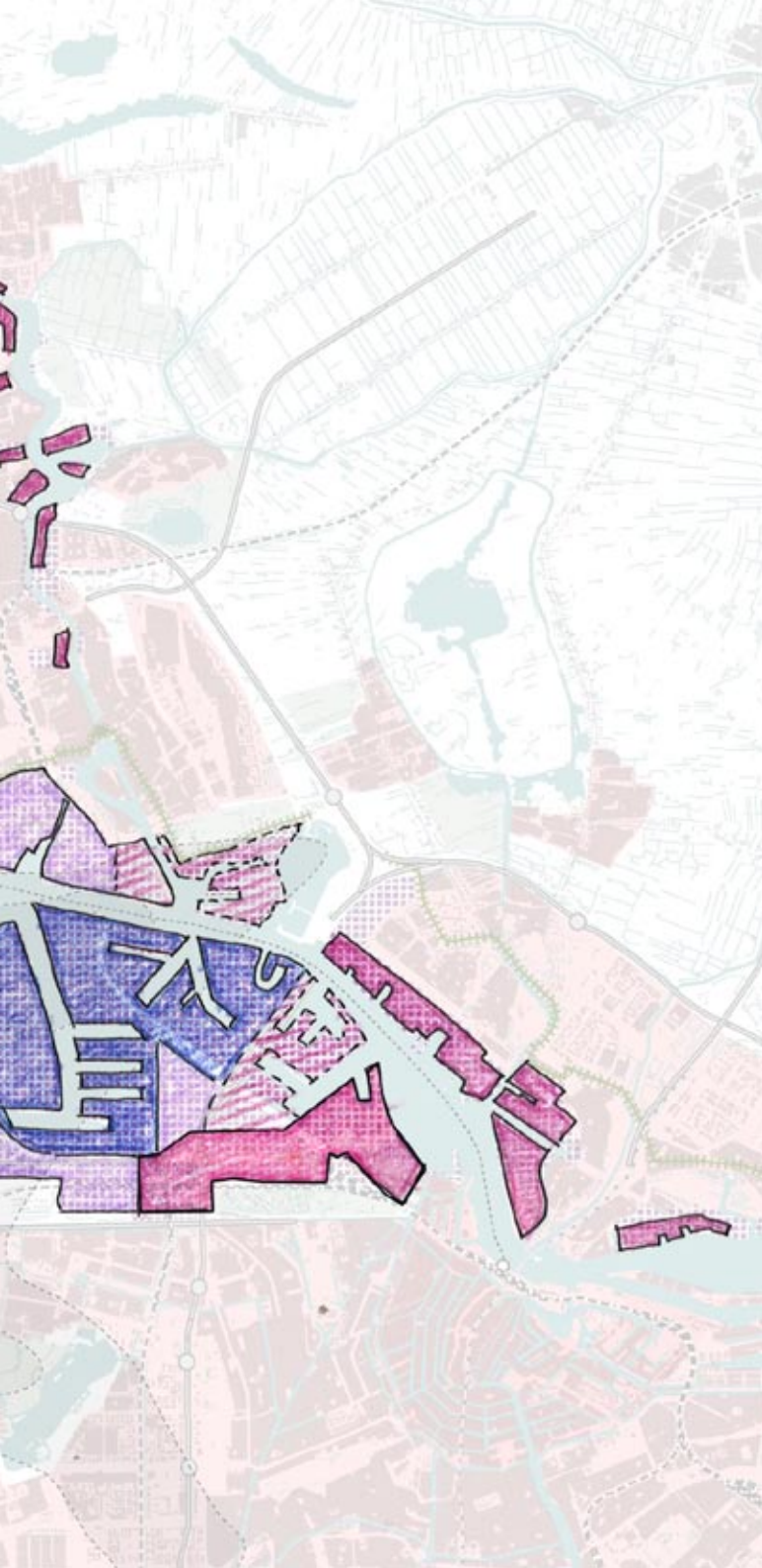


stad en haven dicht bij elkaar



evenementen in de haven





energiewinning



ECONOMIE

Haven en industrie

Haven: toegevoegde waarde en duurzaamheid

We streven naar een sterke internationale concurrentiepositie, een hoge economische groei en werkgelegenheid in het NZKG. Dat geldt voor het havengebied, bedrijfsterreinen en woon-werkgebieden. De Haven Amsterdam zet in op markten met toekomstperspectief, zoals containers, biofuel, cruise, en dergelijke. Daarom is de doelstelling de overslag te laten stijgen tot 125 miljoen ton op bestaand areaal.

Uitgangspunt is eerst intensiveren op het huidige havenareaal, om ruimte te geven aan activiteiten die een toegevoegde waarde voor de regio hebben. De in de haven aanwezige ruimte wordt duurzaam benut. Duurzame benutting is de leidraad, om ruimte te geven aan nieuwe logistieke en ruimtelijke concepten en aan duurzame vormen van energie. Het is nog onduidelijk of en zo ja, wanneer de vraag zich voordoet naar extra ruimte voor haven-gebonden bedrijvigheid. Partners in de regio monitoren gezamenlijk wat de werkelijke behoefte is aan havenareaal. Wanneer de behoefte om nieuw havenareaal te ontwikkelen ontstaat, is het noordelijk deel van de Houtrakpolder gereserveerd om tijdig nieuw terrein beschikbaar te hebben. Deze ruimte kan ook benut worden voor haven-gebonden activiteiten elders uit de regio die naar een plek zoeken. Voorwaarden zijn dat het bestaande havenareaal optimaal geïntensiveerd is, dat het nieuwe areaal goed wordt ingepast en dat het verloren gegane groen gecompenseerd wordt binnen de regio. Uitgangspunt is dat als de Houtrakpolder wordt ingezet voor uitbreiding van havenareaal, de milieuoverlast van te vestigen bedrijven vanzelfsprekend zo veel mogelijk zal worden beperkt. Alvorens het besluit tot de daadwerkelijke aanleg van een haven in de Houtrakpolder wordt genomen, wordt een voorstel hiertoe via een breed samengestelde stuurgroep voorgelegd aan de betrokken bestuurscolleges in het NZKG. Havenbedrijf Amsterdam streeft er bovendien naar 'een goede buur' te zijn, om zo ook stedelijke ontwikkelingen in de omgeving mogelijk te maken. Dat betekent dat er continu gestreefd wordt naar innovaties

intensief opslaan



om hinder aan de bron aan te pakken. Bij transformatie van droge bedrijventerreinen kan voor herplaatsing van bedrijven tevens worden gekeken naar de bedrijfsterreinen PolanenPark, De Liede en Lutkemeer.

Toegevoegde waarde

Havenbedrijf Amsterdam richt zich, voortbouwend op de sterke basis in de energiemarkt, op waarde-toevoegende activiteiten. Dat zijn activiteiten die banen en economische waarde creëren. Voorbeelden zijn: het faciliteren van transities op het gebied van energie (duurzame energiebronnen), energiediensten en -productie, het versterken van ketens en logistieke concepten en clusters, het ondernemen van offshore-activiteiten (in AYOP-verband), het uitbouwen van de cruise-functie en het aangaan van allianties met andere havens (nationaal/internationaal).

Velsen/IJmuiden

De Zeehaven IJmuiden specialiseert zich verder in visserij, off shore (onder meer windenergie) en cruise- en ferryverbindingen. Er is hier nog ruimte te winnen door met ondersteuning van overheden verder te gaan met de herstructurering van het gebied. Met name de herstructurering van het Middenhavengebied heeft in dit verband goede resultaten laten zien. Tata Steel blijft de ruimte houden die het nu heeft. De vergrote zeesluis garandeert een groeiomgeving naar een overslag van 125 miljoen ton. In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) voert Rijkswaterstaat het MIRT-project Averijhaven IJmuiden uit. De lichteractiviteit aan de palen in de vaargeul wordt volgens plan verplaatst naar de voormalige Averijhaven, die op tijdelijke basis als slibdepot is ingericht. Deze aanpassing is voorzien in 2018. Reden voor de verplaatsing is dat de lichteractiviteit op de huidige locatie nautisch onveilig is. De nieuwe Averijhaven biedt naast het lichteren ook ruimte voor medegebruik door andere havenactiviteiten. De Amsterdam IJmuiden Offshore Port (AYOP) die de belangen van de regionale offshore sector behartigt, ziet hier interessante mogelijkheden

specifieke vestigingscondities

voor service aan de offshore windenergie en onderhoud van offshore platforms.

Beverwijk

De Haven de Pijp en het omringende bedrijventerrein verbindt het Noordzeekanaal met het hart van Beverwijk. Essentiële bruikbare eigenschappen van dit terrein met zowel natte (haven-gebonden overslag) als droge (onder andere logistieke) bedrijfsfuncties zijn zowel de grote bereikbaarheid (A22 en A9) als de nabijheid van het centrum, de woonboulevard en de Bazaar. Het gebied biedt kansen om te groeien en aan kwaliteit te winnen door intensivering en waar nodig transformatie. Binnen het grote geheel van de MRA worden bestaande onderdelen die op zichzelf 'de moeite waard zijn of worden' verbeterd en wordt getransformeerd. Zo ontstaat een meerwaarde door meer samenwerking en integraliteit met de omringende onderdelen. Daarbij kan ook gedacht worden aan het uitbouwen van andere latente kwaliteiten zoals onderwijs, maakindustrie, detailhandel en wellicht woningbouw.

Zaan

De kanaalzone in Zaanstad is een aaneengesloten bedrijvengebied voor zowel natte als droge bedrijfsfuncties. Hembrugterrein, Zuiderhout en Westerspoort zijn gemengde droge bedrijventerreinen. Achtersluispolder en Hoogtij hebben ook haven- en kade-gebonden terreinen (natte terreinen). Het bedrijventerrein Hoogtij beschikt nog over 90 hectare direct uitgeefbaar terrein waarvan 28 hectare nat bedrijventerrein. Op Hoogtij is ruimte voor de vestiging van ondernemingen in de zwaardere milieucategorieën, ook haven- en kade-gebonden. Het Hembrugterrein is geschikt voor bijzondere woon- en werkmilieus naast de nu aanwezige bedrijven op het gebied van zakelijke dienstverlening en creatieve bedrijvigheid. De Achtersluispolder biedt op langere termijn interessante mogelijkheden tot transformatie van werk naar gemengde woon- en werkgebieden. De ingezette verstedelijking langs de Zaanoevers zet zich geleidelijk voort op die plekken waar

ruimte voor aanvullend programma



kansen zich voordoen op de ontwikkeling van hoogstedelijke werk- en woonmilieus en hergebruik van industrieel erfgoed.

Westpoort

Het grootste aaneengesloten bedrijventerrein van Nederland tussen de Machineweg en A10 blijft werkgebied. Er is ruimte om mee te bewegen met de economische mogelijkheden en kansen die er ontstaan. Het is een gebied waar onder meer nutsvoorzieningen met een regionale betekenis een plek hebben en krijgen. Voor duurzaamheid wordt bijvoorbeeld ingezet op het benutten van daken van loodsen en andere gebouwen voor energieopwekking. Ook vindt hier logistieke overslag plaats van conventioneel wegvervoer naar elektrisch vervoer de stad in.

Stedelijke economie

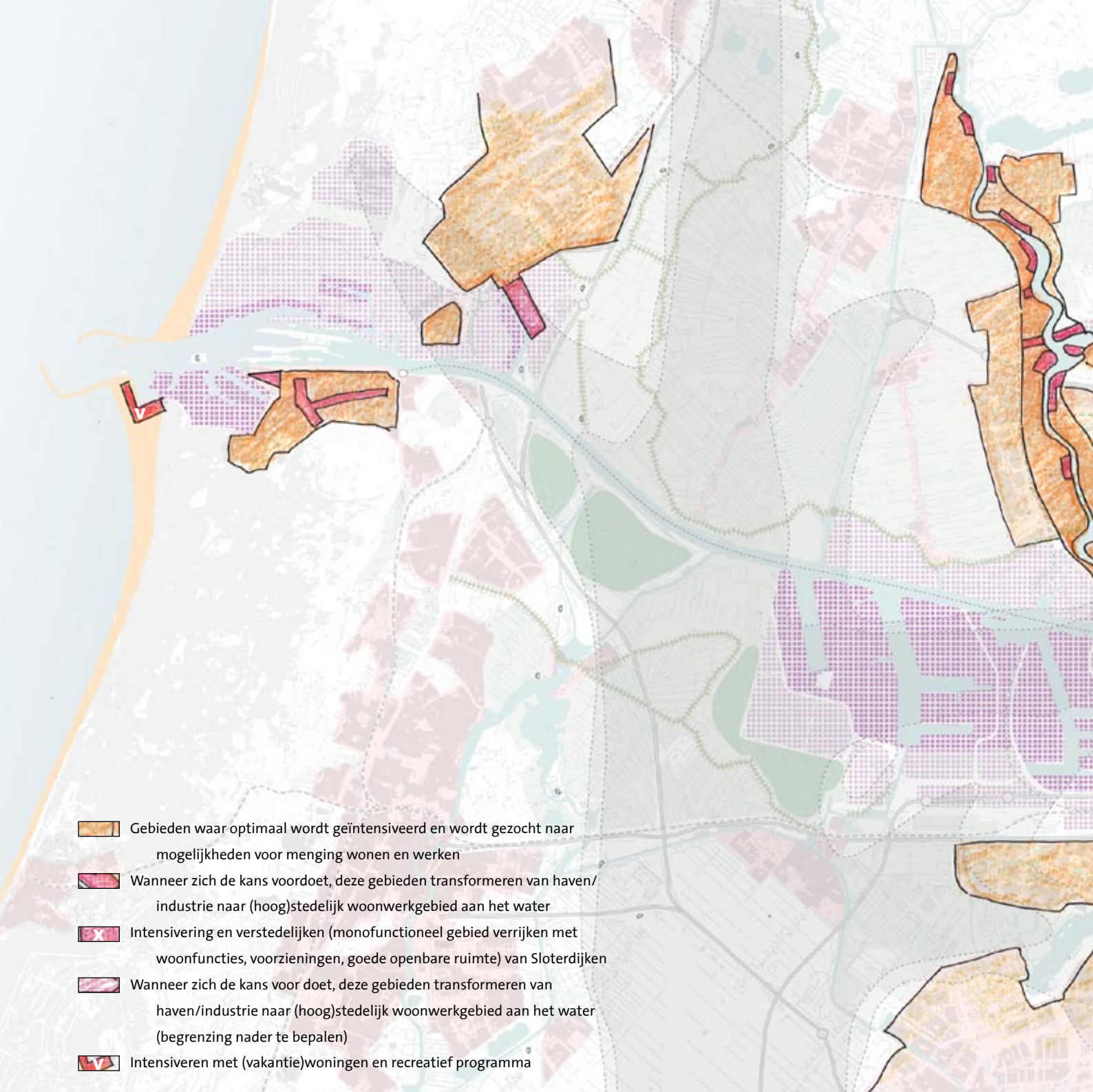
De sectoren stedelijke en creatieve dienstverlening/voorzieningen, zakelijke dienstverlening en overheid, onderwijs en zorg hebben een groot aandeel in de werkgelegenheid en dit aandeel zal naar verwachting groeien. Deze sectoren krijgen verdere ruimte in de overgangsgebieden tussen stad en haven, waar zij zich makkelijker mengen met het centrumstedelijk plus woonmilieu. Daarmee staan haven en stad niet langer met de rug naar elkaar toe, maar zijn ze sterker met elkaar verweven. Dit levert een uniek woonwerkmilieu in de MRA op.

diversiteit



unieke oplossing creert icoon





openbare oevers / haven in beeld van de stad

stedelijk programma



(HOOG)STEDELIJKE WOONWERKMILIEUS

Van alle mensen die een woning zoeken in de MRA wil ruim 1/3 een woning in een centrum stedelijk (plus) milieu (bron: ABF-Socrates). Dat zijn woonmilieus vergelijkbaar met het Oostelijk Havengebied en het Westerdokseiland. Dergelijke woonmilieus kenmerken zich door de aanwezigheid van stedelijke voorzieningen, een duidelijk herkenbaar centrum en functiemenging met relatief veel arbeidsplaatsen in de creatieve en zakelijke dienstverlening. De Amsterdamse waterfronten aan het IJ en de locaties aan weerszijden van de Zaan hebben, mede door hun ligging aan het water, de potentie om dergelijke woonmilieus te realiseren. Op veel plaatsen gebeurt dit ook al (denk aan de Houthavens, Overhoeks in Amsterdam-Noord of de Hemmes in Zaanstad). Door industriële monumenten opnieuw te bestemmen, wordt het eigen karakter van het woonmilieu versterkt. Het oude IJmuiden is begonnen aan een veelbelovend veranderingsproces. Andere locaties in IJmuiden kunnen ook uitgroeien tot kleinstedelijke woonwerkmilieus die voor de regio een waardevolle toevoeging betekenen aan bestaand stedelijk gebied. Daarnaast wordt aan de kust een woonmilieu gerealiseerd dat elders in de regio nog nauwelijks bestaat, gecombineerd met een recreatief programma. De route naar het strand wordt interessant gemaakt door langs de route horeca en diensten mogelijk te maken.

Uitgangspunt is meer van dergelijke aantrekkelijke woonwerkmilieus toe te voegen, onder andere om de benodigde beroepsbevolking, waaronder (internationale) kenniswerkers te kunnen herbergen en binden aan de regio. Dit is nodig als belangrijke vestigingsplaatsfactor voor veel (inter)nationaal opererende bedrijven.

Geluidshinder, geurhinder, luchtkwaliteit en de zorg voor externe veiligheid maken het op dit moment niet mogelijk om dicht bij de haven woningen te bouwen, ondanks dat grote groepen mensen graag in een dergelijke omgeving



water zichtbaar in de stad

unieke sfeer

unieke openbare ruimte



willen wonen en werken. Ook in internationaal opzicht onderscheiden economisch succesvolle steden zich met hun waterfrontontwikkeling, zoals Hamburg en Kopenhagen. Om werken in de stad, wonen en de haven toch zo goed mogelijk met elkaar te verweven en barrièrewerking te verzachten, kunnen locaties in Beverwijk (De Pijp, ten westen van de A22), Zaanstad (Hembrugterrein, Achtersluispolder en Zaanoevers) en Amsterdam (Sloterdijk, Sloterdijk I, Minervahaven, Hemptpoint) geleidelijk transformeren van werk- naar gemengde woonwerkgebieden. Daarbij zal vaak sprake zijn van een tussenfase waarin het oorspronkelijke werkgebied met haven-gebonden en industriële bedrijvigheid steeds meer verkleurt naar stedelijk getinte economische activiteiten (handel en dienstverlening, horeca, detailhandel, andere consumentgerichte activiteiten). Er kan dan ook sprake zijn van tijdelijke invulling van gebieden.

Om invulling te geven aan de behoefte aan woningen in centrum stedelijke (plus) milieus en om Amsterdam-Noord en Zaanstad te laten aansluiten op het bestaande centrum stedelijk-plus woonmilieu, wordt stap voor stap een ononderbroken verstedelijking langs het IJ (noordoever) en aan weerszijden van de Zaan (Hembrug, Achtersluispolder) gerealiseerd. De openbaarheid en toegankelijkheid van de oevers is een belangrijke startvoorwaarde voor het slagen van dit woonmilieu, evenals doorgaande wandel- en fietsroutes. Ze werken als 'versneller' voor verstedelijking omdat de samenhang van het ZaanIJ-gebied langs het water zichtbaar en ervaren wordt.

Onderzoek toont aan dat de (demografische) druk op de woningmarkt juist ligt in de periode vóór 2020, terwijl het huidige ontwikkeltempo van nieuwe woningen en de doorstroming binnen de woningmarkt na de woningmarktcrisis in 2008 dramatisch is ingezakt. Daarom wordt gekozen voor een adaptieve planning, die een locatie specifieke en logisch gefaseerde aanpak voorstaat. Daarbij wordt ingespeeld

hergebruik creëert unieke sfeer

water als vestigingsfactor

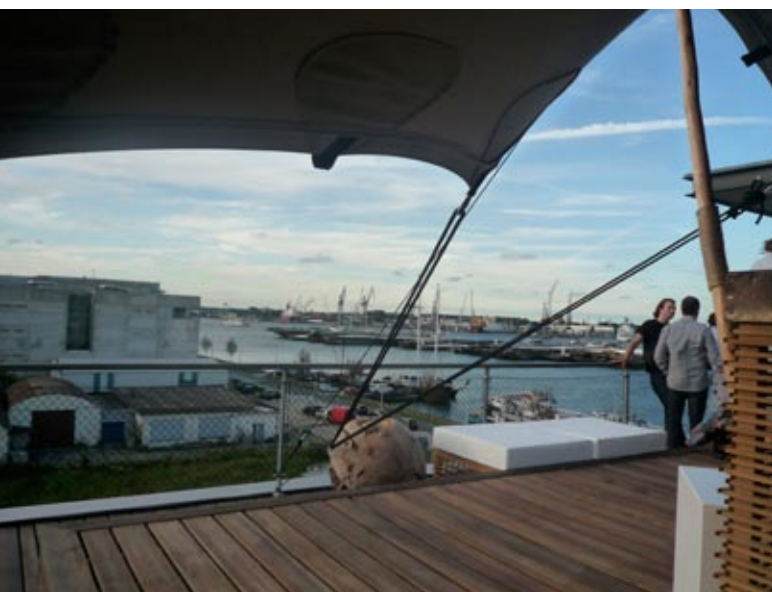


op kansen die zich voordoen. In eerste instantie zullen harde of realiseerbare woningbouwplannen waarvan de milieubeperkingen nu al zijn opgeheven, uitgevoerd worden, zoals de Houthavens, Overhoeks, Buiksloterham en NDSM op de IJ-oever (circa 10.000 woningen). Ook zullen locaties in het (klein)stedelijke milieu worden gerealiseerd (circa 5.000 woningen).

Tegelijkertijd wordt onderzocht waar milieufactoren zodanig aangepast kunnen worden dat enerzijds (haven)bedrijven goed functioneren en anderzijds wonen dichterbij de haven mogelijk wordt. Op deze wijze kunnen tussen 2020 en 2030 naar verwachting nog eens tussen de circa 16.000 (tot 55 dB(A)) en 21.000 (tot 60 dB(A)) woningen gerealiseerd worden in de (klein)stedelijke milieus, afhankelijk van de acceptatie van geluidhinder bij woningbouw, zoals in Hamburg een verruiming van de geluidscontouren wordt toegepast met maatregelen aan de gevel en ramen van inliggende woningen. De extra woningbouw mogelijkheden rondom het station Sloterdijk door de-zonering van dit bedrijventerrein zijn daarbij meegeteld. Door verschuiving van de geluidscontour in noordwestelijke richting, worden circa 2.000 woningen toegevoegd.

In de Coen- en Vlothaven wordt in ieder geval niet actief getransformeerd tot 2029. Voor dit gebied geldt onverkort het aldaar gesloten convenant Houthavens NDSM-werf van 17 januari 2009 tussen bedrijven en de gemeente Amsterdam. Op de lange termijn is echter niet uitgesloten dat er woningen gebouwd zullen worden. De Coen- en Vlothaven biedt vanwege de ligging binnen de ring A10 en de directe aansluiting op het Amsterdamse centrum immers een belangrijke potentiële locatie voor de toevoeging van de gewilde woonwerkmilieus op de lange termijn.

water als vestigingsfactor



ruimte voor groot publiek programma



Argumentatie voor locatiekeuze uitbreiding havenareaal in de Visie Noordzeekanaalgebied 2040

Ruimte reservering

Doelstelling voor de visie 2040 is om alle belangrijke elementen (economie, wonen en groen) in het NZKG te handhaven en groeiruimte te bieden. Indien de regio ervoor kiest om de randvoorwaarden te scheppen voor groei van de haven naar meer dan 125 miljoen ton overslag (de bovengrens van de verwachte groei in het maximale groei scenario – global economy) moet extra ruimte gevonden worden voor havenactiviteiten. Daarnaast moet er ruimte zijn voor woningbouwlocaties met hoogstedelijke woonmilieus enerzijds en centrumlocaties anderzijds. Ook is ruimte nodig voor versterking van de kwaliteit van groen en landschap in de regio. Onderdeel daarvan is tijdelijke natuur en de menging van natuur en recreatie met andere functies. Dit alles onder randvoorwaarden vanuit leefbaarheid en een goede bereikbaarheid. Om groei van de haven en uitbreidings- en/of verplaatsingswensen van haven-gerelateerde regionale bedrijven mogelijk te maken, is de keuze gemaakt de Houtrakpolder daarvoor gereserveerd te houden. Daarmee vallen de andere locaties, Wijkermeerpolder en buitengaats, af. De argumentatie voor deze keuze is hieronder weergegeven.

Buitengaats

De stuurgroep stelt voor de optie voor een buitengaats uitbreiding van de haven niet op te nemen in de visie NZKG 2040 om de volgende redenen:

- De financiële kosten-baten verhouding voor een voorhaven-ontwikkeling valt in meerdere studies negatief uit. De investeringen zijn aanzienlijk groter dan wanneer de nog beschikbare ruimte langs het kanaal (beter) benut wordt. Het gaat hierbij om investeringen voor aanleg, maar ook voor verbinding met het achterland en onderhoud.
- Op nationaal niveau zullen de investeringen ook afgewogen worden ten opzichte van de reeds gedane investeringen in de tweede Maasvlakte.
- De gevolgen van een eiland of voorhaven op de erosie van de hele Nederlandse kust zijn niet exact te voorspellen, maar wel ingrijpend. Dit betekent dat de aanleg van een eiland vanaf dat moment mogelijk permanent vergroot onderhoud van de overige kustdelen met zich meebrengt.
- Een buitengaats havenontwikkeling zal een nieuwe bron van fijnstof zijn, die bovenop de huidige fijnstofbronnen komt. Ten gevolge van de

overheersende windrichting is het de verwachting dat de fijnstofoverlast zal toenemen in het NZKG.

- Een buitengaats havenontwikkeling brengt wel de mogelijkheid met zich mee om grotere schepen (qua diepgang, breedte en lengte) te ontvangen. Het is echter de verwachting dat de capaciteit van de tweede Maasvlakte voldoende is voor de grootste containerschepen; de Haven Amsterdam vervult een complementaire rol en zich richt op het middensegment containerschepen.
- De huidige kustrecreatie bij Wijk aan Zee en Velsen-Noord (Strand Noordpier) zal verdwijnen bij een buitengaats ontwikkeling.

Binnengaats

Een uitbreiding van de overslag tot 125 miljoen ton is binnengaats mogelijk dankzij de Nieuwe zeesluis die naar verwachting in 2019 wordt opgeleverd. Bij een eventuele verdere groei van de overslag bijvoorbeeld naar 150 miljoen ton is renovatie van de Noordersluis aan de orde.

Wijkermeerpolder

De stuurgroep stelt voor de reservering van de Wijkermeerpolder als mogelijke locatie voor havenuitbreiding te schrappen, om de volgende redenen:

- Een haven in de Wijkermeerpolder vergt substantiële (maatschappelijke) investeringen voor de aanleg van de benodigde infrastructuur, meer dan in de Houtrakpolder.
- Volgens een eerder uitgevoerde haalbaarheidsanalyse blijkt dat de kosten-baten analyse niet positief uitvalt.
- De Wijkermeerpolder levert minder nat bedrijventerrein op dan de Houtrakpolder.
- Ter handhaving van de Unesco-bescherming op deze polder, met daarin elementen van de Stelling van Amsterdam, is het onwenselijk om ten zuiden van de linedijk een industriegebied te realiseren. Daarmee kan de openheid van het landschap ten noorden van het Noordzeekanaal behouden worden, en de kans aangegrepen worden om hieraan kwaliteit toe te voegen ten behoeve van recreatief gebruik en onderhoud van het landschap voor de hele regio met daarin expliciet nadruk op de Stelling van Amsterdam.

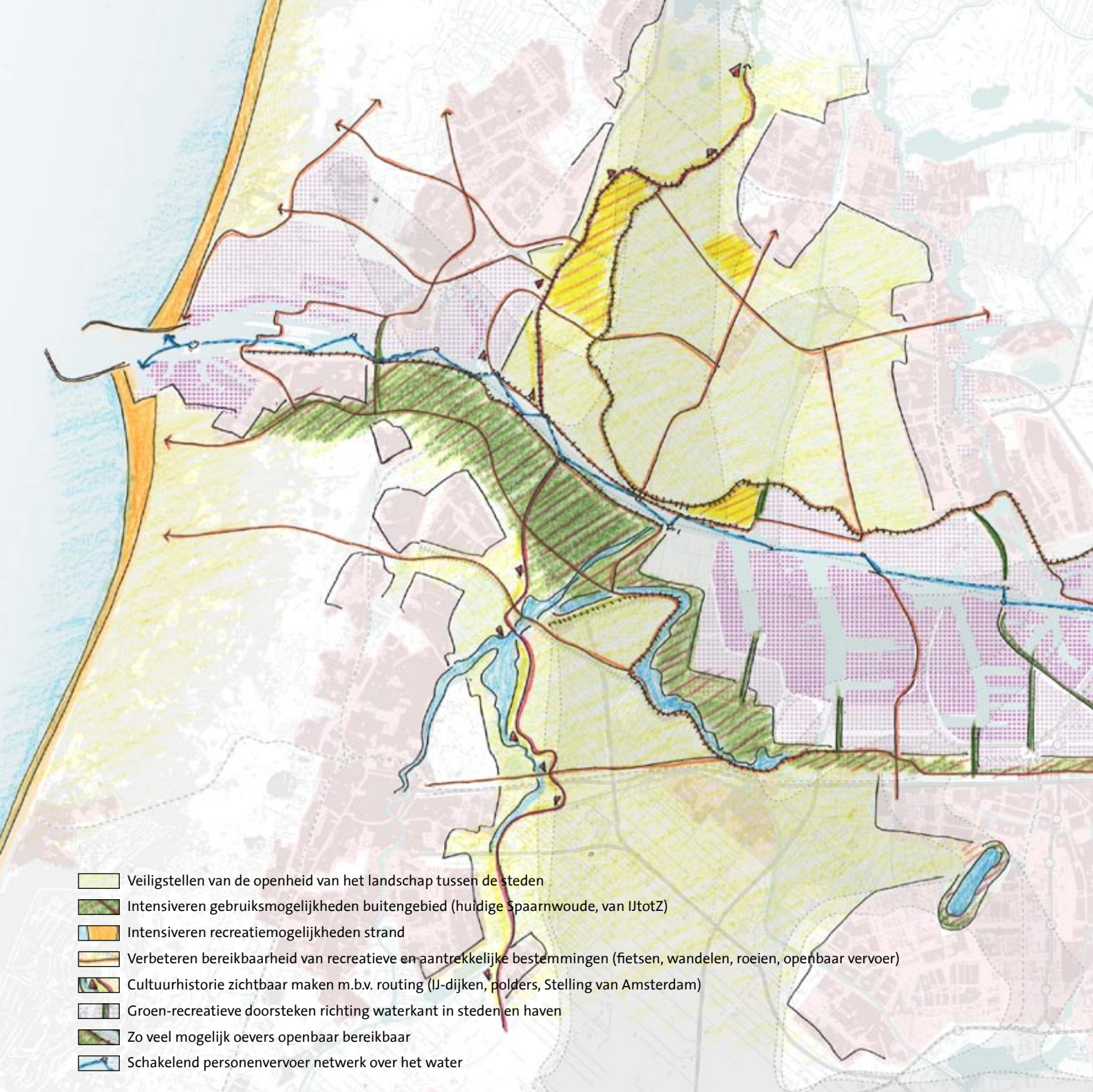
Houtrakpolder

De stuurgroep stelt voor de reservering van de Houtrak als mogelijke locatie voor havenuitbreiding te handhaven, om de volgende redenen:

- De aansluiting op bestaande infrastructuur is beter

haalbaar dan in de Wijkermeer en zal minder kosten met zich meebrengen.

- De locatie van de Houtrakpolder ten opzichte van de reeds bestaande havens is gunstiger voor de aansluiting op de rest van het havengebied.
- De Houtrakpolder levert meer nat bedrijventerrein op dan de Wijkermeerpolder.
- De reservering kan slechts onder voorwaarden benut worden. Daarvoor stelt de stuurgroep in de visie een afwegingskader op, waarbij wordt ingezet op verregaande intensivering van het bestaande havenareaal en de realisatie van een duurzame haven. In dit verband kunnen ook voorwaarden gesteld worden aan de aard van de bedrijvigheid die in de Houtrakpolder gevestigd zou kunnen worden. Idealiter zouden de meest vervuilende bedrijven zich in het hart van het havengebied vestigen en de minder overlast gevende bedrijven aan de rand.
- In de Houtrak zal geïnvesteerd kunnen worden ten behoeve van recreatie en (tijdelijke) natuur. Gezocht moet worden naar mogelijkheden voor functiemenging, ook als uiteindelijk de polder als haven benut gaat worden.
- De keuze voor de Houtrak gaat ten koste van een deel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Dit zal moeten worden gecompenseerd.



routes door buitengebied en stad / water is geen barrière

cultuur historie in beeld



GROEN-RECREATIEF LANDSCHAP

Het landschap binnen het NZKG maakt onderdeel uit van het metropolitane landschap rondom Amsterdam. Doordat de bevolking binnen de MRA groeit, zal het landschap op bepaalde plekken intensiever worden benut voor groen en recreatie. De zone langs het Noordzeekanaal, waar recreatiegebied Spaarnwoude onder valt, leent zich voor een intensievere vorm van recreatie. Ook het strand wordt intensiever benut door recreanten. Landbouw blijft nog steeds het hoofdgebruik van de open veenweidegebieden tussen de verschillende kernen ten noorden en ten zuiden van het Noordzeekanaal.

Het uitgangspunt voor het landschap sluit aan op de Visie groengebied Amsterdam-Haarlem. De cultuurhistorie van het gebied wordt beter zichtbaar gemaakt door het koppelen van recreatieve ontwikkelingen aan de verschillende cultuurhistorische elementen. Tevens worden historische structuren als de IJ-dijken en de Stelling van Amsterdam dragers van een recreatieve doorlopende routing. Door de inzet op duidelijke entrees naar het groengebied en goede recreatieve verbindingen voor zowel fietsers, wandelaars als over water, krijgt het gebied een grotere betekenis voor de bewoners van de regio en zijn stad en landschap goed met elkaar verbonden. De Stelling van Amsterdam is een doorlopende structuur met een verbinding over het Noordzeekanaal geworden. De verbinding van stad en landschap is ook terug te vinden in de haven zelf. Door middel van recreatieve doorsteken richting de waterkant in de haven, zoals ook in de steden het geval is, wordt recreatief medegebruik van de haven mogelijk gemaakt. De oevers zijn over het algemeen zoveel mogelijk openbaar toegankelijk. Als het noordelijk deel van de Houtrakpolder wordt benut voor uitbreiding van het havenareaal, moet deze ontwikkeling met ruimtelijke kwaliteit worden ingepast. Voor de verloren gegane natuur komt vooral kwalitatief hoogwaardige natuur terug.

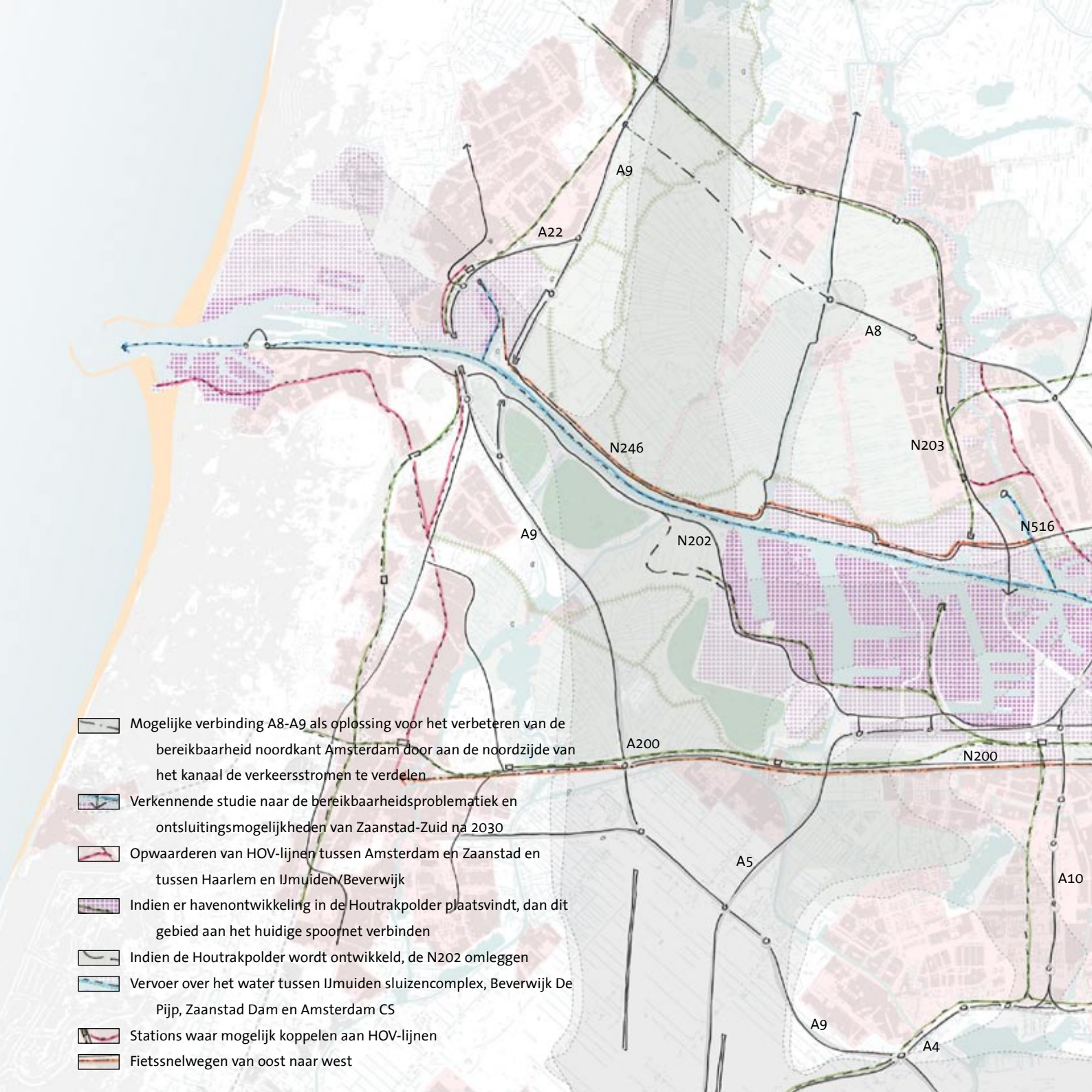


ruimte voor mega events

openbare plekken aan het water

routes en paden





stations als overstaplocatie en intensiveringsplek / uitzicht over een uniek landschap

fietstroutes en oversteken

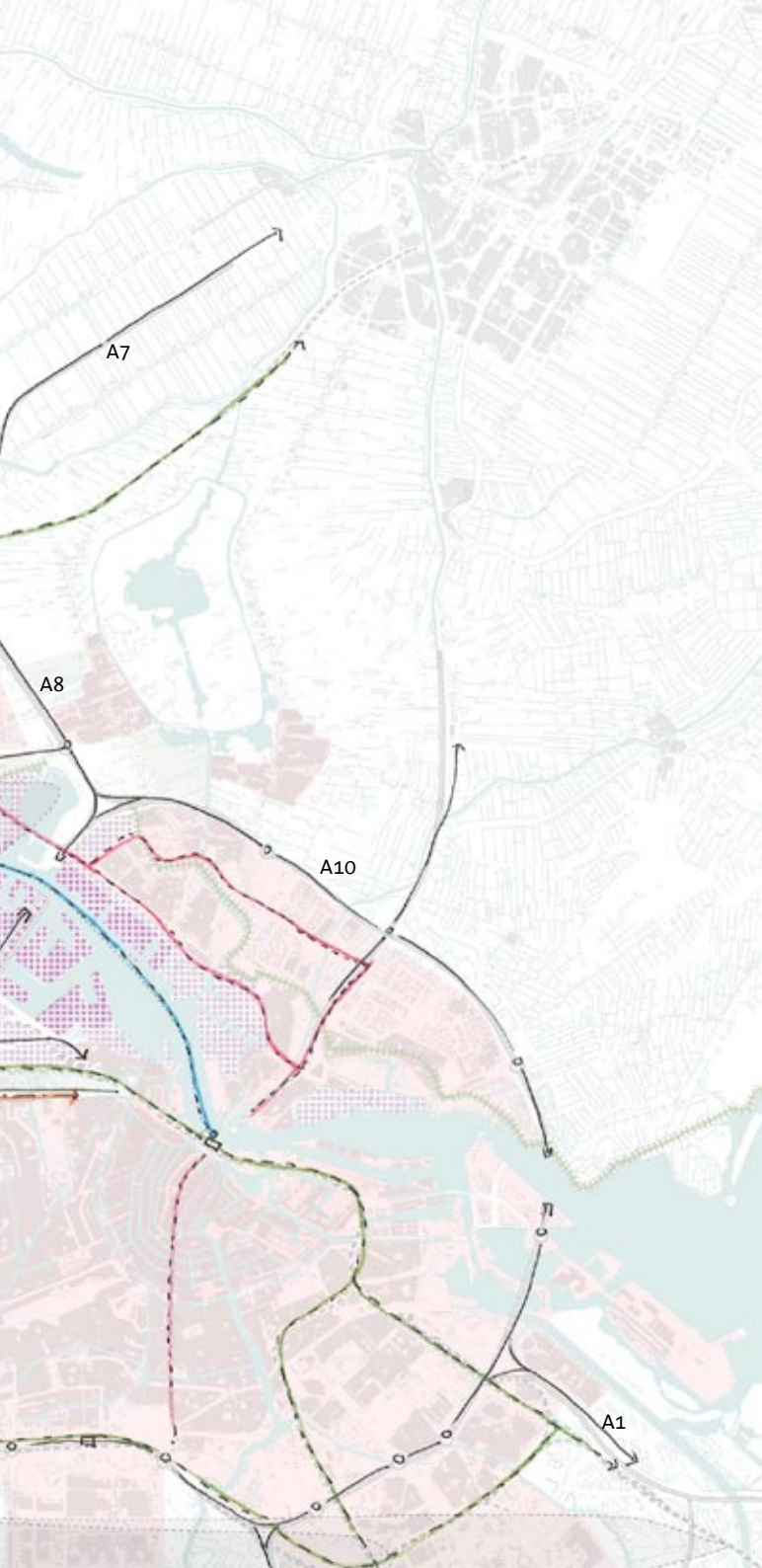


BEREIKBAARHEID

Wat ligt er, wat moet worden uitgebreid en wat is nieuw? Een goede bereikbaarheid van het gebied is van essentieel belang om de internationale concurrentiepositie uit te bouwen. Het gaat hierbij om alle modaliteiten. Een snelle verbinding tussen de IJmond en de kernstad van de MRA hoort hierbij. Over het water is de aanleg van de vergrote zeesluis IJmuiden van groot belang. Tevens neemt op termijn vervoer over water in belang toe.

De weginfrastructuur in de regio is met de komst van de tweede Coentunnel en de Westrandweg in belangrijke mate aangevuld. Op basis van het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam wordt bepaald wat nodig is om in de toekomst (tot 2030) een goede bereikbaarheid via een robuust wegennet te waarborgen, waaronder een mogelijke verbinding tussen de A8 en de A9. Het grootste deel van het doorgaand vrachtverkeer heeft met de Westrandweg een goed alternatief en hoeft niet meer door Halfweg. Het bestaande netwerk in het NZKG komt mede als gevolg van de ruimtelijke, economische en recreatieve ontwikkelingen verder onder druk te staan, waarvoor op termijn aanvullende oplossingen nodig zijn. In dat kader is te zijner tijd een verkennende studie naar de bereikbaarheidsproblematiek en een goede ontsluiting van dit deel van het NZKG gewenst. Bij een mogelijke uitbreiding van de haven in een deel van de Houtrakpolder zal de N202 om moeten worden gelegd.

Amsterdam-Noord en Zaandam worden met elkaar verbonden door hoogwaardig openbaar vervoer buslijn(en). Ook ontstaat langs de oevers van het IJ een snelle en een recreatieve fietsroute. In IJmuiden en Velsen wordt hoogwaardig openbaar vervoer toegevoegd door het aansluiten op het Regionet.



stedelijk openbaar vervoer

infra als onderdeel stadsbeeld / snel personenvervoer over het water





wonen en werken van oudsher dicht bij elkaar

recreatief medegebruik van afvalopslag





MILIEUHINDER

De milieu wet- en regelgeving laat ruimte om op een aantal plekken in het gebied meer hinder te accepteren dan tot op heden wordt gedaan. In het NZKG wordt daar op een aantal plekken gebruik van gemaakt om ruimte te vinden voor functiemenging en bedrijfsontwikkeling. Tegelijkertijd wordt innovatie gestimuleerd om hinder te beperken, op termijn ook geluidscontouren terug te dringen en de uitstoot van fijnstof te verminderen. Beschikbare bedrijfs- en havenlocaties worden slimmer benut voor functies die hinder met zich meebrengen. Nieuwe milieuhinderlijke bedrijven worden zoveel mogelijk centraal in de werkgebieden geplaatst. Het vestigingsbeleid wordt daarop ook ingericht. Daarnaast worden hinder beperkende maatregelen getroffen door bijvoorbeeld het creëren van afscherming door aaneengesloten bebouwing, waardoor woningbouw mogelijk kan worden gemaakt zonder hinder van de nabijgelegen milieuhinderlijke bedrijven.

Groei van de haven op bestaand areaal (groei naar 125 miljoen ton) is milieutechnisch gefaciliteerd. De geluidszone van Westpoort is aangepast, er is een nieuwe 50 dB(A) contour vastgesteld en het bestaande haventerrein is optimaal geïntensiveerd, waarbij de beschikbare geluidruimte niet beperkend is. Alle gemeenten hanteren de 55 dB(A) contour als uitgangspunt tot waar woningbouw zonder meer mogelijk is, waardoor gewenste woningbouw op het noordelijk deel van Hemburgterrein, Achtersluispolder en deels op de Sloterdijken gerealiseerd kan worden. Om ook woningbouw mogelijk te maken op de resterende delen van het Hemburgterrein, de Achtersluispolder en de Sloterdijken zijn maatregelen getroffen. Onderdeel hiervan is de acceptatie van een hogere belasting op de gevel (tot 60dB(A)) op een beperkt aantal locaties, eventueel door aanpassing van de huidige wet- en regelgeving. Indien besloten is om de Houtrakpolder te ontwikkelen zal hier een nieuwe geluidszone worden vastgesteld.

Stimuleren van innovaties in hinder beperkende maatregelen leiden op termijn tot het terugdringen van geluidscontouren

leefbaar houden van recreatieve toppers



alternatieve energie



en de vermindering van uitstoot van fijnstof. Daarnaast vindt regelmatig overleg plaats met bedrijven over mogelijkheden om maatregelen te treffen voor het reduceren van geluidshinder en uitstoot van fijnstof.

Aanpassing van de geluidzone is in de IJmond voor de groei van de haven op bestaand areaal vooralsnog niet nodig. De fijnstofbelasting vormt een knelpunt. Er loopt een onderzoek of door het treffen van maatregelen voldoende ruimte kan worden gecreëerd voor verruiming van de lichtcapaciteit. Door bijvoorbeeld het creëren van afscherming door aaneengesloten bebouwing of acceptatie van een hogere geluidsbelasting op de gevel, is woningbouw gerealiseerd in de buurt van industrieterrein de Pijp.

Aan de hand van concrete locaties zal het Rijk met gemeenten maatwerk bieden bij stedelijke ontwikkeling. Conform Swung-2 kunnen gemeenten dan zelf beslissen om bij woningbouwopgaven in havengebieden de norm te hanteren van 60 dB(A). Binnen de ring van Amsterdam worden daardoor circa 5.000 extra woningen gebouwd zonder dat er havenbedrijvigheid is verplaatst.

Aanpassing geluidzone voor meer woningen en overslaggroei

De geluidszonering in Westpoort is aangepast om zowel de beoogde groei van de haven als verstedelijking mogelijk te maken zonder verplaatsing van havenbedrijvigheid, door dezonering van Sloterdijk en Sloterdijk I. De terreinen Sloterdijk I en Sloterdijk II worden in het kader van de uitwerking van de Haven-Stad afspraken onttrokken aan het gezoneerde industrieterrein Westpoort (dezoneren). Het opheffen van de status van gezoneerd industrieterrein voor deze terreinen is een randvoorwaarde voor de beoogde Haven-Stad transformatie. Dezonering vindt plaats door het vaststellen/herzien van de relevante bestemmingsplannen, waarbij de vestiging van grote geluidsbronnen op deze plaats wordt uitgesloten. Hierbij wordt de geluidzone ingekrompen, waardoor ook de bestemmingplannen herzien moeten worden waarin de (huidige) geluidzone valt.

Verbeteren leefbaarheid in de IJmond

In de IJmond wordt geïnvesteerd in de leefbaarheid en wordt in het kader van de Milieudialoog naar een oplossing gezocht voor onder meer fijnstof en geluid, met behoud of uitbreiding van bedrijvigheid en/of overslag.

Omgevingsprogramma voor milieuoverlast-beperkende maatregelen

Een omgevingsprogramma is opgesteld door Havenbedrijf Amsterdam, met maatregelen die de fysieke impact van de haven verkleinen en de leefbaarheid vergroten, op basis van input van belangrijke stakeholders. Concrete maatregelen zijn in beeld gebracht in de Stuurgroep Geluidszonering Westpoort en de Milieudialoog IJmond.

3. AGENDA VOOR DE TOEKOMST

In dit deel wordt beschreven welke besluiten en afspraken moeten/kunnen worden genomen, wat de samenhang tussen die besluiten en afspraken is en wanneer die besluiten opportuun zijn. In een Bestuurlijke Agenda wordt de volgorde en de samenhang in beeld gebracht, zoveel mogelijk neergezet in een tijdspad. Ook leest u in dit deel hoe die Agenda wordt uitgevoerd en welke organisatie daarvoor nodig is. Dat biedt een vooruitblik naar het vervolg op de Visie.

BESTUURLIJKE AGENDA

In de tabel (zie pag. 48-49) wordt de volgtijdelijkheid en afhankelijkheid van acties en resultaten op grond van de Visie in beeld gebracht. Uitgangspunt is dat intensivering en innovatie van de haven voorop staan, waarbij bedrijven in de haven samen met de overheid moeten zorgen voor betere leefbaarheid. Tal van maatregelen kunnen nu al worden toegepast om zowel groei van de haven als leefbaarheid te accommoderen. Denk aan ruimte reserveren op het midden van het havenareaal voor de meest hinder gevende bedrijven, bij vergunningsgesprekken sturen op innovatie en maatregelen aan de bron. Ook op natuurlijke momenten gesprekken met bedrijven voeren over investeringsplannen om daarbij te sturen op leefbaarheid naast vergroting van omzet, is een instrument. Deze maatregelen kunnen tot resultaat leiden zonder bedrijven geforceerd uit te plaatsen. De mogelijke uitbreidingsruimte die is gereserveerd in de Houtrakpolder is beschikbaar voor groei van de haven en voor haven-gerelateerde bedrijven met verplaatsings- en/of uitbreidingswensen uit de regio. Voorwaarde is wel dat de Houtrakpolder daarbij zoveel mogelijk wordt gespaard van de meest hinder gevende bedrijvigheid.

Daarnaast wordt ook anders omgegaan met hinder zoals geluid. Er is een nieuwe 50 dB(A) contour. De 55 dB(A) contour wordt gehanteerd voor nieuw te bouwen woningen en onderzocht wordt of voor sommige locaties dicht bij de haven een contour van 60 dB(A) kan worden gehanteerd. Zo is meer mengen van wonen en stedelijke economie met de haven mogelijk en komen haven en stad meer met het gezicht naar elkaar toe te staan. Als er wordt uitgebreid in de Houtrakpolder, gaat dat gepaard met compenserende maatregelen voor onder meer het verlies aan kwalitatief groen en aan EHS. Ontwikkeling van ruimte voor recreatie en natuur gaat hand in hand met de ontwikkeling van stedelijke woonmilieus en bedrijvigheid. Want hoe meer mensen komen wonen en werken in het NZKG, hoe meer behoefte er is aan recreatie en natuur. Bereikbaarheid van oost tot west en van noord tot zuid wordt verbeterd.

IJmuiden

In IJmuiden wordt de huidige lichterfaciliteit in de vaargeul verplaatst naar de Averijhaven. De lichtercapaciteit blijft bestaan. Op dit moment loopt een bestemmingsplanprocedure waarin verandering van de capaciteit aan de orde is. De overlast van fijnstof moet binnen de wettelijke norm blijven en er wordt gezamenlijk gezocht naar maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid. Dit wordt binnen de Milieudialoog IJmond opgepakt.

Beverwijk

Door intensivering van het huidige havenareaal wordt de leefbaarheid in Beverwijk verbeterd. Er komt milieuruimte om in De Pijp geleidelijk te kunnen transformeren naar woonwerkgebied.

Westpoort

De geluidscontour rond Westpoort wordt eerst geoptimaliseerd naar 50 dB(A). Hierover worden afspraken gemaakt in de stuurgroep Geluidzone Westpoort. Tegelijkertijd worden de afgesproken maatregelen getroffen, samen met het bedrijfsleven, om de haven te intensiveren en te innoveren. Daardoor kan eerst de haven groeien op bestaand areaal. Op den duur leveren de maatregelen geluidruimte op aan de randen van Westpoort, waardoor de contour kan worden teruggelegd en er ruimte komt om meer woonwerkmilieus dicht bij Westpoort te realiseren.

Als het havenareaal voldoende geïntensiveerd is en uitbreidingsruimte nodig is om te groeien naar 125 miljoen ton, dan wordt besloten tot uitbreiding van de haven in de Houtrakpolder. Via een onafhankelijke monitor wordt bijgehouden wanneer het moment is bereikt dat er onvoldoende ruimte is. Door rekening te houden met een proceduretijd van 10 jaar, wordt duidelijk wanneer een besluit moet worden genomen om planologische procedures in werking te zetten. Om bereikbaarheid te garanderen wordt dan ook de N202 omgelegd en worden maatregelen getroffen voor meer ruimte voor goederenvervoer over het spoor. De uitbreiding van de haven in de Houtrakpolder is gebonden aan meerdere (compensatie)afspraken.

Zaan

Langs de Zaan wordt kavelgewijs getransformeerd, als de kans zich voordoet. Daardoor ontstaat een (hoog)stedelijk woonwerkmilieu. Dit is een voortdurend proces in de komende decennia. Om de bereikbaarheid te garanderen wordt de HOV Amsterdam-Zaanstad aangelegd.

Achtersluispolder en Hembrugterrein

De inzet van de gemeente Zaanstad is dat, net als ingezet voor Westpoort, door bronmaatregelen uiteindelijk de 55 dB(A) contour op de noordoever wordt gelegd. Verder is dit één van de locaties waar onderzocht wordt of een contour van 60 dB(A) kan gelden. Als dat kan, kan ook in het zuidelijk deel van het Hembrugterrein en de Achtersluispolder een woonwerkmilieu worden gerealiseerd. Ook voor Hoogtij zal de 50 dB(A) contour worden aangepast. Het bestaande verkeersnetwerk in dit deel van het NZKG komt mede als gevolg van de toekomstige ruimtelijke en economische ontwikkeling steeds verder onder druk te staan, waardoor op termijn (na 2030) aanvullende robuuste oplossingen nodig zijn. In dit kader is te zijner tijd een

SAMENWERKING

verkennde studie naar de bereikbaarheidsproblematiek en een goede ontsluiting van dit deel van het NZKG gewenst.

Als er wordt uitgebreid in de Houtrakpolder, gaat dat gepaard met compenserende maatregelen voor onder meer het verlies aan kwalitatief groen en aan EHS.

Coen- en Vlothaven

In 2025 wordt besloten of de Coen- en Vlothaven versneld wordt getransformeerd naar een stedelijk woonwerkgebied. In de Coen- en Vlothaven wordt in ieder geval niet actief getransformeerd tot 2029. Voor dit gebied geldt onverkort het aldaar gesloten convenant Houthavens NDSM-werf van 17 januari 2009 tussen aldaar gevestigde bedrijven en de gemeente Amsterdam.

Sloterdijk, Minervahaven, Cornelis Douwesterrein

Doordat de geluidscontour rondom Westpoort eerst wordt geoptimaliseerd naar 55 dB(A), wordt het mogelijk in het oostelijk deel van Sloterdijk een woonwerkmilieu te realiseren. Sloterdijk is één van de locaties waar onderzocht wordt of een contour van 60 dB(A) kan gelden. Als dat kan, kan ook in het westelijk deel van de Sloterdijk een woonwerkmilieu worden gerealiseerd. In de Minervahaven zijn haven-gerelateerde activiteiten inmiddels verdwenen. Door het toestaan van de 60 dB(A) contour kan ook in de Minervahaven meer functiemenging worden gefaciliteerd. Dit zelfde geldt voor het Cornelis Douwesterrein.

Natuur en recreatie

Om tegenwicht te bieden aan de stedelijke druk in het gebied wordt tegelijkertijd geïnvesteerd in natuur en recreatie. Daarbij zijn investeringen in een recreatieve route langs het Noordzeekanaal ter hoogte van Spaarnwoude, in een noord-zuidverbinding ter hoogte van het Stellinggebied en in Van Zaan tot IJ aan de orde. Ook de bereikbaarheid daarvan wordt gegarandeerd, door de oevers zo bereikbaar mogelijk te maken voor recreanten en woon-/werkverkeer.

Niet alle acties in de Bestuurlijke Agenda kennen al een datum. Veelal is besluitvorming afhankelijk van de feitelijke ontwikkeling. Om die goed bij te houden is onafhankelijke monitoring noodzakelijk van de werkelijke intensiveringsgraad in de haven, van de werkelijke woningbouwbehoefte en van de werkelijke behoefte aan havenareaal. Om te kunnen besluiten en actie te ondernemen naar aanleiding van de monitoring is voortgezette samenwerking nodig. Daarbij wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij bestaande overleggen en monitoringsinstrumenten. In het najaar 2013 wordt gestart met concrete afspraken te maken over monitoring en over uitvoeringssamenwerking.

De jaartallen zoals aangegeven in het tijdschema zijn gebaseerd op inschattingen voor zover nu bekend. Het is veeleer bedoeld als instrument om de verbondenheid en volgordelijkheid van besluiten in beeld te brengen. Tijdens de uitvoering kan dit schema worden gebruikt om overzicht te houden op de effecten van werkelijke mogelijkheden en ontwikkelingen, op tijdstip van uitvoering van de verschillende acties en doorwerking daarvan op andere acties.

Goed voorbereid de toekomst in

De visie schetst een beeld voor 2040. Het beeld is gebaseerd op economische groei in de haven, in de MRA en op de verwachte woningbehoefte tot 2040. Tegelijkertijd is er op dit moment een stilstaande woningmarkt en weinig tot geen economische groei. Hoe zit dat? De woningbehoefte voor 2040 is gebaseerd op verwachte ontwikkeling. Daarbij is de demografische ontwikkeling een grote invloedsfactor, die vrij zeker kan worden voorspeld op basis van de ontwikkeling in het verleden. De latente woningbehoefte komt momenteel niet tot uiting, maar zal in de komende 30 jaar tot 2040 tot een reële vraag leiden. Om woningen te bouwen is een lange planologische aanlooperperiode nodig. Voor economische groei is fysieke ruimte nodig. Als er meer haventerrein nodig zou zijn, gelden ook daarvoor lange planologische voorbereidings- en uitvoeringsperiodes. Door ruimte te scheppen in deze visie, zowel voor economische groei als voor woningbouw, is het gebied voorbereid om op tijd een antwoord te hebben wanneer de latente woningvraag en ruimte voor economische groei een reële vraag worden.

IJmuiden

Fijnstofproblematiek
Lichtercapaciteit uitbreiden
IJmuiden aan Zee
Kanaalzone woon/werkmilieu
Ampereweg woon/werkmilieu
Snel vervoer
(IJmuiden-Beverwijk-Zaanstad-A'dam)

Beverwijk

Intensiveren bestaand haventerrein
Uitplaatsen bedrijvigheid De Pijp
Terugdringen contouren over De Pijp
Transformatie van De Pijp

Westpoort

Aanpassen geluidscontouren (55dBA)
Intensiveren bestaand haventerrein
Innovatie van de haven
Ontwerppoging Houtrakpolder
Houtrakpolder besluitvorming
Houtrakpolder uitvoering?
Omliegging N202
Koppelen goederenvervoer over spoor

Zaan

Transformeren Zaanoevers
Studie bereikbaarheid

Achtersluispolder en Hembrugterrein

Hembrugterrein N en Achtersluispolder N
Toepassing geluidscontour 60dBA haven
Hembrugterrein Z en Achtersluispolder Z
Terugdringen hinder/geluidscontouren

Coen- en Vlothaven

Gesprekken met zittende bedrijven
Besluit transformeren

Sloterdijken

Dezoneren van bestaande contouren
Toepassing geluidscontour 60dBA haven
Intensiveren en transformeren

Groen en recreatie

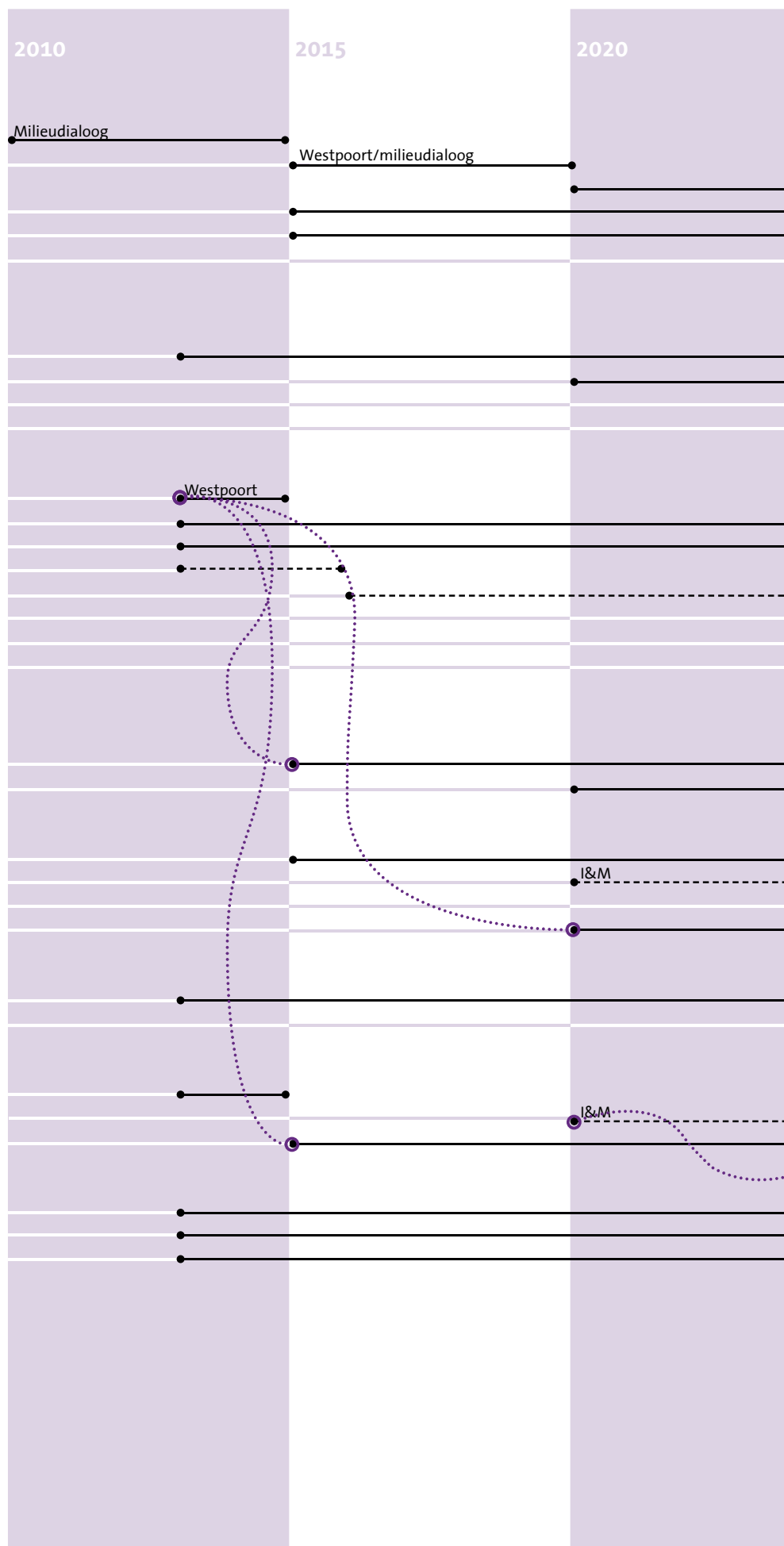
Kwaliteit Natura 2000
Stelling van Amsterdam
Bufferzone Amsterdam - Haarlem

Legenda:

●——● actie / besluitvorming

●-----● mogelijke actie / besluitvorming

○-----○ verband met ander besluit



2025

2030

2035

2040



LITERATUURLIJST

TITEL RAPPORT	THEMA	UITGEGEVEN DOOR	JAAR VAN UITGIFTE
Kennis- en Innovatieagenda van de Amsterdam Economic Board	Economie	AEB	2011
Conceptstartnota SMASH (Structuurvisie mainport- Amsterdam-Schiphol-Haarlemmermeer)	Ruimtelijke ordening	Bestuurlijke stuurgroep SMASH	2011
Bestuursopdracht Visie NZKG 2040	Algemeen	Bestuursplatform Masterplan NZKG	2011
REVS (Ruimtelijk-Economische Visie Schipholregio)	Ruimtelijke ordening/Economie	Bestuursforum Schiphol	2009
Scenariostudies CPB	Economie	CPB	2003, 2010
Stad en Land	Ruimtelijke ordening	CPB	2010
Bedrijfslocaties in Amsterdam 2010 Milieutoets	Milieu/Haven	DHV i.o.v. Rijkswaterstaat N-H	2012
MKBA	Economie/Haven/Milieu	DHV i.o.v. Rijkswaterstaat N-H	2012
Innovatief intensiveren in de Amsterdamse Haven	Ruimtelijke ordening/Economie/Haven	dRO/Haven Amsterdam	2009
MIRT Zaan IJ - onderzoeksrapportage	Economie/Haven/Stad/Verkeer/Water/Milieu	dRO/HA/PNH/min BZK/Zaanstad/SRA	2011
Een overzicht van de voorraad uitgeefbare kantoor-, bedrijven- en haventerreinen per 1 januari 2010	Economie/Bedrijventerreinen	dRO/Ec Zaken/Haven Amsterdam/Ontwikkelingsbedrijf	2011
Toetsing Goederenstroomprognose 2020-2040	Economie/Haven	Dynamar B.V.	2011
Het Level Playing Field in Nederlandse Zeehavens. Een vergelijkend onderzoek naar de effecten van milieu- en veiligheids regelgeving op de concurrentiekracht van Nederlandse Zeehavens ten opzichte van Zeehavens in België en Duitsland	Economie/Haven/Milieu/ Veiligheid	Erasmus Universiteit	2003
Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en duurzaam	Ruimtelijke ordening/Economie	Gemeente Amsterdam	2011
Circleline (IJ)	Bereikbaarheid & Mobiliteit	Gemeente Amsterdam + div. partijen w.o. Zaanstad	2012 (in bewerking)
www.ijdijken.nl	Cultuur	Gemeente Amsterdam	2005
Beverwijk Bedreven, ruimtelijk-economische visie op de bedrijventerreinen van Beverwijk	Economie/Ruimtelijke ordening/Bedrijventerreinen	Gemeente Beverwijk	2010
Groen en waterplan IJmond	Ruimtelijke ordening/Groen/Milieu	Gemeente Beverwijk, Velsen (Vollmer en Partners)	2001
Beleidsplan windturbines Velsen	Ruimtelijke ordening	Gemeente Velsen	2005
Bestemmingsplan Averijhaven	Ruimtelijke ordening/Haven	Gemeente Velsen	2012
Bestemmingsplan Zeehaven IJmuiden	Ruimtelijke ordening/Haven	Gemeente Velsen	2012
Economische Agenda 2010-2014	Economie	Gemeente Velsen	2010
Concept Gebiedsvisie bufferzone Amsterdam/Haarlem	Ruimtelijke ordening/Groen	Gemeente Velsen, Haarlem, Haarlemmermeer, Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Amsterdam, Provincie Noord-Holland	2013
Landschapsbeleidsplan Velsen	Ruimtelijke ordening	Gemeente Velsen	2009
Milieu Beleidsplan en Uitvoeringsprogramma 2008-2012	Milieu	Gemeente Velsen	2007
Milieueffectenrapport Averijhaven	Milieu/Haven	Gemeente Velsen	2012
Planstudie Averijhaven	Ruimtelijke ordening/Milieu	Gemeente Velsen	2011
Structuurvisie Velsen 2015	Ruimtelijke ordening	Gemeente Velsen	
Visie 2025 kennisrijk Werken	Ruimtelijke ordening/Wonen en werken	Gemeente Velsen	2011
Het waterlandakkoord; intentieverklaring voor wonen en werken in de IJmond	Ruimtelijke ordening/Wonen en werken	Gemeente Velsen	2005
Beeldkwaliteitplan Buitengebied Zaanstad	Ruimtelijke ordening	Gemeente Zaanstad	2009
Beleidslijn geur	Milieu	Gemeente Zaanstad	2009
Economische Structuurvisie	Economie	Gemeente Zaanstad	2012
Erfgoednota Zaanstad	Monumenten	Gemeente Zaanstad	2011
Fietsnota Zaanstad	Bereikbaarheid & Mobiliteit	Gemeente Zaanstad	2007
Fietsverbinding Zaandam - Amsterdam (langs 't water)	Bereikbaarheid & Mobiliteit	Gemeente Zaanstad/Amsterdam-Noord	2012 (in bewerking)
Gebiedsplan Buitengebied	Ruimtelijke ordening	Gemeente Zaanstad	2006
Geluidszone Bedrijvenpark Westzanerpolder	Milieu	Gemeente Zaanstad	2002
Geluidszone Zaandammer- en Achtersluispolder	Milieu	Gemeente Zaanstad	1991
Gemeentelijke Cultuurhistorische waardenkaart	Cultuur/Monumenten/Toerisme	Gemeente Zaanstad	2006
Integraal Klimaatprogramma	Klimaatprogramma	Gemeente Zaanstad	2010
Milieuplan Zaan-IJ	Ruimtelijke ordening	Gemeente Zaanstad	2010
Nota PDV-GDV	Economie	Gemeente Zaanstad	
Nota Water als Bouwgrond	Ruimtelijke ordening	Gemeente Zaanstad	2009
Notitie Schaarstebeleid Kantroren	Economie	Gemeente Zaanstad	2009
Ontwikkelplan ZaanIJ	Ruimtelijke ordening	Gemeente Zaanstad	2012
Pontplein buitenhuizen plan van aanpak	Recreatie	Gemeente Zaanstad	2011
Ruimtelijke Milieuvisie	Milieu	Gemeente Zaanstad	2009
Ruimtelijke Structuurvisie	Ruimtelijke ordening	Gemeente Zaanstad	2012
Uitvoeringsprogramma ruimtelijke milieuvisie	Milieu	Gemeente Zaanstad	nog niet vastgesteld
Waterplan Zaan Blauw	Ruimtelijke ordening	Gemeente Zaanstad /HHNK	2006

Zaans Mozaïek, Woonvisie 2009 - 2020	Ruimtelijke ordening	Gemeente Zaanstad	2008
Zaans Verkeer en Vervoer Plan (ZVVP)	Bereikbaarheid & Mobiliteit	Gemeente Zaanstad	2009
Milieubeleidsplan Haven Amsterdam	Milieu/Haven	Haven Amsterdam	2008
Havenvisie 2030; Ramingen Goederenoverslag	Economie/Haven	Havenbedrijf Rotterdam	2010/2011
De strategische waarde van het Haven-en industriecomplex Rotterdam voor het internationale concurrentievermogen van Nederland: een eerste verkenning	Economie/Haven	Havenbedrijf Rotterdam	2011
Nota van uitgangspunten voor de Regionale bereikbaarheidsvisie IJmond	Bereikbaarheid	IJmond Bereikbaar/Milieudienst IJmond	2012
Vergezicht 2040 Visie NZKG	Ruimtelijke ordening	Masterplan NZKG	2007
Metropoolregio Amsterdam Duurzaam Bereikbaar, een doorkijk naar 2040	Economie/Bereikbaarheid	Metropoolregio Amsterdam	2008
Bedrijfslevenbrief min ELI, inclusief de 'visie op de Noordvleugel' (voorheen Amsterdambrief)	Economie	Ministerie van Economische zaken	2011
Havenmonitor 2009 (en in het voorjaar: de versie met cijfers t/m2010)	Economie	Ministerie van Infrastructuur en Milieu	2012
Houdbaarheid Woningbehoefteprognoses Noordvleugel	Woningbouw	Ministerie van I&M en BZK	2011
SVIR	Ruimtelijke ordening	Ministerie van Infrastructuur en Milieu	2011
Ports and their connections within the TEN-T; Stakeholder Consultation Report	Haven/Economie	NEA	2010
Monitor Uitvoeringsstrategie Plabeka Voortgangsrapportage 2010/2011	Economie/Bedrijventerreinen	Plabeka	2011
Plabeka uitvoeringsstrategie	Economie	Plabeka	2011
Economische Verkenningen MRA 2011 (en in juni 2012 de EV MRA 2012)	Economie	Platform voor regionale economische structuurversterking	2011 & 2012
PRES agenda		Platform voor regionale economische structuurversterking	jaarlijks
Economische agenda	Economie/Haven	Provincie Noord-Holland	2011
Nota Samenwerking in het Noordzeekanaalgebied	Milieu/Haven	Provincie Noord-Holland	2007
Optimale benutting bestaand havengebied Noordzeekanaal	Economie/Ruimtelijke ordening/ Haven/Bedrijventerreinen/ Milieu	Provincie Noord-Holland	2011
Provinciaals milieubeleidsplan 2009-2013	Milieu	Provincie Noord-Holland	2009
Ruimtelijke Structuurvisie Provincie Noord-Holland	Ruimtelijke ordening	Provincie Noord-Holland	2011
Structuurvisie Noord Holland	Ruimtelijke ordening	Provincie Noord-Holland	2011
UNESCO Stelling van Amsterdam (20.COM VIII.C)	Cultuur	Provincie Noord-Holland	1996
Rapportages recreatiegebied Spaarnwoude	Recreatie/Natuur	Recreatieschap Noord-Holland / SBB	
Gebiedsagenda Noordwest Nederland	Ruimtelijke ordening	Stadsregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Rijk	2009
Planstudie HOV Zaancorridor	Bereikbaarheid & Mobiliteit	Stadsregio Amsterdam	2011
Analyse concurrentiefactoren NZKG havens	Economie /Bedrijventerreinen/ Haven/Positionering	Stuurgroep Visie Noordzeekanaalgebied	2012
Achtergronddocument economische onderbouwing Perspectieven Noordzeekanaalgebied 2040	Economie	Stuurgroep Visie Noordzeekanaalgebied	2013
Betekenis, positie en toekomst havens Metropoolregio Amsterdam	Economie/Haven/Positionering	Stuurgroep Visie Noordzeekanaalgebied	2013
Concurrentiepositie Metropoolregio Amsterdam voor (kennis)werkers	Economie/Haven/Positionering	Stuurgroep Visie Noordzeekanaalgebied	2012
De bijdrage van het Noordzeekanaalgebied aan het succes van de Metropoolregio Amsterdam	Economie/Haven/Positionering	Stuurgroep Visie Noordzeekanaalgebied	2013
Perspectieven Noordzeekanaalgebied 2040 – keuzepunten richting Visie NZKG 2040	Economie/Ruimtelijke ordening/ Haven/Bedrijventerreinen/ Milieu/Positionering	Stuurgroep Visie Noordzeekanaalgebied	2013
Gateway Holland	Verkeer en waterstaat	Raad voor verkeer en waterstaat	2010
TNO Randstadmonitor	Economie	Randstad	2010
Lay out: Ontwerpen aan de regionale opgave De Amsterdam Region	Ruimtelijke ordening	Stimuleringsfonds voor Architectuur	2010
Voorbij de Lock-in	Economie/Haven/Positionering	UvU, Stratagem	2009

COLOFON

De Visie Noordzeekanaalgebied 2040 is opgesteld in opdracht van de Stuurgroep Visie Noordzeekanaalgebied.

Samenstelling Stuurgroep

Voorzitter

Commissaris van de Koning, Dhr. J.W. Remkes,
Provincie Noord-Holland

Stuurgroepleden

Mw. E. Post, gedeputeerde Provincie Noord-Holland
Dhr. T.P.J. Talsma, gedeputeerde Provincie Noord-Holland
Dhr. D. Slangen, Rijksvertegenwoordiger, ministerie van I&M
Dhr. F. Ossel, wethouder gemeente Amsterdam
Dhr. M. van Poelgeest, wethouder gemeente Amsterdam
Dhr. F. Koster, wethouder gemeente Beverwijk
Dhr. P. Heilieggers, burgemeester gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
Dhr. G. Markus, wethouder gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
Mw. A. Baerveldt, wethouder gemeente Velsen
Dhr. W. Westerman, wethouder gemeente Velsen
Dhr. A. Verkaik, wethouder gemeente Velsen
Dhr. D. Straat, wethouder gemeente Zaanstad
Dhr. E. Struijlaart, wethouder gemeente Zaanstad

Projectleiding

Periode januari 2021 t/m 15 oktober 2012

Dhr. M. Hanou, projectleider Provincie Noord-Holland

Periode vanaf 16 oktober 2012

Dhr. Ton Bossink, projectleider Provincie Noord-Holland

Mw. Mira Heesakkers, plaatsvervangend projectleider Provincie Noord-Holland

Mw. Chrétienne Nielen, projectassistent, coördinatie
Communicatie, Projectbureau Masterplan NZKG

Mw. Anja Peet, secretariaat, Projectbureau Masterplan NZKG

Ambtelijke kerngroepleden

Barbara Verbeek, Anneke Been, Provincie Noord-Holland

Mirjam de Graaf, Ministerie van BZK

Kees Hansma en Yoni Dekker, ministerie van I&M

Erik van Straalen, gemeente Amsterdam

Jan de Waal, gemeente Beverwijk

Michel Driessen, gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude

Jacques Joosten, gemeente Velsen

Jan Heijink, gemeente Zaanstad

John Breen, Urhahn Urban design

Dit document is mede tot stand gekomen door de inzet en bijdragen van vele medewerkers van betrokken overheden.

Verantwoording afbeeldingen

Kaarten – Urhahn Urban Design

Luchtfoto's – Foto&Video Honing in opdracht van provincie Noord-Holland

Foto's – provincie Noord-Holland en Urhahn Urban Design, behalve:

Foto intensief opslaan (Singapore) p.26 – qa.operatorchan.org

Foto zonnepanelen p.27 – Port of Antwerp

Foto intensief opslaan p.27 – Google Streetview

Foto sfeer p.31 – Dick Riesmeijer

Foto uitzicht over landschap (Brienenoordbrug) p.38 – Google Streetview

Foto hovercraft p.39 – www.freeimageslive.co.uk

Foto windmolen p.41 – Grimshaw Architects

Tekstredactie: Ton Bossink, Mira Heesakkers, Provincie Noord-Holland & Muriel Sinselmeijer

Vormgeving: Urhahn Urban Design

Druk: PM

Oplage: PM

